Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom

Starček, Tomislav

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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:119:676249

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-12**

Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

Tomislav Starček

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI ROBE ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZOM

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, rujan 2023.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 9. svibnja 2023.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 7112

Pristupnik: **Tomislav Starček (0135247401)**
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

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

Opis zadatka:

Špedicija predstavlja specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i ostalim poslovima u vezi s tim. Osnovni špediterski poslovi obuhvaćaju poslove koje špediter redovito obavlja te koji su neophodni za funkcioniranje špediterske djelatnosti. Kako bi špediter uspješno organizirao prijevoz robe željeznicom važno je odrediti najpovoljniji put i izračunati troškove prijevoza robe prema određenim tarifama. Zadatak završnog rada je analizirati špeditersko poslovanje u organizaciji prijevoza robe željeznicom i navedeno prikazati na praktičnom primjeru.

Mentor:

izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE U ORGANIZACIJI ROBE ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZOM

OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS IN ORGANIZING RAIL FREIGHT TRANSPORT

Mentor: izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Student: Tomislav Starček

JMBAG: 0135247401

Zagreb, rujan 2023.

Sažetak:

Špediter kao organizator prijevoza u željezničkom prometu ima vrlo bitnu ulogu jer omogućuje njegovo nesmetano odvijanje, u ugovorenom roku isporuke i uz minimalne prijevozne troškove. Svojim znanjem i iskustvom špediter određuje najpovoljniji prijevozni put, kalkulaciju troškova, izbor i narudžbu vagona, ispostavljanje prijevoznih isprava, predaju robe na prijevoz i ukrcaj, zaključivanje ugovora, plaćanje te ostalih dodatnih poslova. U ovom završnom radu prikazani su glavni i specijalni poslovi špeditera i njegova uloga u organizaciji otpreme i dopreme robe.

KLJUČNE RIJEČI: željeznica; špediter; organizator prijevoza

Freight forwarder as the organizer of transport in rail transport has a very important role because it enables its smooth running, within the agreed delivery time and with minimal transport costs. With its knowledge and experience, it determines the most favorable transport route, cost calculation, selection and order of wagons, issuance of transport documents, handover of goods for transport and boarding, conclusion of contracts, payment and other additional tasks. This final paper presents the main and special jobs of the freight forwarder and his role in the organization of shipping and delivery of goods.

KEY WORDS: railroad; forwarder; organizer of transport

SADRŽAJ

1. UVOD 1

2. POSLOVI ŠPEDICIJE 2

2.1. Osnovni pojmovi u špediciji 2

2.2. Tarifno - konjukturni poslovi 3

2.3. Operativni poslovi 6

2.4. Specijalni poslovi špeditera 13

3. PREDNOSTI I NEDOSTACI ŽELJEZNIČKOG PROMETA 14

3.1. Prednosti željezničkog prometa 14

3.2. Nedostaci željezničkog prijevoza 15

3.3. Analiza količine prevezene robe 15

4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE 18

4.1. Određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta 18

4.2. Kalkulacija prijevoznih troškova 19

4.3. Zaključivanje teretnog prostora 20

4.4. Ugovaranja prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava 21

4.5. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj 21

4.6. Ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedicija) 21

4.7. Prihvat robe i iskrcaj 22

4.8. Zastupanje u carinskom postupku 23

4.9. Plaćanje prijevoznih troškova 24

5. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE NA PRIMJERU ORGANIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE 25

6. ZAKLJUČAK 38

LITERATURA 39

POPIS SLIKA 41

POPIS TABLICA 42

PRILOZI 43

1. UVOD

U današnje vrijeme dolazi do sve veće potrebe za logističkim uslugama koje su prisutne u većini industrija. Logistika je danas potrebna svugdje gdje se odvija transport, distribucija, organizacija, skladištenje te špediter ovdje ima bitnu ulogu. Kako dolazi do porasta logističkih procesa tako dolazi i do porasta željezničkog prijevoza. Prijevoz željeznicom ima mnoge prednosti kao što su mogućnosti prijevoza velike količine tereta, ekološki su najprihvatljiviji, najsigurniji su način prijevoza te im dostavno vrijeme nije pod utjecajem prometa. Ali ima i svoje nedostatke kao što su duži postupak naručivanja u usporedbi s cestovnim prijevozom, cjenovno su nepovoljni za prijevoz na kratkim udaljenostima te imaju duži proces prelaska granica radi zakona i odmora vozača.

Posao kojim se bavi špediter predstavlja predmet istraživanja rada u kojem se pomno objašnjavaju zadaće špeditera te obujam odgovornosti koji zahvaća špediterski posao.

Cilj ovog rada je pokazati koji su to sve poslovi koje špediter mora obavljati pri organizaciji prijevoznog procesa kao i njegova uloga u organizaciji prijevoza robe željeznicom. Rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Poslovi Špedicije
3. Prednosti i nedostaci željezničkog prijevoza robe
4. Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe
5. Prikaz praktičnog primjera organizacije željezničkog prijevoza robe
6. Zaključak

U drugom poglavlju Poslovi špedicije opisat će se koji su to glavni, a koji specijalni poslovi koje špediter obavlja.

U trećem poglavlju Prednosti i nedostaci željezničkog prijevoza robe navest će se najbitnije prednosti i nedostaci u odnosu na druge grane prometa te će se analizirati količina prevezene robe.

U četvrtom poglavlju Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe nabrojat će se i opisati koji su to najbitniji poslovi koje špediter obavlja da bi se roba otpremila.

U petom poglavlju Prikaz praktičnog primjera organizacije željezničkog prijevoza robe na primjeru će se pokazati koje sve poslove i aktivnosti špediter mora poduzeti da bi otpremio robu do krajnjeg korisnika.

2. POSLOVI ŠPEDICIJE

Poslovi koje špediter redovito obavlja u organizaciji otpreme, dopreme i provoza robe nazivaju se glavni ili osnovni poslovi špedicije, za razliku od specijalnih ili dopunskih poslova, koje špediter obavlja povremeno, ovisno o situaciji, kako bi time upotpunio i unaprijedio paket svojih usluga.[1]

Glavne poslove možemo podijeliti na:

1. tarifno - konjunkturne poslove (u funkciji stručne podrške i prodaje špediterske usluge)
2. operativne poslove (u funkciji obavljanja špediterske usluge)

Poslovi od kojih se sastoje ove dvije funkcionalne cjeline u velikoj su mjeri povezani.

2.1. Osnovni pojmovi u špediciji

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 za otpremništvo ponovno uveden kod nas i još nije toliko uobičajen. 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". Npr. Croatiašped, Centra šped, Zagrebšped, Hypo šped, Eurošped.[2]

Pod špedicijom treba razumjeti specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u vezi. Špediciju obavlja špediter. Špediter jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i bavi organizacijom otpreme svojih komitenata pomoću vozara. Ove poslove špediter u pravilu obavlja u svoje ime i za račun nalogodavca tj. komitenta. Međutim te poslove špediter može obavljati i kao obični punomoćnik, tj. u ime i za račun nalogodavca. Povjerene poslove špediter je dužan obavljati točno, savjesno i s pažnjom.[3]

Osim pojma špediter, u špediterskoj djelatnosti susrećemo se s pojmom međušpediter i podšpediter.

Međušpediter je pravna ili fizička osoba na kojeg je (glavni) špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Često špediter ne može sam obaviti sve zadatke koji su mu povjereni u cijelom transportnom procesu. Iz tog razloga špediter za izvršenje komitentova naloga koristi

---

[1]Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020., str. 126

[2]Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zagreb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001., str. 196

[3]Ibidem str. 197

usluge drugog špeditera, najčešće u inozemstvu. Špediter obično povjerava otpremu, dopremu ili provoz robe na određenoj relaciji prijevoznog puta ili određenim prijevoznim sredstvom međušpediteru.[4]

Podšpediter je pravna ili fizička osoba na kojeg je (glavni) špediter prenio u cjelini izvršenje špediterskog posla. Špediter je ponekad prisiljen prenijeti na podšpeditera izvršenje komitentova naloga, s time da ga podšpediter zamijeni u čitavom poslu, iz opravdanih razloga (zbog preopterećenosti u poslu ili zbog toga što nema organiziranu vlastitu radnu jedinicu u nekom mjestu iz kojeg treba otpremiti ili dopremiti robu ili nekih drugih razloga: ekonomskih ili recipročnih i sl.).[5]

2.2. Tarifno - konjukturni poslovi

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

- unaprjeđenja svoje tržišne pozicije
- pružanja stručno - konzultativne pomoći svojim komitentima i
- pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke[6]

Tarifno - konjukturni odjel u stručnom smislu pokriva sve segmente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska i porezna pitanja.

Najvažniji su tarifno - konjukturni poslovi špeditera, neovisno o tome je li riječ o podršci operativnim poslovima ili o stručno - konzultantskim aktivnostima, vezani uz sljedeće pojmove:

- istraživanje tržišta i akvizicija
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge
- stručni savjeti i informacije
- instradacija
- refakcije, komercijalne povlastice, agentske provizije
- reklamacije[7]

[4]Ibidem str. 198
[5]Ibidem
[6]Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020., str 127
[7] Ibidem

- **Istraživanje tržišta i akvizicija**

S gledišta špeditera istraživanje tržišta znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta, odnosno prijevoznih usluga. Potencijalni su izvori poslovnih informacija brojni, a najvažniji su:

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta
- korespondenti u inozemstvu
- osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima
- državne institucije i agencije, primjerice Hrvatska gospodarska komora, Ministarstvo gospodarstva, Državni zavod za statistiku.
- međunarodni sajmovi, prezentacije, organizirani skupovi i susreti poslovnih ljudi.[8]

Akvizicija predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja, odnosno pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju i strategiju nastupa na tržištu. Glavne su pretpostavke za uspješnu akviziciju sljedeće:

- istraživanje tržišta
- odgovarajući pristup mogućim korisnicima usluga
- kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera
- konkurentne cijene usluga
- poslovni ugled špeditera[9]

- **Ponude i ugovori**

Temeljem upita komitenata koji može biti usmeni ili pismeni, špediteri su dužni izraditi ponudu sa svim elementima i određenim rokom valjanosti ponude. Ponuda se također može dati usmeno ili pismeno, ukoliko je dana usmeno potrebno je u što kraćem roku pismeno potvrditi. Komitent je dužan ponudu razmotriti te je prihvatiti ili odbiti, ukoliko je ne prihvati i pismeno ne odbije, po isteku roka valjanosti špediter će smatrati sukladno zakonu o obveznim odnosima da ju je prešutno prihvatio.[10]

Špediter u svom poslovanju skapa različite ugovore a najznačajniji su oni o dugoročnoj poslovnoj suradnji radi pridobivanja statusa i položaja kućnog špeditera. Pored ugovora sa komitentima špediter ih sklapa sa prijevoznicima, skladišnim tvrtkama, agentima, osiguranjima itd. Ugovor o obavljanju špediterske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta, a sadrži sljedeće osnovne elemente:

---

[8] https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/7991727/mod_resource/content/1/05_Tarifno_konjukturni_poslovi_medunarodne%20spedicije.pdf

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

[10] Ibidem

1. Ugovorne strane
2. Predmet ugovora
3. Cijena i način obračuna
4. Uvjeti plaćanja
5. Datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok
6. Odredba o primjeni općih uvjeta poslovanja
7. Pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana[11]

- **Stručni savjeti i informacije**

Špediter je vrstan poznavatelj i stručnjak tehnologija prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Osim toga, u okviru svojeg poslovanja špediter ima stalan uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta te u aktualne uvjete odvijanja prijevoza robe u međunarodnom prometu. Špediter je stoga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa te u izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija.[12]

- **Instradacija**

Instradacija je određivanje (izbor) prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili prevesti od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi; određivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu; određivanje načina prijevoza i određivanje vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta.[13]

- **Refakcije, komercijalne povlastice, agentske provizije**

Refakcija je povrat dijela ukupno isplaćenih prijevoznih troškova (prevoznine) unutar određenog vremenskog razdoblja (primjerice tijekom jedne godine). Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba dobivaju od prijevoznika i stimulaciju, tj. dodatnu nagradu ukoliko tijekom određenog vremenskog razdoblja predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos. Provizija je naknada koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta se naknada obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.[14]

---

[11] Ibidem

[12] Car T. *Uloga špeditera u organizaciji cestovnog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Ekonomski fakultet; 2016. Preuzeto s: https://bib.irb.hr/datoteka/860613.car_tomislav_efzg_2016_zavrs_struc.pdf

[13] Zelenika, Ratko, Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996.

[14] Cvitanović V. *Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: https://core.ac.uk/reader/197889440

- **Reklamacije**

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja koja su nastala na temelju ugovora o prijevozu (gubici i oštećenja robe, prekoračenje dostavnog roka).[15]

Reklamacije željeznici u pravilu podnosi špediter, neovisno o tome je li sam nositelj prava iz ugovora o prijevozu ili na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta.

2.3. Operativni poslovi

Operativni poslovi su oni poslovi koje špediter obavlja u izvršenju komitentovog naloga (dispozicije), tj. pri otpremi i dopremi robe 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 robe.[16]

Špediter prema trećim osobama – sudionicima u prijevoznom pothvatu nastupa u ime i za račun komitenta ili u svoje ime, a za račun komitenta. Tako, primjerice, pri ugovaranju prijevoza i zaključivanju ugovora o prijevozu, kao i pri naručivanju prekrcajnih i skladišnih manipulacija, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta. U carinskom postupku, međutim špediter zastupa svojega komitenta u svojstvu opunomoćenika, tj. ispunjava i podnosi carinsku deklaraciju i druge podnese u carinskom postupku u ime i za račun komitenta. Carinski dokumenti moraju pratiti robu u međunarodnom prijevozu, standardizirani su, a njihov je izgled i sadržaj propisan i određen međunarodnim konvencijama, kao i nacionalnim propisima. Na temelju naloga komitenta većinu tih dokumenata u cijelosti ili djelomice ispunjava špediter.[17]

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnja u kronološkom slijedu koje su vezane uz pojedine faze izvršenja komitentovog naloga, odnosno pojedine faze prijevoznog pothvata. Struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedećim načelima:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeći poslovi:
   - primitak naloga (dispozicija) 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

---

[15] Ibidem

[15] Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.

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

[17] Ibidem str. 134, 135

- prihvat robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih službа
- zastupanje u carinskom postupku
- aviziranje komitenta

2. Prema smjeru kretanja robe, odnosno vrsti vanjskotrgovinskog posla:
   - poslovi dopreme, odnosno uvoza
   - poslove otpreme, odnosno izvoza
   - poslovi provoza (tranzita)
   - sajamski poslovi[18]

- **Primitak naloga (dispozicije) i pozicioniranje**

Sve poslove u vezi s dopremom i otpremom robe špediter obavlja na temelju naloga (dispozicije). Ako je riječ o trgovini između zemalja članica EU nalog se odnosi samo na organizaciju poslova prijevoza i poslove u vezi s tim. Većina špeditera omogućuje predaju naloga preko svojih internetskih stranica, u vidu tipiziranog sučelja preko kojega komitent može unijeti sve podatke koji su špediteru potrebni za izvršavanje naloga ili putem elektronskog obrasca koji komitent može preuzeti sa špediterovog internetskog portala, ispuniti ga i ponovno predati preko istoga portala ili elektroničkom poštom[19]

Kada govorimo o prometu s trećim zemljama potrebno je obaviti carinske formalnosti, stoga nalog špediteru uključuje i obavljanje carinskog zastupanja. Takav se nalog naziva uvozna dispozicija, kada je riječ o dopremi robe iz treće zemlje, odnosno izvozna dispozicija, kada je riječ o otpremi robe u treću zemlju. Iako se carinska deklaracija podnosi elektroničkim putem, carina može zahtijevati kontrolu dokumenata te se u tom slučaju dispozicija prilaže pri carinjenju robe uz fakture, prijevozne dokumente, ovjerenje o podrijetlu i druge dokumente koji su propisani u carinskom postupku.[20]

Osnovni podaci koje komitent mora navesti u svojem nalogu su :

- podaci o komitentu i mjestu isporuke robe te podaci o pošiljatelju i mjestu preuzimanja robe: naziv i adresa tvrtke, broj telefona, e-mail adresa, ime odgovorne osobe i dr.
- podaci o komitentu i mjestu preuzimanja robe te podaci o primatelju i mjestu isporuke robe: naziv i adresa tvrtke, broj telefona, ime odgovorne osobe i dr.
- podaci o robi: trgovački naziv na hrvatskom i na stranom jeziku, vrijednost, količina, broj koleta i način pakiranja.
- paritet isporuke prema INCOTERMS-u
- podaci o instradaciji

---

[18] Ibidem
[19] Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020., str. 133,134
[20] Ibidem

- podaci o osiguranju
- podaci o vrsti carinskoga postupka, mjestu carinjenja i načinu plaćanja carinskog duga te naputak za daljnju otpremu nakon carinjenja
- popis dokumenata dostavljenih u privitku: fakture, certifikati o kakvoći, uvozne/izvozne dozvole, uvjerenje o podrijetlu robe.[21]

Osim ovih podataka, ovisno o mogućim posebnim zahtjevima komitenta te o posebnim svojstvima robe (opasne tvari ili lako pokvarljiva roba), nalog, odnosno dispozicija treba sadržavati i neke dodatne podatke, dokumente i upute. Špediter je dužan provjeriti primljeni nalog, odnosno dispoziciju i dokumente koji su joj priloženi. Ako utvrdi da su podaci nepotpuni, nejasni ili proturječni, mora o tome pravodobno obavijestiti komitenta i zatražiti potrebna pojašnjenja, odnosno ispravke. Primitak naloga, odnosno dispozicije i priloženih dokumenata špediter potvrđuje komitentu također u električnoj formi, navodeći broj pozicije pod kojim će voditi predmetnu pošiljku. Taj se postupak naziva pozicioniranje, a potreban je jer špediter svakodnevno otprema odnosno doprema velik broj pošiljaka, stoga bi bez odgovarajuće evidencije bilo nemoguće upravljati mnoštvom podataka i postupaka koji su vezani uz svaku pošiljku.[22]

- **Disponiranje**

Pod pojmom disponiranje podrazumijeva se davanje naloga i uputa neophodnih za provedbu transporta, subjektima koji su u to neposredno uključeni. Dok se pri instradaciji pošiljke određuju prijevozni put i prijevozno sredstvo, disponiranje prije svega znači koordinaciju uključenih subjekata radi pravodobnog postupanja.

Svrha disponiranja je da relevantni sudionici transporta dobiju odgovarajuće instrukcije u skladu s instradacijom, kako bi se transport odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima.[23]

- **Zaključivanje teretnog prostora**

U vezi s prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba na tržištu prijevoznih kapaciteta pravodobno odabrati najpovoljnijega prijevoznika i zaključiti potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe.[24]

---

[21] Ibidem str. 134,135

[22] Ibidem

[23] https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/7991730/mod_resource/content/1/06_Operativni_poslovi_speditera.pdf

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

- **Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava**

Prijevozna isprava u međunarodnom željezničkom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet, koji je propisan Konvencijom o međunarodnim prijevozima željeznicama (COTIF, fr. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires), u dodatku B: Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe na željeznicama (CIM, fr. Contrat de transport International ferroviaires Marchandises). Ispunjeni teretni list pošiljatelj treba predati skladištaru kod preuzimanja vagona u otpremnom kolodvoru. Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcaja robe, skladištar zatvara i plombira vagon, te potvrđuje prijam pošiljke na teretnom listu koji vraća pošiljatelju i upućuje ga na blagajnu otpreme radi zaključenja ugovora o prijevozu. U skladu s bilješkom o frankiranju, blagajnik obračunava i naplaćuje prijevozne troškove, te ovjerava teretni list kolodvorskim žigom s nadnevkom. Duplikat teretnog lista vraća pošiljatelju, kao dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu.[25]

- **Ugovaranje prekrcaja i skladištenje robe**

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. U tehnološkom i organizacijskom smislu uloga ovih poslova je sljedeća:

1. Obavljanje početno-završnih operacija

Obuhvaća pakiranje robe u transportnu ambalažu, odnosno pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo u mjestu otpreme te iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu.

2. Organizacija intermodalnog prijevoza

Zbog prelaska transportno-manipulacijskih jedinica s prijevoza u jednoj na prijevoz u drugoj prometnoj grani uvjetuje usputni prekrcaj u mjestima koja su za to tehničko-tehnološki i organizacijski osposobljena. Prekrcaj se može obaviti izravnom manipulacijom iz jednog prijevoznog sredstva u drugo ili preko skladišta

3. Vremensko usklađenje pojedinih faza prijevoza

U određenim slučajevima zahtijeva usputno skladištenje robe, primjerice kod prekomorskog tranzita nije uvijek moguće obaviti izravan prekrcaj robe iz sredstava kopnenoga prijevoza u brod, već se roba prvo smješta u lučko skladište gdje čeka spremnost broda za ukrcaj.

4. Organizacija zbirnog prometa

Uključuje skladištenje i prekrcaj robe radi okrupnjavanja jedinica prijevoznoga supstrata odnosno radi rastavljanja zbirnih pošiljaka u fazi distribucije. U organizaciji otpreme odnosno dopreme robe, kada za to postoji potreba špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa specijaliziranim poduzećima. Međutim, mnoga suvremena špediterska poduzeća raspolažu

[25] Cvitanović V. *Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: https://core.ac.uk/reader/197889440

vlastitom infrastrukturom i transportno – manipulacijskim sredstvima kojima samostalno obavljaju usluge prekrcaja i skladištenja, za svoje operativne potrebe ili za nadopunjavanje ponude svojih usluga.[26]

- **Osiguranje robe**

Transportno osiguranje robe nije obavezno. Špediter osigurava robu samo ako je komitent u svojem nalogu, odnosno dispoziciji izričito zatražio isto. U tom smislu komitent treba navesti iznos osiguranja, relaciju te osigurane rizike. Ako komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati osnovne transportne rizike.[27]

Pod pojmom rizika podrazumijeva se mogućnost realizacije štetnog događaja, tj. nastanka štete. Osigurani rizici se s obzirom na uzroke nastanka štete mogu svrstati u tri glavne skupine: Transportni rizici su usko vezani uz prijevoz i opasnosti koje iz toga proizlaze. U smislu štetnih posljedica djeluju na robu ili prijevozno sredstvo, a najčešće na oboje.[28]

U kategoriju osnovnih transportnih rizika spadaju: osnovni i transportni rizici (prometna nezgoda odnosno nesreća, elementarne nepogode, eksplozija u prijevoznom sredstvu osim zbog samozapaljenja robe...)[29]

Dopunski transportni rizici (vlaga, lom robe i ambalaže, deformiranje, curenje, rasipanje, hrđa...) i rizici krađe i ne isporuke. – ne osiguravaju se automatski sa osnovnim transportnim rizicima – potrebna dopuna police osiguranja ako se žele osigurati i dopunski transportni rizici.[30]

- **Predaja robe na prijevoz i ukrcaj**

Ukrcaj komadnih pošiljaka u vagon obavlja prijevoznik (željeznica), dok je vagonske pošiljke i pošiljke koje sadrže pojedinačna koleta čija masa prelazi 1000 kg ili čija duljina prelazi sedam metara, dužan ukrcati pošiljatelj. Ukoliko otpremni kolodvor raspolaže odgovarajućim transportno-manipulacijskim sredstvima prijevoznik može uz naplatu obaviti ukrcaj koji po službenoj dužnosti nije obvezan.[31]

- **Prihvat robe i iskrcaj**

Uloga špeditera u smislu prihvata robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja te u organizaciji daljnje otpreme, odnosno dostave robe krajnjem primatelju. Iz tehničko-tehnoloških razloga i komercijalnih razloga u prijevoznoj se ispravi često kao primatelja navodi špeditera. Ako

---

[26] Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.

[27] Ibidem

[28] https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/8064057/mod_resource/content/1/08_Osiguranje%20robe%20u%20prijevozu.pdf

[29] Ibidem

[30] Ibidem

[31] Cvitanović V. *Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: https://core.ac.uk/reader/197889440

prijevozna isprava glasi na stvarnoga primatelja robe, navodi se špediter kojega treba izvijestiti o prispijeću robe. Slijedom toga, od iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se avizira o prispijeću. U suprotnom, špediter mora dobiti punomoć primatelja na temelju koje može iskupiti prijevoznu ispravu, odnosno zahtijevati od prijevoznika da mu preda robu.[32]

Iskup prijevozne isprave znači preuzimanje prijevozne isprave na temelju koje primatelj ima pravo preuzeti robu od prijevoznika, uz prethodno podmirivanje svih obveza prema prijevozniku. Iskupom prijevozne isprave primatelj je podmirio svoje obveze prema prijevozniku, stoga su u tom smislu ispunjeni uvjeti za preuzimanje robe. Ako je roba dopremljena iz treće zemlje, primatelj može slobodno raspolagati robom tek nakon obavljenog postupka uvoznoga carinjenja. Špediter, također, treba poduzeti sve potrebne radnje kako bi roba nakon prispijeća u odredišnu luku, kolodvor ili terminal i nakon carinjenja bila otpremljena do ugovorenog mjesta na odredištu i stavljena primatelju na raspolaganje. Daljnja otprema, odnosno dostava primatelju može se obaviti istim prijevoznim sredstvom kojim je roba otpremljena ili drugim prijevoznim sredstvom: vlastitim vozilima primatelja robe ili vozilima špeditera.[33]

Primatelj je robe dužan obaviti iskrcaj iz prijevoznog sredstva kojim mu je roba dostavljena. Ako ne raspolaže odgovarajućim tehničkim sredstvima i radnom snagom, organizaciju i provedbu iskrcaja također može povjeriti špediteru. Ako već nisu dane u dispoziciji, špediter će nakon prispijeća robe zatražiti od komitenta točne upute o daljnjoj otpremi i iskrcaju robe. Sam postupak kod iskrcaja, prihvat robe i daljnja otprema primatelju razlikuju se ovisno o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza robe.[34]

- **Angažiranje inspekcijskih službi**

Za uvoz i provoz robe određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnoga ministarstva, odnosno nadležna je inspekcijska služba propisala kontrolu robe koja se, ovisno o vrsti robe, obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Prijevoz pošiljaka takve robe usmjerava se preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe koje su sljedeće:

- sanitarna inspekcija kontrolira pošiljke namirnica i predmeta opće uporabe koji pri uporabi dolaze u neposredan dodir s kožom i sluznicom te ambalažu i opremu za njihovu proizvodnju.
- veterinarska inspekcija kontrolira pošiljke životinja, životinjskih proizvoda i drugih pošiljaka koje sadrže sastojke životinjskog podrijetla, životinjske hrane i drugih predmeta kojima se može prenositi zarazna bolest ili ugroziti zdravlje ljudi i životinja.

---

[32] Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.
[33] Ibidem
[34] Ibidem

- fitosanitetska inspekcija kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda te drva i proizvoda šumarstva i drvne industrije.[35]

- **Zastupanje u carinskom postupku**

U carinskom postupku sa stranom robom špediter zastupa svojega komitenta, tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakonika Unije može biti:

- izravno (ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe)
- neizravno (ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe).[36]

Za obavljanje poslova zastupanja u carinskim postupcima špediter mora imati odobrenje koju izdaje Ministarstvo financija – Carinska uprava Republike Hrvatske. Uvjeti za dobivanje ovoga odobrenja uglavnom su sljedeći:

- Špediter mora raspolagati poslovnim prostorom u mjestu sjedišta Carinarnice, odnosno njezine ustrojbene jedinice kod koje obavlja djelatnost.
- Radnici koji rade na poslovima carinjenja robe moraju imati svjedodžbu o položenom stručnom ispitu za ovlaštenog carinskog zastupnika.
- U protekle dvije godine špediter nije više od dva puta kažnjen za gospodarski prijestup, odnosno četiri puta za carinski prekršaj.[37]

Treba naglasiti da, osim korisnika carinskog postupka, i špediter odgovara za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka, ponajprije za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi i obračun carine. Pravodobnim i stručnim obavljanjem poslova u vezi s carinjenjem robe špediter ispunjava tri funkcije:

1. Na tehnološkoj razini omogućuje neometano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja i u ugovorenim rokovima.
2. Na komercijalnoj razini omogućuje smanjenje prijevoznih troškova zbog izbjegavanja nepotrebnih prekrcajnih manipulacija i skladištenja robe.
3. Na financijskoj razini osigurava uredno izvršenje carinskih obveza prema državnom proračunu, a svojim komitentima pruža usluge kratkoročnog financiranja, što mnogi uvoznici koriste u svrhu održavanja likvidnosti.

---

[35] Ivaković Č., Stanković R. Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str 169,170

[36] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912

[37] Ibidem

Kod razmatranja uloge špeditera u carinskom postupku treba razlikovati prijavljivanje robe graničnoj carinarnici pri ulasku u carinsko područje Unije i uvozno odnosno izvozno carinjenje robe kod odredišne carinarnice.[38]

- **Aviziranje**

Pod pojmom aviziranje podrazumijeva se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Uobičajeno je da špediter izvješćuje komitenta o izvršenju pojedinih radnja koje su značajne za određene karakteristične točke na prijevoznom putu, kao što su primjerice:

- predaja robe na prijevoz
- prelazak granice
- prispijeće robe u luku, željezničku postaju ili terminal
- prispijeće u krug carinarnice o carinjenje robe
- prekrcaj i daljnja otprema
- termin iskrcaja i dr.[39]

2.4. Specijalni poslovi špeditera

Poslovi koje špediter obavlja u manjem obujmu, kako bi upotpunio skupinu usluga koje pruža, nazivaju se specijalni poslovi špeditera.

U specijalne poslove špeditera ubrajaju se:

- kontrola kakvoće i količine robe
- uzimanje uzoraka
- praćenje transporta
- doleđivanje
- izdavanje garantnih pisama
- zastupanje u slučaju havarije
- naplata robe
- leasing poslovi[40]

[38] Ivaković Č., Stanković R. Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
[39] Cvitanović V. *Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: https://core.ac.uk/reader/197889440
[40] Ivaković Č., Stanković R. Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 197

3. PREDNOSTI I NEDOSTACI ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Željeznica sa svojim karakteristikama i komparativnim prednostima predstavlja vrlo značajnog prijevoznika u međunarodnom i unutrašnjem prijevozu. Prva i osnovna karakteristika je veliki prijevozni kapacitet koji nudi željeznica za masovne robe i nisko vrijedne robe koje ne zahtijevaju relativno velike brzine dostave. Željeznica čini značajne napore u pravcu modernizacije kapaciteta radi povećanja brzine, odnosno kvaliteta prijevoza. Sigurnost, redovitost i urednost vrlo su značajne karakteristike željezničkog transporta. U procesu transporta mogu biti ugroženi roba i osoba koja sudjeluju u realizaciji zahtijevane usluge. Sigurnost je vrlo značajna i za orijentaciju korisnika pri izboru oblika transporta i znatno je veća u željezničkom nego u cestovnom transportu. Redovnost je jedan od kriterija kvaliteta rada željeznice, jer korisnici mogu biti sigurni da mogu koristiti njene usluge po planiranom redu vožnje ili po posebnom dogovoru, bez obzira na vremenske i druge uvjete koji ograničavaju primjenu drugih oblika transporta.[41]

Urednost je posljedica kvaliteta rada i ogleda se u poduzimanju svih potrebnih mjera i aktivnosti za održavanje planiranog reda vožnje, blagovremeno informiranje korisnika o isporuci robe, odnosno prema korisnicima i dr., što željeznica pruža svojim korisnicima, jer ima razvijen informacijski sustav prilagođen praćenju realizacije transportne usluge.[42]

3.1. Prednosti željezničkog prometa

Komparativne prednosti koje ovaj oblik transporta ima u odnosu na druge oblike transporta, ogledaju se, u sljedećem:

- željeznički promet je neovisan od klimatskih i vremenskih uvjeta
- masovna, količinski velika prijevozna sposobnost,
- relativno velike brzine prometa vozova
- niski troškovi prijevoza posebno na dužim relacijama
- velika važnost u ratnim i mirnodopskim uvjetima pri transportu vojnih pošiljaka
- vrlo pogodna primjena informatike
- visoka sigurnost
- pogodnost primjene i razvoja suvremenih tehnologija transporta
- pogodnost kod egzistencije industrijskih kolosijeka (transport „od vrata do vrata“)
- doprinosi štednji energije i zaštiti životnog okoliša.[43]

Prednosti željezničkog prometa se očituju i u znatno manjoj emisiji štetnih plinova u usporedbi s drugim prometnim granama. Emisiju štetnih plinova od strane željeznice uzrokuju prijevozna sredstva i njezina infrastruktura. Na elektrificiranim prugama i prugama s mješovitom vučom čestica u željezničkom prometu, ispuštanje štetnih čestica zapravo i ne predstavlja problem. Željeznica emitira manje od 1,5% svih emisija CO2 u transportnom sektoru EU. Može se reći da je od svih vrsta prometa željeznički promet ekološki najprihvatljiviji i održiv na dulji rok. Osim

---

[41] Stojčevska A. *Integralni transport i njegova uloga u globalnom sustavu prijevoza roba i tereta.* Završni rad. Veleučilište "Nikola Tesla" u Gospiću;2017. Preuzeto s: https://zir.nsk.hr/islandora/object/velegs%253A395

[42] Ibidem

[43] Ibidem

ove velike prednosti u očuvanju okoliša, željeznica troši i najmanje energije. Utrošak pogonske energije po jedinici rada u željezničkom teretnom prijevozu tereta je 8,7 puta manji nego u tim djelatnostima u sklopu cestovnoga prometa.[44]

Željeznica prosječno zauzima i do tri puta manje zemljišnog prostora u odnosu na cestovni promet uz približno istovjetni transportni učinak. „Normativ za potrebnim prostorom dvokolosiječne pruge je 3,2 ha/km, a standardne autoceste s četiri prometne traka 9,1 ha/km s tim da je kapacitet željezničke pruge dvostruko veći. Za dvokolosiječnu prugu potreban je koridor širine 13,7 metara, a za autocestu 2 x 3 prometne trake iznosi 37,5 metara. Također, je potreba za površinom tla po prevezenoj osobi u osobnom vozilu 9,54 puta veća nego u željezničkom promet".[45]

3.2. Nedostaci željezničkog prijevoza

Iako željeznički prijevoz ima puno prednosti, uz njega se vežu i određena ograničenja, tj. nedostaci. Željeznica zahtijeva veliko ulaganje kapitala. U usporedbi s drugim načinima prijevoza, troškovi izgradnje, održavanja i režijski troškovi vrlo su visoki.

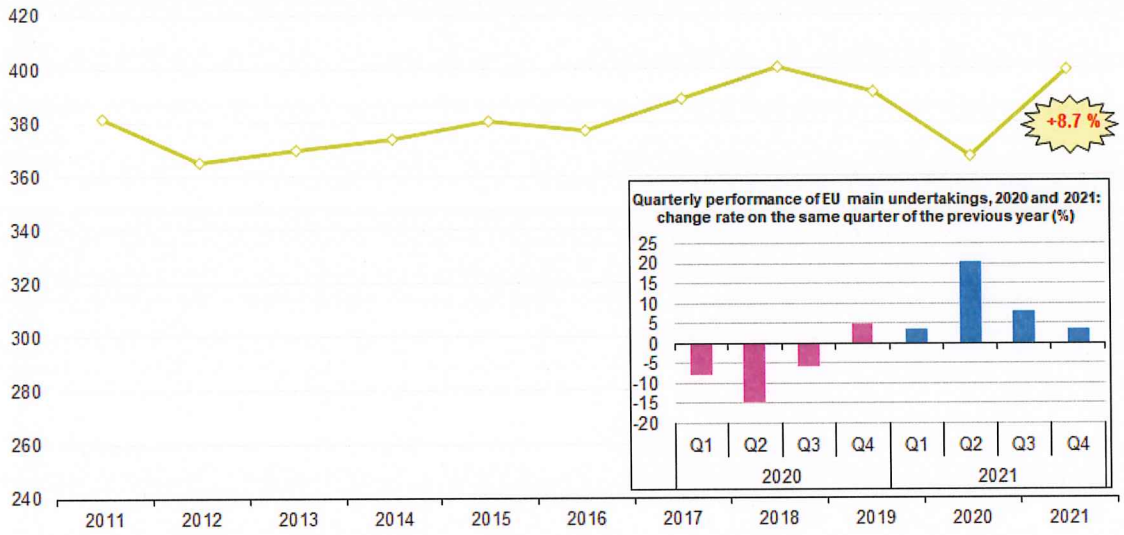
Još jedan nedostatak željezničkog prijevoza je njegov nedostatak fleksibilnosti jer se rute i termini ne mogu prilagoditi individualnim zahtjevima. Prijevozne rute i vrijeme polaska su fiksni. Željeznica uvijek završi u nekom trenutku pa se roba mora prebaciti s jednog prijevoznika na drugog. Taj se postupak naziva prekrcajem i često uključuje dodatne troškove i vrijeme. Željeznički prijevoz je neprikladan i neekonomičan za kratke udaljenosti i mali promet robe. Željeznički prijevoz ne može pružiti direktnu uslugu od „od vrata do vrata" jer je potrebna integracija s drugom službom da bi se pošiljka isporučila na željeno odredište. Primjerice, u ovakvim se situacijama može kombinirati s cestovnim prijevozom. Željeznički prijevoz je sporiji od zračnog i cestovnog prijevoza zbog čestih zaustavljanja na stanicama. Željeznica mora imati pun teret za svoj idealan i ekonomičan rad. Budući da ima vrlo veliku nosivost, premalo iskorištavanje njegovih kapaciteta u većini je regija velik financijski problem i gubitak za gospodarstvo.[46]

3.3. Analiza količine prevezene robe

Razvoj uspješnosti željezničkog prijevoza tereta u EU-u u razdoblju 2011. – 2021. prikazan je na slici 1. Treba napomenuti da podaci iz Belgije nisu uključeni zbog povjerljivosti. Od 2012. do 2016. razina željezničkog prijevoza tereta bila je prilično stabilna (varirala između –0,9 % i +1,7 %), a zatim je porasla 2017. i 2018. (+ 3,1 % odnosno +3,0 %), dosegnuvši vrhunac od 400 milijardi tona kilometara (tkm). Tijekom 2019. i 2020. uspješnost željezničkog prijevoza tereta smanjila se za 2,2 % odnosno 6,1 % u odnosu na prethodnu godinu. Kako bi spriječile širenje pandemije bolesti COVID-19, zemlje su poduzele mjere ograničavanja od ožujka 2020. Ta su ograničenja znatno utjecala na željeznički prijevoz tereta, iako na nižoj razini nego za željeznički prijevoz putnika. U

[44] Ibidem
[45] Ibidem
[46] Ibidem

2021. može se primijetiti oporavak s povećanjem od 8,7 % u odnosu na 2020., dosegnuvši gotovo visoku razinu iz 2018., od 399 milijardi kilometara.[47]



Slika 1: Željeznički prijevoz tereta za glavne poduzetnike, Europska unija, 2011-2021 (milijarde tonskih kilometara). Kvartalna uspješnost glavnih poduzeća EU-a, 2020. i 2021.: stopa promjene u istom kvartalu prethodne godine u %.

Izvor:https://ec.europa.eu/eurostat/statistics explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Rebound_for_EU_rail_transport _performance_in_20

Prvi znakovi oporavka već su se mogli primijetiti u četvrtom tromjesečju 2020. (+ 5,1 % u odnosu na isto tromjesečje prethodne godine), a taj se trend postupno nastavio u svim tromjesečjima 2021. Najviša stopa rasta željezničkog prijevoza tereta zabilježena je u drugom tromjesečju 2021. (+20,5 %), a slijedi treće tromjesečje (+8,0 %). Prvo i četvrto tromjesečje povećali su se za po 3,4 % u odnosu na ista tromjesečja 2020.[48]

Njemačka je daleko najviše doprinijela uspješnosti željezničkog prijevoza tereta u EU-u, sa 123 milijarde kilometara u 2021., što čini oko 31 % ukupnog EU-a (vidi sliku 2.). Slijede Poljska i Francuska s 54 odnosno 36 milijardi kilometara. Na drugom kraju ljestvice Grčka, Luksemburg i Irska zabilježile su 2021. manje od milijardu kilometara. Dvije zemlje kandidatkinje Crna Gora i Sjeverna Makedonija izvijestile su o manje od pola milijarde tona kilometara u 2021.[49]

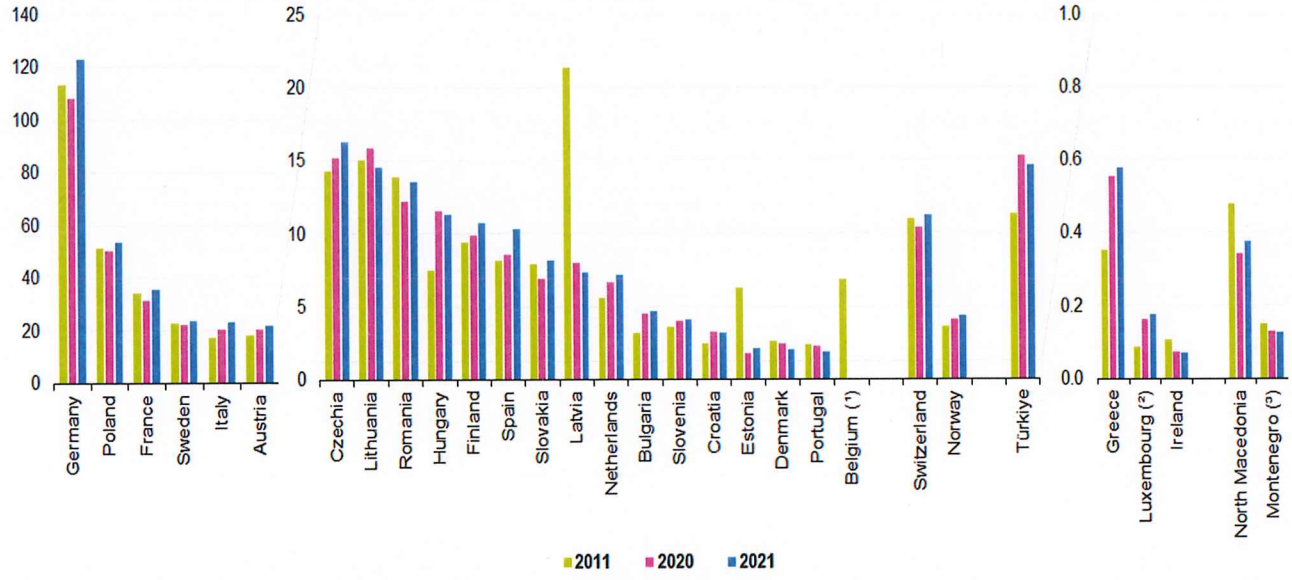
---

[47]https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Rebound_for_EU_rail_transport_performance_in_2021

[48] Ibidem

[49] Ibidem

U sedam država članica EU-a željeznički prijevoz tereta zabilježio je smanjenje u razdoblju od 2020. do 2021.: Danska (–18,9 %), Portugal (–18,3 %), Litva (–8,2 %), Latvija (–7,7 %), Irska (–5,2 %), Hrvatska (–3,3 %) i Mađarska (–2,1 %). Također, zemlje kandidatkinje Turska (-4,7 %) i Crna Gora (-2,5 %) zabilježile su pad u istom razdoblju. Uspješnost željezničkog prijevoza u svim preostalim zemljama porasla je između 2020. i 2021. Najveći porast zabilježen je u Estoniji (+22,9 %), a slijede Španjolska (+20,3 %), Slovačka (+18,6 %), Italija (+15,0 %), Njemačka (+13,5 %), Francuska (+13,3 %) i Rumunjska (+10,9 %). U apsolutnom iznosu, Njemačka je bila daleko zemlja s najvećim porastom, s povećanjem od 14,7 milijardi tkm između 2020. i 2021. godine. Slijedi Francuska s rastom od 4,2 milijarde kilometara u istom razdoblju.[50]



Slika 2: Količina prevezene robe željeznicom u državama EU u milijardama tonskih kilometara

Izvor:https://ec.europa.eu/eurostat/statistics explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Rebound_for_EU_rail_transport_performance_in_202

[50] Ibidem

4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE

Špediteri su primarno posrednici između ponude i potražnje usluga željezničkog prijevoza robe, no mogu se pojaviti i u ulozi prijevoznika. Uloga špeditera kao organizatora prijevoza tu je vrlo značajna. Iako ne postoje formalne zapreke da poslove u svezi s predajom robe na prijevoz, otpremom i preuzimanjem robe od prijevoznika obavi sam korisnik prijevoza, ti se poslovi iz tehničko-tehnoloških i komercijalnih razloga u pravilu povjeravaju špediteru.[51]

Tehničko - tehnološki razlozi sastoje se u tomu što će špediter, kao stručnjak za tehnologiju i organizaciju prijevoza, poznavatelj propisa i uvjeta u prijevozu, sve radnje u svezi izbora i naručivanja vagona, ukrcaja i predaje robe na prijevoz, obaviti profesionalno i u najboljem interesu komitenta. Osim toga, špediter će na zahtjev komitenta napraviti kalkulaciju prijevoznih troškova i odrediti najpovoljniji prijevozni put, što je komitentu potrebno radi njegovih kalkulacija kod ugovaranja posla.[52]

Najvažniji poslovi koje špediter obavlja u svezi s organizacijom i provedbom prijevoza robe željeznicom sastoje se u sljedećem:

- određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta i kalkulacija prijevoznih troškova
- izbor i narudžba vagona
- ispostavljanje prijevoznih isprava
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj
- zaključivanje ugovora o prijevozu
- aviziranje
- ponovna predaja robe na prijevoz
- plaćanje prijevoznih troškova
- reklamacije[53]

4.1. Određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta

Pošiljatelj može odrediti prijevozni put samo za brzovoz, za slučajeve koji su predviđeni tarifom, kao i za prijevoz stoke. Po pravilu, željeznica je slobodna u izboru puta kojim će prevesti robu, ali prevozninu može računati samo za put koji je najpovoljniji za korisnika prijevoza.[54]

---

[51] Ivaković Č., Stanković R. Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 82

[52] Ibidem

[53] Ibidem str.83

[54] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912

4.2. Kalkulacija prijevoznih troškova

Prijevozne tarife u željezničkom prometu određuju željeznički prijevoznici. S obzirom na način izračuna prevoznine željezničke tarife mogu biti:

1. Tonske

Kod njih se prevoznina za određenu relaciju izračunava primjenom odgovarajućega tonskoga stavka, ovisno o računskoj masi pošiljke

2. Vagonske

Kod njih se prevoznina za određenu relaciju izračunava prema vrsti vagona. Vagonske tarife se ne primjenjuju za prijevoz robe, nego za prijevoz praznih vagona, prijevoz vagona na remont i sl.[55]

Na prijevoz robe u privatnim vagonima primjenjuju se pripadajući koeficijenti umanjenja, koji su također određeni tarifom.

Tarifa HŽ Carga za prijevoz robe na prugama Hrvatskih željeznica sastoji se od sljedećih elemenata:

- HRT 151, Prijevozni uvjeti i način računanja prevoznine
- HRT 152, Usklađena nomenklatura robe
- HRT 153, Popis željezničkih kolodvora
- HRT 154, Daljinar za prijevoz robe na prugama HŽ-a
- HRT 155, Putokaz
- HRT 156, Cjenik usluga u unutarnjem željezničkom prometu
- HRT 157, Cjenik usluga u međunarodnom željezničkom prometu (uvoz – izvoz)
- HRT 158, Cjenik usluga u međunarodnom željezničkom prometu (provoz)[56]

Tarifa HŽ Carga za vagonske pošiljke je tonska tarifa, tj. za računanje prevoznine primjenjuju se četiri tonska stavka, kako je navedeno u tablici 1.

[55]https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/7991742/mod_resource/content/1/07_Tarife.pdf
[56]Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.

Tablica 1. Tarifni stavci s naznačenom najmanjom računskom masom

Tonski stavak	Najmanja računska masa
10 t	10000 kg
15 t	15000 kg
20 t	20000 kg
25 t	25000 kg

Izvor: izradio autor prema Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.

4.3. Zaključivanje teretnog prostora

Vagonske pošiljke otpremaju se uz prethodnu narudžbu vagona. Prema vrsti i količini robe koja se treba otpremiti, špediter će ih izabrati i naručiti odgovarajuće vagone, vodeći pritom računa o tehnologiji ukrcaja/iskrcaja i stvarnim mogućnostima željeznice glede raspoloživih vagona. Vagoni se naručuju vagonskom narudžbenicom koju pošiljatelj treba ispuniti i predati na otpremnom kolodvoru. Obrasci vagonske narudžbenice mogu se kupiti na kolodvorskoj blagajni. Pošiljatelj u narudžbi mora navesti nadnevak namjeravanog ukrcaja, vrstu robe, približnu masu, odredišni kolodvor i vrstu vagona, a za vagone kojima se roba otprema u inozemstvo treba navesti i prijevozni put (granične prijelaze). Za pošiljke koje se sastoje od pojedinačnih koleta duljih od sedam metara potrebno je navesti i duljinu. Ako se naručuju i ukrcajna pomagala ili se zahtijeva dezinfekcija vagona, to se također treba navesti u narudžbenici. Primljenu narudžbu vagona željeznica mora pismeno potvrditi i pritom me od naručitelja tražiti jamčevinu, no najviše do iznosa vagonske dangubnine za 24 sata.[57]

Željeznica daje na ukrcaj traženi vagon ako njime raspolaže i ako zakonske, carinske ili druge odredbe ne uvjetuju uporabu druge vrste vagona. Otpremni kolodvor mora obavijestiti pošiljatelja o vremenu u kojem će vagon biti postavljen na ukrcajno mjesto ili mjesto primopredaje najkasnije u roku od dva sata kod pojedinačnih vagonskih pošiljaka, odnosno u roku od šest sati kod pošiljaka sastavljenih od više vagona. Pošiljatelj koji stalno krca veće količine robe može s otpremnim kolodvorom zaključiti poseban ugovor o načinu naručivanja vagona i međusobnom obavješćivanju. Komadne pošiljke pošiljatelj predaje željezničkom skladištu bez prethodne narudžbe, odnosno rezervacije. U skladu sa svojom organizacijom prijevoza željeznica pokreće vagon s komadnim pošiljkama kada prikupi dovoljno pošiljaka. U željezničkim čvorištima s većim prometom željeznica organizira lokalno preuzimanje i dostavu pošiljaka od vrata do vrata, tj. cestovnim dostavnim vozilima preuzima pošiljke od pošiljatelja.[58]

---

[57] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912

[58] Ibidem

4.4. Ugovaranja prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Prijevozna isprava u međunarodnom željezničkom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet. Željeznički teretni list propisan je Konvencijom o međunarodnim prijevozima željeznicama (COTIF, fr. Convention relative aux transports Internationaux ferroviaires) u dodatku B: jedinstvena pravila o ugovoru u međunarodnom prijevozu robe na željeznicama (CIM, fr. Contrat de transport international ferroviaire des Marchandises). Ispunjeni teretni list pošiljatelj treba predati skladištaru pri preuzimanju vagona u otpremnom kolodvoru.[59]

U praksi se kao pošiljatelj često pojavljuje špediter, stoga špediter ispunjava teretni list. Ako je špediter samo organizator prijevoza i platitelj prijevoznih troškova, tada špediter daje pošiljatelju instrukcije za ispunjavanje teretnoga lista prema kojima pošiljatelj treba ispuniti teretni list. Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcaja robe skladištar zatvara i plombira vagon te potvrđuje prijam pošiljke na teretnom listu koji vraća pošiljatelju i upućuje ga na blagajnu otpreme radi zaključenja ugovora o prijevozu. U skladu s bilješkom o frankiranju blagajnik obračunava i naplaćuje prijevozne troškove te ovjerava teretni list kolodvorskim žigom s nadnevkom. Kopiju teretnog lista vraća pošiljatelju kao dokaz o zaključenom ugovoru u prijevozu.[60]

4.5. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Pošiljke koje krca željeznica (komadne pošiljke), pošiljatelj zajedno s teretnim listom predaje skladištaru u otpremnom kolodvoru. Pošiljke koje krca pošiljatelj (vagonske pošiljke), pošiljatelj je dužan predati zajedno s teretnim listom u propisanom roku ukrcaja, u uredovnom vremenu kolodvora.[61]

Ukrcaj robe obavlja se na industrijskom kolosijeku pošiljatelja ili na za to određenom kolosijeku u otpremnom kolodvoru. Ukrcaj robe u vagon, kao i osiguravanje i učvršćivanje tereta u vagonu dužan je obaviti pošiljatelj. Rok ukrcaja za robu koju krca pošiljatelj teče od trenutka kada je pošiljatelj obaviješten da je vagon postavljen za ukrcaj odnosno od vremena za koje je vagon naručen, a iznosi:

- šest uredovnih sati za vagonske pošiljke
- deset uredovnih sati za pošiljke pošiljateljevih kompletnih vlakova i pošiljke čiji je ukrcaj otežan radi vremenskih uvjeta.[62]

4.6. Ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedicija)

Kada se prijevoz robe koji je trebao biti okončan na određenom uredu, treba završiti negdje drugdje (bilo u carinskom području Unije ili inozemstvu) pri čemu nije bilo istovara robe na prvotno deklariranom odredišnom uredu, provodi se reekspedicija (reeksport), na sljedeći način:

---

[59]Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.

[60] Ibidem

[61] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912

[62] Ibidem

- primatelj ispostavlja novi teretni list (po dolaznom teretnom listu) - u polje 99. prvotnog teretnog lista CIM željeznički prijevoznik unosi oznaku „R" i broj novog teretnog lista, a u polje 99. odnosno 35 novog teretnog lista unosi oznaku „R" i broj prvotnog teretnog lista CIM.
- U slučaju kada se pošiljka reekspedira u odredišni kolodvor u stranom području postupa se na sljedeći način:
- ako roba još nije podnesena odredišnom carinskom uredu (nisu predani listovi 2. i 3. dodatna kopija lista 3.), tada se odredišnom uredu podnosi prvotni teretni list CIM (dolazni) listovi 2.,3. i DK 3. i novi (odlazni) teretni list CIM listovi 1.,2., 3. i 5. Ured provjerava jesu li ispunjeni uvjeti za daljnju primjenu postupka provoza temeljem papirnatih dokumenata i dopušta primjenu ovjeravajući teretne listove u polju 99. i to dolazni teretni list na listovima 2. i 3. ,.odlazni teretni list na listu 5.[63]

Kada je roba već podnesena carinskom uredu (list 2. i 3. CIM-a predani odredišnom carinskom uredu), a sljedeći postupak još nije započeo tj. nije podnesena deklaracija za slijedeći postupak, željeznički prijevoznik pitanje reekspedicije rješava s primateljem robe i carinskim uredom tako da primatelj podnosi list 1. prvotnog teretnog lista CIM (dolazni) i novi (odlazni) teretni list CIM koji se sastoji od listova 1.,2.,3. i 5. Carinski ured provjerava jesu li ispunjeni uvjeti za daljnju primjenu postupka provoza temeljem papirnatih dokumenata i dopušta primjenu ovjeravajući teretne listove u polju 99. i to dolazni teretni list na listovima 1. i 3., a odlazni teretni list na listu 5.[64]

Kada je roba već podnesena carinskom uredu (predan list 2. i 3. CIM-a odredišnoj carinskom uredu), a sljedeći postupak još nije započeo tj. nije podnesena deklaracija za sljedeći postupak, željeznički prijevoznik pitanje reekspedicije rješava s primateljem robe i carinskim uredom kojem je roba podnesena. Ako se reekspedicija vrši unutar carinskog područja Republika Hrvatska i uz korištenje HŽ teretnog lista, nije moguća primjena postupak provoza temeljem papirnatih dokumenata te se ta roba obvezno stavlja u redoviti postupak provoza uz uporabu elektroničke deklaracije (NCTS).[65]

4.7. Prihvat robe i iskrcaj

O prispijeću pošiljke primatelja avizira operativna služba u odredišnom kolodvoru. Pismenom izjavom na propisanom željezničkom obrascu primatelj može odrediti da se izvješća o prispijeću predaju njegovom punomoćniku (špediteru), koji će ih osobno preuzeti na blagajni prispijeća. Kada je obaviješten o prispijeću pošiljke, primatelj treba na blagajni prispijeća iskupiti prijevoznu ispravu – Željeznički teretni list za međunarodni promet (CIM teretni list) te preuzeti robu. Taj se postupak sastoji u tome da primatelj predaje potpisanu i datiranu obavijest o prispijeću na blagajni prispijeća. Kada naplati zaračunane prijevozne troškove, blagajnik na original teretni

[63] https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//Uputa_7_16_zeljeznica.pdf
[64] Ibidem
[65] Ibidem

list i na izvješće o prispijeću stavlja žig plaćeno ili žig za obračun te ih predaje primatelju radi preuzimanja robe.[66]

Ako je riječ o stranoj robi, moguće je i obavljanje usputnog carinjenja ili carinjenja kod carinarnice u odredišnom kolodvoru, pri čemu se može primijeniti pojednostavljeni ili redoviti carinski postupak, ovisno o tome ima li uvoznik ili špediter odgovarajuća ovlaštenja. U slučaju carinjenja u vagonu željeznica dostavlja vagone na industrijski kolosijek primatelja ili na određeni kolosijek u odredišnom kolodvoru, a špediter podnosi carinsku deklaraciju. Ovisno o tome primjenjuje li se pojednostavljeni ili redoviti carinski postupak i ovisno o namjeri carinarnice glede kontrole robe i/ili dokumenata, iskrcaj robe iz vagona može započeti odmah ili se mora čekati odobrenje carine, odnosno dolazak carinskog službenika. U slučaju carinjenja u željezničkom carinskom skladištu iskrcaj pošiljaka iz vagona obavlja operativna služba željezničkoga carinskoga skladišta. Nakon obavljanja carinskih formalnosti špediter daje nalog za iskladištenje i ukrcaj u prijevozno sredstvo kojim se roba dalje otprema, odnosno dostavlja krajnjem primatelju.[67]

Primatelj je dužan obaviti iskrcaj robe iz vagona u roku za podnošenje koji teče od trenutka kada je primatelj obaviješten o prispijeću, odnosno kada su vagoni postavljeni na iskrcajno mjesto. Rok za odnošenje robe koju iskrcava primatelj iznosi:

- šest uredovnih sati za vagonske pošiljke
- deset uredovnih sati za pošiljke pošiljateljevih kompletnih vlakova i pošiljke čiji je iskrcaj otežan radi vremenskih uvjeta
- dva uredovna sata za pošiljke živih životinja[68]

4.8. Zastupanje u carinskom postupku

U međunarodnom prijevozu robe pošiljatelj je, uz teretni list, dužan priložiti isprave potrebne za carinski pregled koji se mora obaviti prilikom izvoza i uvoza na osnovi carinskih i drugih propisa. Te se isprave moraju odnositi samo na robu iz teretnog lista. Ako se isprave ne mogu priložiti teretnom listu, pošiljatelj ih je dužan na vrijeme dostaviti kolodvoru, carinarnici ili drugom organu u mjestu gdje će se roba cariniti. U teretnom listu mora se točno navesti kome su odnosne isprave dostavljene.[69]

U tijeku prijevoza, željeznica obavlja za račun pošiljatelja formalnosti koje zahtijevaju carinski i drugi organi. Ako je pošiljatelj za carinske formalnosti naznačio kolodvor u kome se donesene formalnosti ne mogu obaviti, željeznica će postupiti po vlastitom nahođenju vodeći računa o interesima korisnika prijevoza te će ga odmah obavijestiti o poduzetim mjerama. Carinski postupak kod teretnog vlaka koji dolazi iz inozemstva počinje njegovim stavljanjem pod carinski

---

[66] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912

[67] https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//Uputa_7_16_zeljeznica.pdf

[68] Ibidem

[69] Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zagreb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001., str. 110, 111

nadzor na posebnim carinskim kolosijecima pogranično željezničkog kolodvora koji usmeno i pismeno prijavljuje vlak u graničnoj carinarnici.[70]

4.9. Plaćanje prijevoznih troškova

Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcaja robe i zatvaranja vagona, skladištar upućuje pošiljatelja na blagajnu otpreme. U skladu s bilješkama o fakturiranju, blagajnik obračunava i naplaćuje prijevozne troškove te ovjerava teretni list kolodvorskim žigom s nadnevkom.

Obveza plaćanja prijevoznih troškova može biti različito određena. Pošiljatelj plaća prijevozne troškove po tarifi koja se primjenjuje na dan zaključenja ugovora kada je tako ugovoreno i upisano u teretni list. Inače, ta obaveza je na primatelju ako iskupi teretni list u kome nije naznačeno da pošiljatelj plaća prijevozne troškove. Tarifa može odrediti da neke troškove prijevoza obavezno plaća pošiljatelj. Kada se radi o lako kvarljivim stvarima ili stvarima male vrijednosti (vrijednost stvari ne može pokriti troškove prijevoza) otpremna stanica uvijek može zahtijevati da pošiljatelj unaprijed plati troškove prijevoza. Isto vrijedi i za ekspresne pošiljke. Tada se u teretni list i njegov duplikat unosi iznos unaprijed plaćenih troškova od strane pošiljatelj.[71]

Primatelj uvijek mora platiti naknade za posebne usluge kao što su vagonska dangubnina, provjeravanje mase pošiljke, obavješćivanje o prispijeću, prijevoz unutar istoga odredišnog kolodvora ili neke druge usluge prouzrokovane nekom činjenicom što se pripisuje primatelju ili nekim njegovim zahtjevima.

---

[70] Ibidem

[71] Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti;2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1

5. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE NA PRIMJERU ORGANIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA ROBE

Kako bi špediter uspješno obavio odnosno organizirao prijevoz robe željeznicom potrebno je odrediti najpovoljniji put te izračunati troškove za prijevoz robe po odrađenim tarifama. Tarifa se općenito definira kao pregled cijena za pruženu uslugu. Tarife odnosno način računanja prevoznine mogu se podijeliti na:

1. Tonske – prevoznina se za određenu relaciju izračunava primjenom odgovarajućeg tonskog stavka, zavisno o računskoj masi pošiljke. Najmanja računska masa za računanje robe prijevoza za odabrani vagon iznosi 5 tona po osovini, što znači 10 tona za 2-osovinske vagone odnosno 20 tona za 4-osovinske vagone
2. Vagonske – prevoznina za određenu relaciju (tarifnu udaljenost) izračunava se prema vrsti vagona koji se koristi neovisno o masi pošiljke.

Prije nego špediter izračuna cijenu prijevoza robe potrebno je odrediti udaljenost prema DIUM-u i izračunati broj potrebnih kontejnera koji su nam potrebni. Za primjer je uzet prijevoz vina iz Graza do Zagreba.

Potrebno je od Graza do Zagreba prevesti 50000 kutija vina, s time da svaka kutija sadrži šest boca. Masa kutije je 7,7 kg, a dimenzije su 230x156x317 mm. Za prijevoz se koriste 40' kontejneri.

- **Vrsta robe**: vino
- **Količina**: 50,000 kutija vina
- **Masa po kutiji**: 7,7kg
- **Vrijednost vina**: 10 eura po boci
- **Ruta**: prijevoz željeznicom od Graza do Zagreba

1. **Ukupna težina robe**: 50,000 * 7,7 = 385,000 kg
2. **Ukupna vrijednost robe**: 50,000 * 6 * 10 = 3,000,000 eura
3. **Vrste robe i rizik prijevoza**: Vino je jako lomljiva roba i podložna oštećenju pri transportu, što može povećati rizik i cijenu osiguranja
4. **Ruta**: Prijevoz željeznicom od Graza do Zagreba je sigurna ruta, ali udaljenost i mogući faktori poput vremenskih uvjeta također mogu utjecati na cijenu osiguranja

Na temelju tih podataka osiguravajuća kuća izračunava cijenu osiguranja. Cijena osiguranja može varirati ovisno o uvjetima na tržištu i osiguravajućoj kompaniji.

Zaštita vina tijekom prijevoza na paletama željeznicom je jako bitna kako bi se osiguralo da roba stigne na odredište u dobrom stanju. Koraci koje možemo poduzeti su sljedeći:

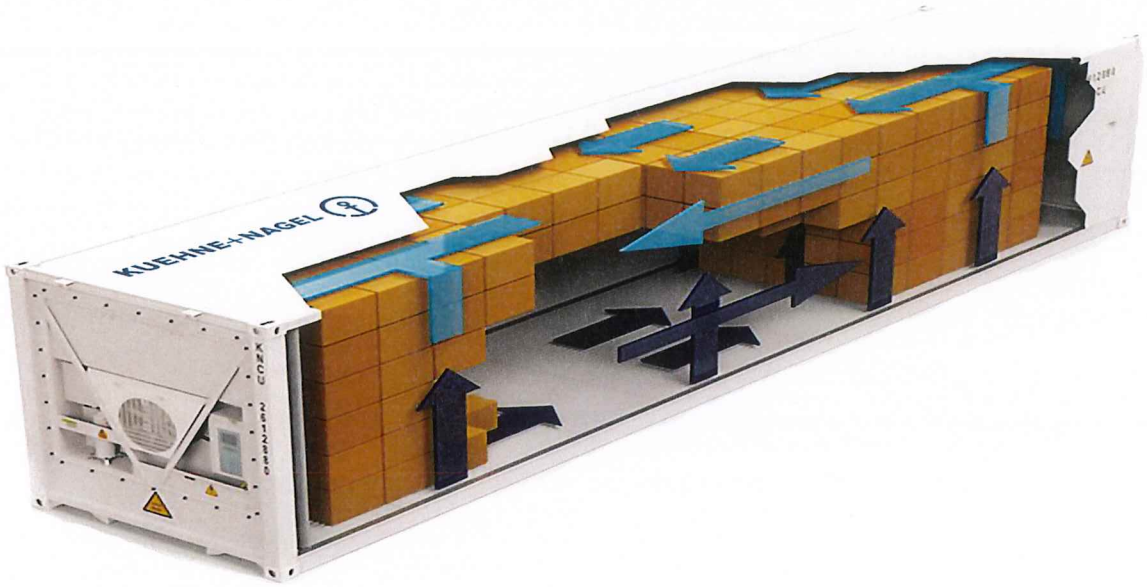
1. Odabir čvrstih i kvalitetnih paleta koje će pružiti dobru potporu robi. Palete moraju biti u dobrom stanju bez oštrih rubova koji bi mogli oštetiti kutije.

2. Kutije se moraju pravilno pakirati tako da su stabilne i da su čvrsto postavljene. Kutije bi trebale biti ravnomjerno raspoređene kako bi se rasporedila težina na paleti.
3. Željeznički prijevoz može uzrokovati vibracije i udare tijekom vožnje. Da bi smanjili rizik od oštećenja možemo koristiti materijale za ublažavanje udara kao što su stiropor ili zračni jastuk.
4. Fiksiranje kutija na paleti pomoću trake, vezice ili zamatanje plastičnom folijom.
5. Ako postoje rizici od vlažnosti ili vremenskih nepogoda koristit ćemo zaštitne materijale poput vodootpornih omotača ili zaštitnih kutija kako bismo spriječili oštećenja uslijed vlage ili kiše.
6. Označit ćemo palete s uputama za rukovanje i pažljivost tijekom transporta. Također označavamo kutije kao lomljivu robu kako bi osoblje koje rukuje teretom bilo svjesno osjetljivosti tereta.
7. Ako je moguće koristit će se tehnologija praćenja tereta kako bismo znali gdje se teret nalazi tijekom cijelog prijevoza i kako bismo bili obaviješteni o eventualnim udarima ili problemima.

Kada se radi o prijevozu vina željeznicom između Graza i Zagreba potrebni su nam sljedeći dokumenti:

1. **CIM teretni list (Prilog 1):** Koristi se u međunarodnom prijevozu robe unutar zemalja potpisnice CIM konvencije. Sadrži detaljne informacije o teretu, vagonima i sudionicima prijevoza. Umjesto njega se može koristiti i Wagon list dokument.
2. **Računi i komercijalna faktura**: Ovi dokumenti služe kao potvrda o kupoprodaji vina i sadrže detalje o proizvodu, količini, cijeni i ukupnoj vrijednosti tereta. Računi su također važni za carinsku obradu, iako za prijevoz u EU uglavnom nisu potrebni.
3. **Deklaracija o carinskom statusu**: U većini slučajeva prijevoza unutar EU, carinske formalnosti nisu potrebne. No, bitno je osigurati se da imamo dokumente koji potvrđuju da se teret prevozi unutar EU i da nije predmet carinskih davanja.
4. **Dokumenti o porijeklu**: Ako se radi o specifičnim vrstama vina koje imaju određene oznake ili certifikate o porijeklu, takvi dokumenti mogu biti važni za autentičnost proizvoda.
5. **Pakiranje i sigurnosni dokumenti**: Ako su primijenjeni posebni standardi pakiranje ili zaštite tereta treba imati potrebne dokumente koji to potvrđuju.
6. **Dokumenti o kvaliteti i prijevozu**: U nekim slučajevima potrebni su dokumenti koji potvrđuju kvalitetu vina i da je teret pravilno pripremljen za transport.

Prijevoz se vrši reefer kontejnerima od 40' (slika 3.) koji su istih dimenzija kao i standardni brodski kontejneri od 40 stopa, duljine oko 12,19 metara, širine 2,44 metra i visine 2,59 metara. Ovi kontejneri opremljeni su naprednim sustavima za kontrolu temperature, izolacijom i ventilacijskim mogućnostima kako bi se osiguralo da teret iznutra ostane na željenoj temperaturi.



Slika 3 :Reefer kontejner

Izvor: https://home.kuehne-nagel.com/en/-/knowledge/what-is-a-reefer-container

Pravno-ekonomski odnosi između kupaca i prodavatelja glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu određeni su Incotermsom. U navedenom slučaju korišten je paritet DAP (engl. Delivered at Place) iz kategorije D. Ovaj paritet označava da će roba biti isporučena na mjesto (imenovano mjesto odredišta). U navedenom primjeru mjesto na koje se isporučuje roba je Zagreb. Prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljeno za iskrcaj, snosi trošak i rizik dok roba nije isporučena, uključujući izvozne carinske formalnosti i tranzit kroz treću zemlju. Kupac mora preuzeti robu te snosi rizik i trošak nakon što je roba isporučena uključujući iskrcaj, uvozne formalnosti, carinu, porez i ostale troškove nakon uvoza. U ovom primjeru carina se ne plaća pošto se vrši prijevoz unutar EU.

- broj paketa na paleti s obzirom na dimenzije računa se prema formuli (1) i (2):
  dimenzije paketa: 230x156 mm
  dimenzije palete 1200x800 mm

$$a = \frac{1200}{230} = 5{,}2{\sim}5 \tag{1}$$

$$b = \frac{800}{156} = 5{,}13{\sim}5 \tag{2}$$

- broj paketa s obzirom na dimenzije računaju se prema formuli (3):
  n = a x b = 5 x 5 = 25 (3)

- maksimalan broj paketa koji stane na paletu (npakmax) se računa pomoću formule (4):
  masa paketa (mpak) = 7,7 kg
  masa palete (mpal) = 20 kg
  maksimalna nosivost paletne jedinice (mpj) = 1000 kg

$$mpj \leq 1000\,kg \tag{4}$$

$$mpal + npakmax \times mpak \leq 1000\,kg$$

$$20 + npakmax \times 7{,}7\,kg \leq 1000\,kg$$

$$npakmax \leq \frac{980}{7{,}7}$$

$$npakmax \leq 127$$

- broj redova, visina paletne jedinice (5) iznosi:

$$\frac{n_{pakmax}}{n} = \frac{127}{25} = 5{,}08{\sim}5 \tag{5}$$

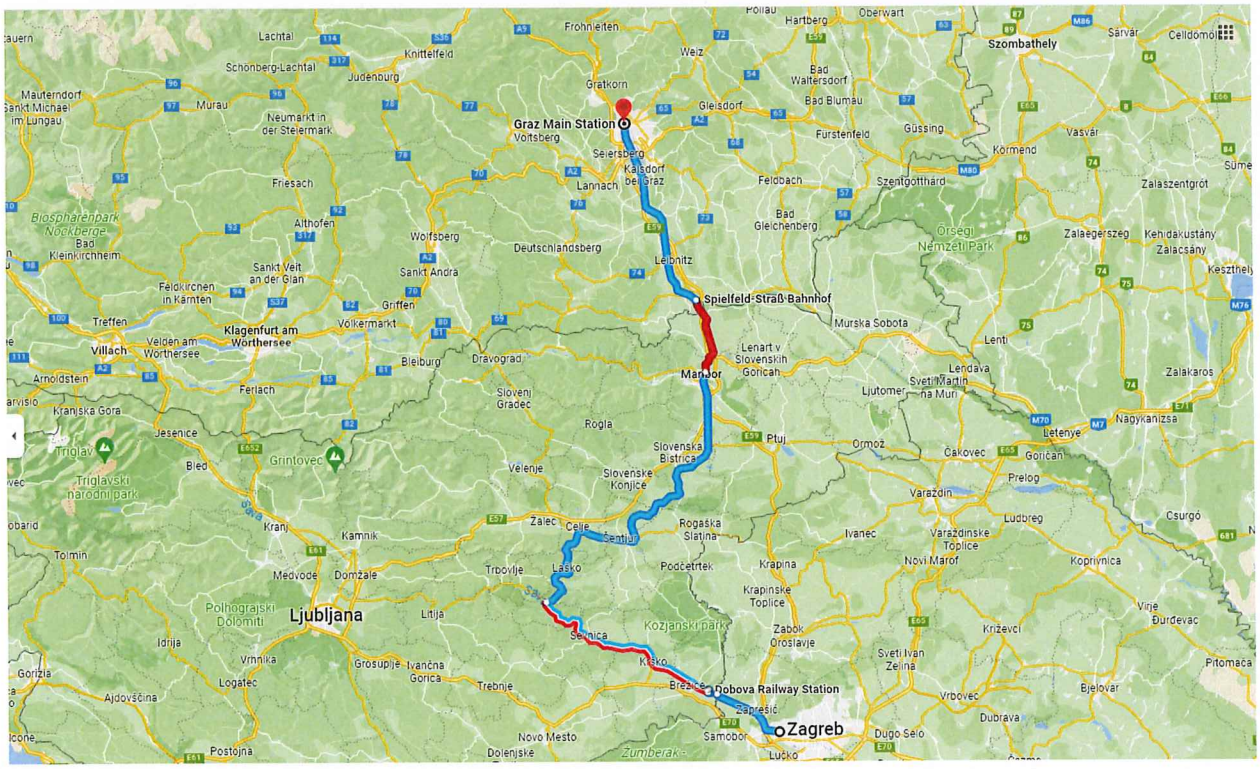
- optimalan broj paketa koji stane na jednu paletu (npak) računa se prema formuli (6)

$$n_{pak} = broj\ redova\ \times\ n = 5\ \times 25 = 125\ paketa \qquad (6)$$

- broj paletnih jedinica (npj) se računa prema formuli (7):
  ukupan broj kutija vina koje se prevoze (Q) = 50000

$$n_{pj} = \frac{Q}{n_{pak}} = \frac{50000}{125} = 400\ paletnih\ jedinica \qquad (7)$$

- ukupan broj 40' kontejnera potrebnih za prijevoz (nkont) računa se prema formuli (8):
  broj paleta koji stane u 40' kontejner (npalkont) = 25



Slika 4: Odabrana željeznička ruta Graz – Zagreb

Izvor: Google karte

$$n_{kont} = \frac{n_{pak}}{n_{palkont}} = \frac{400}{25} = 16\ kontejnera \quad (8)$$

Iz izračuna je vidljivo kako se na paletu dimenzija 800x1200 mm može složiti 25 kutija dimenzija 230x156 mm. Maksimalan broj paketa koji stane na paletu s obzirom na nosivost iznosi 127, a optimalan broj paketa na paleti iznosi 125. U visinu se na paletu može složiti do 5 redova paketa. Ukupan broj paletnih jedinica koje prevoze 50000 kutija vina je 400. Za prijevoz tih 400 paletnih jedinica potrebno je osam 40' kontejnera.

Ruta i udaljenost su odabrani preko DIUM-a. Za prijevoz tereta željeznicom od Graza do Zagreba koristila bi se željeznička ruta Graz-Süd-Spielfeld-Strass Gr. (Austrijska granica) što iznosi 31 km (slika 5).[72]

[72] https://uic.org/IMG/pdf/dium_at_81_20230701.pdf

EF desservant Bedienendes EVU Serving RU	Numéro de code Kodenummer Code number	de ou vice versa á von oder umgekehrt nach from or vice versa to			SNÖG-Zone	Gare de rattachement zugehöriger Bestimmungsbahnhof Associated freight station	SI		IT			CH	
							Spielfeld Grenze/Maribor meja / Šentilj	Rosenbach Gr/Jezenice meja / Jesenice	Tarvisio Boscoverde / Tarvisio Centrale	San Candido/Innichen / San Candido/Innich.	Brennero/Brenner / Brennero/Brenner	Buchs (SG) / Buchs SG	St. Margrethen / St. Margrethen
							1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
							440	442	330	331	332	271	270
2181	02325 9	Götzis	4	n	7		651	490	488	535	195	19	42
2181	02968 6	Gramatneusiedl	4		1		245	352	375	494	569	709	732
2181	03168 2	Gratwein-Gratkorn		e	3		60	253	276	395	470	610	633
2181	03172 4	Graz Hbf			3		49	264	287	406	481	621	644
2181	13439 5	Graz Köflacherbahnhof Zu 06	7		3		49	264	287	406	481	621	644
2181	03491 8	Graz Ostbahnhof	4		3		49	264	287	406	481	621	644
2181	03173 2	Graz Süd	4	n	3		31	282	305	424	499	639	662
2181	01988 5	Graz Süd CCT		d,e,m	3		31	282	305	424	499	639	662
2181	01404 3	Gresten	4		2		373	431	445	492	522	662	685
2181	01726 9	Grieskirchen-Gallspach	4	n	2		355	337	335	382	412	552	575
2181	02923 1	Groß Schwechat			1		275	382	405	524	598	738	761
2181	13466 8	Groß St. Florian Zu 06	4,7	p	3		122	337	360	479	554	694	717
2181	02426 5	Groß Weikersdorf	4		1		305	412	435	535	565	705	728
2181	01447 2	Großreifling	4	d,e	3		175	248	271	364	394	534	557
2181	43436 5	Guggenbach Zu 16	4,7		3		88	261	284	403	478	618	641
2181	02135 2	Gummern			5		316	38	36	139	331	471	494

Slika 5*:* DIUM udaljenost između Graza i Austrijske granice sa Slovenijom

Izvor: https://uic.org/IMG/pdf/dium_at_81_20230701.pdf

Od Austrijske granice Spielfeld-Strass Gr. do Savskog Marofa granice (Dobava maja) udaljenost bi iznosila 159 km (slika 6).[73]

[73] https://uic.org/IMG/pdf/dium_si_79_20230701.pdf

EF desservant Bedienendes EVU Serving RU ŽPP upravljalec	Numero de Code / Kode-nummer / Code number / Šifra	De (ou vice versa) à / Von (oder umgekehrt) nach / From (or vice versa) to / Od (ali obratno) do			Gare de rattachement Associated freight station Zugehöriger Bestimmungsbahnhof Matična postaja	IT			AT		
						Sežana meja Villa Opicina Conf.	Dutovlje meja Villa Opicina Conf.	Nova Gorca meja Gonzia Conf.	Jesenice meja Rosenbach Gr.	Prevalje meja Bleiburg Gr.	Maribor meja Spielfeld-Strass Gr.
						1	1	1	1	1	1
						310	**311**	**312**	**442**	**441**	**440**
	2179	03085 8	Celje tovorna-tir 315 KT	9		43103 1	212	223	244	162	148	81
	2179	42505 8	Črnomelj		a,b,c,g,h		228	239	260	178	273	206
	2179	01101 5	Črnomelj-tir Otovec	9	s	42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	03101 3	Črnomelj-tir 1b	9		42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	03102 1	Črnomelj-tir Črnomelj I	9		42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	03103 9	Črnomelj-tir Črnomelj II	9		42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	03104 7	Črnomelj-tir Štortrans	9		42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	03105 4	Črnomelj-Žaga Zora	9		42505 8	228	239	260	178	273	206
	2179	44200 4	Divača		a,c,g,j		17	28	49	175	343	276
	2179	01111 4	Divača-SŽ VIT, d.o.o.	9		44200 4	17	28	49	175	343	276
	2179	03111 2	Divača-tir 109	9		44200 4	17	28	49	175	343	276
	2179	03112 0	Divača-tir 19a	9		44200 4	17	28	49	175	343	276
	2179	42001 8	Dobova		c,g,h		234	245	266	184	224	157
	2179	01121 3	Dobova-SŽ VIT, d.o.o.	9		42001 8	234	245	266	184	224	157
	2179	**554**	**Dobova meja**	**1**			**236**	**247**	**268**	**186**	**226**	**159**
	2179	42851 6	Dobrepolje		a,c,g,h		157	168	189	107	275	208

Slika 6: DIUM udaljenost između Spielfed-Strass Gr. I Savskog Marofa granice

Izvor: https://uic.org/IMG/pdf/dium_si_79_20230701.pdf

Od Slovenske granice Savski Marof (Dobava maja) do kontejnerskog terminala Vrapče željeznicom još ima 35 km (slika 7).[74] Zbrajanjem svih udaljenosti dobiva se ukupna udaljenost željeznicom od Graza do Zagreba koja iznosi 225 km.

[74] https://uic.org/IMG/pdf/dium_hr_78_20230701.pdf

EF desservant Bedienendes EV Serving RU ŽpP	Numéro de code Kodenummer Code number Šifra	de ou vice versa á von oder umgekehrt nach from or vice versa to od ili obrnuto do			Gare de rattachement Associated freight stat Zugehöriger Bahnhof Nadređeni kolodvor	■	Buzet granica Hrpelje – Kozina m.	Šapjane granica Ilirska Bistrica m.	Savski Marof granica Dobova m.	Čakovec granica Središče m.	Mursko Središće granica Lendava m.	Kotoriba granica Murakeresztúr h.	Koprivnica granica Gyékényes h.	Beli Manastir granica Magyarbóly h.
							1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
							557	556	554	551	550	730	731	733
	2178	20301 8	Zagreb Resnik – TŽV GREDELJ	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20302 6	Zagreb Resnik – AUTOCENTAR MERKUR	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20303 4	Zagreb Resnik – BADEL 1862	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20304 2	Zagreb Resnik – KLARA	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20305 9	Zagreb Resnik – TVORNICA ULJA	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20306 7	Zagreb Resnik – SAPONIJA	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20307 5	Zagreb Resnik – MERKANTILE	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	32751 0	Zagreb Resnik – 6. KOLOSIJEK – GRAVITACIJSKI ISTOVAR ŠLJUNKA	9		72301 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	74060 5	Zagreb Zapadni kolodvor	3	a,c,d			260	35	151	159	175	102	306
	2178	20401 6	Zagreb Zapadni kol. – TOZ	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20402 4	Zagreb Zapadni kol. – FERIMPORT	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20403 2	Zagreb Zapadni kol.– ZAGREBŠPED	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20404 0	Zagreb Zapadni kol. – ELEKTRANA–TOPLANA	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20405 7	Zagreb Zapadni kol. – PLIVA HRVATSKA	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	20406 5	Zagreb Zapadni kol. – KONČAR	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	32851 8	Zagreb Zapadni kol. – ISTRA I MATIČNI	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	32852 6	Zagreb Zapadni kol. – MAŠEK	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	32853 4	Zagreb Zapadni kol. – POSEBNI LOŽIONIČKI KOLOSIJECI	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	32854 2	Zagreb Zapadni kol. – KONTEJNERSKI TERMINAL VRAPČE	9		74060 5		260	35	151	159	175	102	306
	2178	72302 3	Zagreb Žitnjak	3,8	d			260	35	151	159	175	102	306
	2178	20501 3	Zagreb Žitnjak – MAZIVA ZAGREB	9	k	72302 3		260	35	151	159	175	102	306

Slika 7: Udaljenost između Zagreba Zapadnog kolodvora i Savskog Marofa Gr.

Izvor: https://uic.org/IMG/pdf/dium_hr_78_20230701.pdf

Prijevoz za dvoosovinski vagon od otpremnog do odredišnog kolodvora računa se na temelju ukupne udaljenosti u skladu s DIUM-om prema formuli (9).

$$Osnovna\ cijena = EUR\ 275 + EUR\ 1.5 \times ukupan\ broj\ km^{75} \quad (9)$$

Uvrštavanjem ukupnog broja kilometara u formulu (9) dobiva se osnovna cijena prijevoza od 612.5 eura za jedan vagon. U ovom primjeru zbog određene količine tereta potrebno je osam vagona. Množenjem broja potrebnih vagona odnosno broja kontejnera sa osnovnom cijenom prijevoza od Graza do Zagreba dobivamo ukupnu cijenu za prijevoz što iznosi 16 x 612.5 = 9800 eura. Kako bi transport bio moguć potrebna nam je manipulacija kontejnerima u Grazu odnosno prebacivanje tereta na vlak što iznosi 30 eura po kontejneru, što stvara dodatne troškove od 30 x 16 eura = 480 eura. Dolaskom teretnog vlaka na kontejnerski terminal Vrapče potreban je istovar kontejnera što stvara troškove od 35 eura po kontejneru, tj. 35 x 16 = 560 eura. Zbrajanjem svih troškova dobivamo sumu ukupnog troška koji iznosi 10840 eura.

Isprave koje se koriste u međunarodnom željezničkom prometu su CIM teretni list (Prilog 1), CIM teretni list za kombinirani prijevoz (Prilog 2) , frankaturni račun (Prilog 5), teretni list CIM/SMGS. Sadržaj teretnog lista i ugovor o prijevozu robe urađen je jedinstvenim pravilima vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM).[76]

Podaci o glavnom obvezniku i njegov potpis na provoznoj deklaraciji vidljivi su iz polja 58a i 58 b teretnog lista. Prodajno mjesto i datum kada je otpremno željezničko poduzeće preuzelo odgovornost za robu vidljivi su iz podataka pošiljatelja u polju 16 „Preuzimanje“ i polju 56 „Prijevoznikove izjave“, ukoliko željezničko poduzeće koje preuzima robu utvrdi da stvarno preuzimanje odstupa od podataka navedenih u polju 16. Zemlja otpreme, a time i status robe navedeni su u polju 62 „Identifikacija pošiljke“.[77]

Uzorak CIM teretnog lista i upute za njegovo popunjavanje uređeni su Priručnikom o teretnom listu CIM. Sastoji se od šest listova označenih brojevima (tablica 2):[78]

---

[75] HŽ Cargo, 8718.00., Posebni uvjeti otpreme s cijenama i kondicijama za prijevoz vagonskih pošiljka na području Austrije-Slovenije/Hrvatske Str 12

[76] Uputa br.61/13 o provedbi provoznog postupka u željezničkom prometu, Zagreb 2013.

[77] Ibidem

[78] Ibidem

Tablica 2: Listovi teretnog lista CIM

Teretni list		Primatelj primitka teretnog lista
Br.	Naziv	
1	Original teretnog lista	Primatelj
2	Teretna karta	Prijevoznik (središnje obračunsko mjesto odredišne željeznice – Kontrola prihoda)
3	Izvješće o prispijeću	Prijevoznik (odredišni kolodvor)
4	Izvješće o otpremi	Prijevoznik (izuzima ga izlazni pogranični kolodvor i šalje ga u srednje obračunsko mjesto – kontrola prihoda)
5	Duplikat teretnog lista	Pošiljatelj
6	Kopija izvješća o otpremi	Prijevoznik – otpremni kolodvor

Izvor: Uputa br.61/13 o provedbi provoznog postupka u željezničkom prometu, Zagreb 2013.

Pošiljatelj iz otpremnog kolodvora otprema listovima 1, 2, 3 i 5 teretnog lista CIM.

Uzorak teretnog lista CIM za kombinirani prijevoz i upute za njegovo popunjavanje uređeni su priručnikom o CIM-ovom teretnom listu za kombinirani prijevoz. Sastoji se od osam listova označenih brojevima (tablica 3):[79]

[79] Ibidem

Tablica 3: Listovi teretnog lista CIM za kombinirani prijevoz

Teretni list		Primatelj primitka teretnog lista
Br.	Naziv	
I	Korisnik/predavatelj robe	Korisnik koji robu predaje na prijevoz poduzeću za kombinirani prijevoz
1	Original teretnog lista	Primatelj u skladu s ugovorom o prijevozu
II	Korisnik/odvozitelj robe	Korisnik koji odvozi robu iz poduzeća za kombinirani prijevoz
2	Teretna karta	Prijevoznik (središnje obračunsko mjesto odredišne željeznice – Kontrola prihoda)
3	Izvješće o prispijeću/carina	Prijevoznik (odredišni kolodvor)
5	Izvješće o otpremi	Prijevoznik (izuzima ga izlazni pogranični kolodvor i šalje u središnje obračunsko mjesto i kontrolu prihoda)
4	Duplikat teretnog lista	Pošiljatelj u skladu s ugovorom o prijevozu
6	Kopija izvješća o otpremi	Prijevoznik – otpremni kolodvor

Izvor: Uputa br.61/13 o provedbi provoznog postupka u željezničkom prometu, Zagreb 2013.

Špediteri u hrvatskoj rijetko koriste vagone od HŽ-a zbog visokih tarifa, te zbog toga špediteri masovno stupaju u kontakt sa iznajmljivačima vagona i podnose zahtjev za obavljanje usluge (Prilog 3), iznajmljuju određene serije kako bi dobili bolju cijenu. Na slici 7 je prikazana cijena najma vagona za 1 dan. Gdje bi u gore navedenom slučaju prijevoza vina za najam bio uzet vagon serije Kgs po cijeni od 19,3 eura po danu.

Šifra usluge	Opis usluge	euro
	Davanje vagona u najam	
	Za najam vagona naplaćuje se naknada navedena u eurima. Naknada za jedan vagon i za jedan dan po serijama vagona iznosi:	
	Vagonska serija	
96.02	Hbis/Hbills	23,10
96.04	Habbins	46,50
96.05	Tads/Tadds	34,70
96.06	Tadnss	37,20
96.07	Eas/Eaos	24,40
96.08	Eanoss/Eanos	26,30
96.09	Eamos	34,30
96.10	Kgs/Lgs	19,30
96.11	Lgnss	20,50
96.12	Rs	24,40
96.13	Rgs	35,00
96.14	Rils	33,90
96.15	Smmpt	33,90
96.16	Sgnss	35,40
96.17	Faccs/Fals	34,70
96.18	Zas	28,90
96.19	Zas – plastificirane	30,00
96.20	Zaes	26,30
96.21	Uais	28,30
96.22	Uaais	38,80
96.23	Uckk	17,10
96.24	Uacs	28,90
96.25	Uacns	30,10
96.26	Saadkms	40,00
96.27	Zakretna grudna greda (komad / dan)	13,80

Slika 8: Cijene najma vagona

Izvor: https://www.hzcargo.hr/ (5.8.2023.)

6. ZAKLJUČAK

Špediteri imaju velike veze unutar i van države kako bi lakše organizirali prijevoz robe te za taj prijevoz često koriste iznajmljivače vagona zbog znatno nižih cijena transporta željeznicom. Špediteru je u cilju potpisati dugoročni ugovor sa nekom tvrtkom kako bi postao tzv. kućni špediter, čime dobiva na sigurnosti posla te lakšeg ekonomskog vođenja. Međušpediteri i podšpediteri znatno olakšavaju posao špeditera u organizaciji transporta.

Uloga špeditera kao organizatora prijevoza robe željeznicom je vrlo značajna. Postoje tehničko-tehnološki i komercijalni razlozi zbog kojih se organizacija prijevoza robe željeznicom povjerava špediteru. Špediter je stručnjak za tehnologiju i organizaciju prijevoza, poznaje propise i uvjete u prijevozu te će kao takav profesionalno i u najboljem interesu komitenta na umu obaviti zadani posao. Uz to željeznice odobravaju određene komercijalne povlastice na prevoznino špediteru koji ima ugovor o obavljanju prijevoza robe korištenjem njihovih pruga. Najvažniji poslovi koje špediter obavlja za komitenta su: određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta, kalkulacija prijevoznih troškova, zaključivanje teretnog prostora, ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava, predaja robe na prijevoz i ukrcaj, ponovna predaja robe na prijevoz (reekspedicija), preuzimanje robe od prijevoznika i iskrcaj, zastupanje u carinskom postupku, plaćanje prijevoznih troškova i reklamacija.

Temeljem analize provedenih podataka zaključeno je da prijevoz tereta željeznicom u laganom porastu posljednjih godina, ali to je ne zamjetno.

Prijevoz tereta željeznicom trebao bi se više poticati te bi se trebalo ulagati u željezničku infrastrukturu i moderniju tehnologiju zbog toga što željeznički promet ispušta najmanje štetnih tvari, a uz to je i jedan od jeftinijih i sigurnih načina prijevoza. Ima mogućnost prijevoza velike količine tereta na velike udaljenosti i moguć je prijevoz raznih vrsta tereta.

Ciljevi koji bi trebala ostvariti špedicija u HŽ-u odnose se na povećanje kvalitete i obujam prijevoza željeznicom, sniženje transportnih troškova, uključivanje u europske tokove suvremenih tehnologija, smanjenje troškova, stvaranje uvjeta za tržišno poslovanje, vraćanje ugleda željeznice, postavljanje glavnog operatera u logističkom lancu uz kooperaciju svih oblika prijevoza te otvaranje novih proizvodnih usluga.

LITERATURA

Knjige:

1. Babić D., Stanković R., Bajor I.: Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2020.
2. Andrijanić I., Aržek Z., Prebežac D., Zelenika R.: Transportno i špeditersko poslovanje, Ekonomski fakultet Zagreb i mikrorad d.o.o., Zagreb, 2001.
3. Ivaković Č., Stanković R. Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Zelenika, Ratko, Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996

Internet izvori:

1. Cvitanović V. *Uloga špeditera u organizaciji željezničkog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2017. Preuzeto s: https://core.ac.uk/reader/197889440
2. Car T. *Uloga špeditera u organizaciji cestovnog prijevoza robe*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Ekonomski fakultet; 2016. Preuzeto s: https://bib.irb.hr/datoteka/860613.car_tomislav_efzg_2016_zavrs_struc.pdf
3. Stojčevska A. *Integralni transport i njegova uloga u globalnom sustavu prijevoza roba i tereta.* Završni rad. Veleučilište "Nikola Tesla" u Gospiću; 2017. Preuzeto s: https://zir.nsk.hr/islandora/object/velegs%253A395
4. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics#Rebound_for_EU_rail_transport_performance_in_2021
5. Hajdinjak I. *Prikaz poslova špedicije u organizaciji prijevoza robe željeznicom.* Završni rad. Sveučilište u Zagrebu. Fakultet prometnih znanosti; 2019. Preuzeto s: https://repozitorij.fpz.unizg.hr/en/islandora/object/fpz%3A1912
6. https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//Uputa_7_16_zeljeznica.pdf
7. https://uic.org/IMG/pdf/dium_at_81_20230701.pdf
8. https://uic.org/IMG/pdf/dium_si_79_20230701.pdf
9. https://uic.org/IMG/pdf/dium_hr_78_20230701.pdf
10. HŽ Cargo, 8718.00., Posebni uvjeti otpreme s cijenama i kondicijama za prijevoz vagonskih pošiljka na području Austrije-Slovenije/Hrvatske Str. 12
11. Uputa br. 61/13 o provedbi provoznog postupka u željezničkom prometu, Zagreb 2013.
12. https://www.hzcargo.hr/
13. https://home.kuehne-nagel.com/en/-/knowledge/what-is-a-reefer-container
14. https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/7991730/mod_resource/content/1/06_Operativni_poslovi_spedite ra.pdf

15. https://moodle.srce.hr/2022-2023/pluginfile.php/8064057/mod_resource/content/1/08_Osiguranje%20robe%20u%20prijevozu.pdf

POPIS SLIKA

Slika 1: Željeznički prijevoz tereta za glavne poduzetnike, Europska unija, 2011-2021 (milijarde tonskih kilometara). Kvartalna uspješnost glavnih poduzeća EU-a, 2020. i 2021.: stopa promjene u istom kvartalu prethodne godine u %.....16
Slika 2: Količina prevezene robe željeznicom u državama EU u milijardama tonskih kilometara 17
Slika 3 :Reefer kontejner 27
Slika 4: Odabrana željeznička ruta Graz – Zagreb 29
Slika 5: DIUM udaljenost između Graza i Austrijske granice sa Slovenijom.....31
Slika 6: DIUM udaljenost između Spielfed-Strass Gr. I Savskog Marofa granice 32
Slika 7: Udaljenost između Zagreba Zapadnog kolodvora i Savskog Marofa Gr. 33
Slika 8: Cijene najma vagona 37

POPIS TABLICA

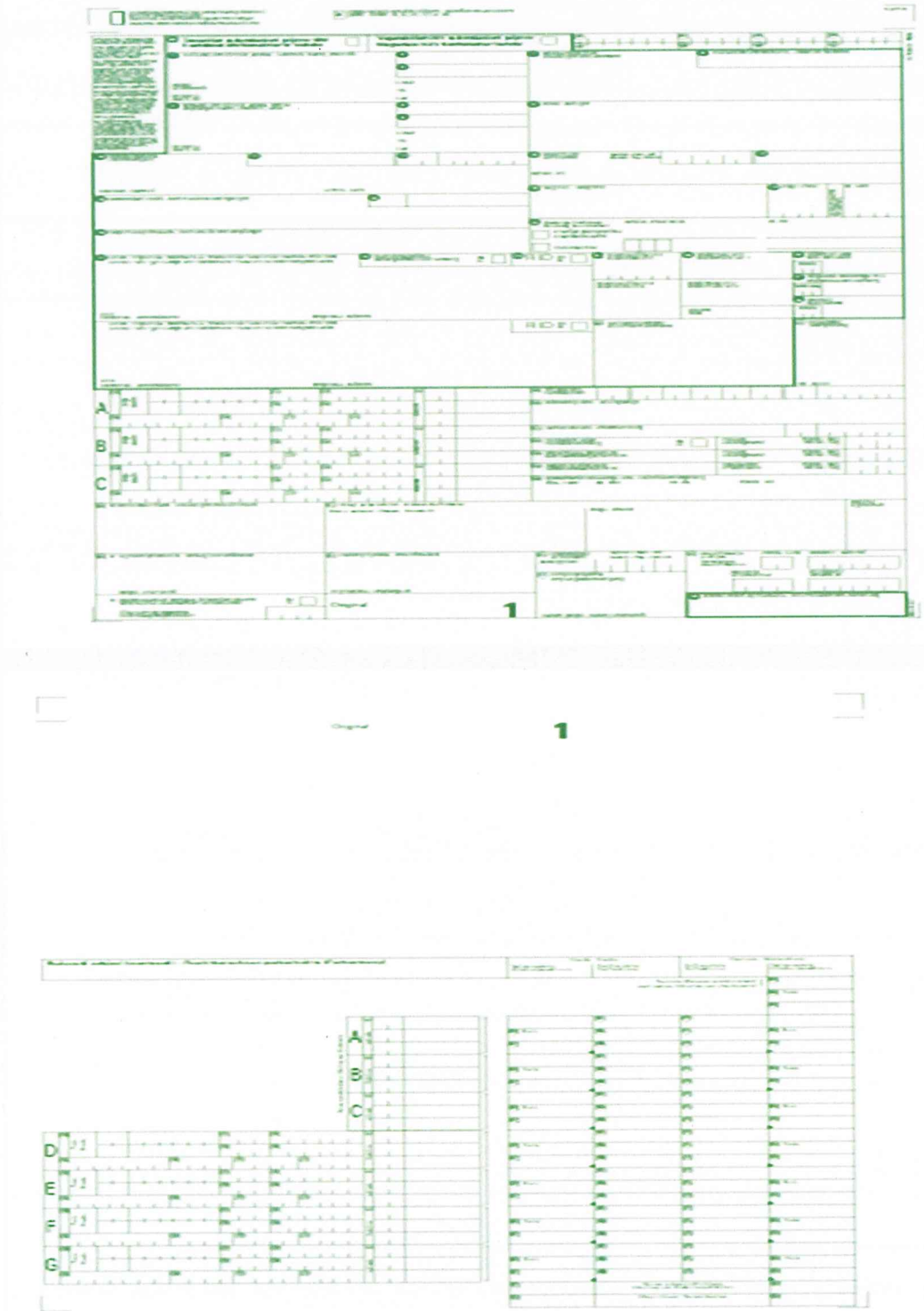
Tablica 1. Tarifni stavci s naznačenom najmanjom računskom masom.....20
Tablica 2: Listovi teretnog lista CIM 35
Tablica 3: Listovi teretnog lista CIM za kombinirani prijevoz 36

PRILOZI

Prilog 1: Teretni list CIM

Izvor: HŽ Cargo.: Priručnik o CIM-ovom teretnom listu (GLV-CIM), Zagreb 2006.

Prilog 2: Teretni list za CIM kombinirani prijevoz



Izvor: https://www.hzcargo.hr/upload/150a%20-%20Priručnik%20o%20CIM-ovu%20teretnom%20listu%20(GLV-CIM),(stanje%20od%201.1.2021.).pdf

Prilog 3: Primjer dispozicije

Tvrtka: _____

Adresa: _____

OIB: _____

EORI: _____

E-mail, telefon: _____

Odgovorna osoba: _____
(ime i prezime, OIB)

DISPOZICIJA ZA UVOZ

1. Broj pošiljke HAWB _____
2. Vrsta carinskog postupka _____
3. Broj zaključka _____
4. Prodavatelj _____
5. Hrvatski trgovački naziv robe i tarifni broj robe: _____
   _____
   _____
   _____
6. Broj računa: _____
7. Vrijednost robe / valuta [1] _____
8. Paritet prema INCOTERMS-u: _____
9. Zemlja porijekla: _____
10. Carinske olakšice [2] _____
11. Garancija broj [3] _____
12. Napomene za posebna postupanja s robom _____
    _____
13. Carinske i ostale pristojbe plaća: _____

Sukladno članku 18 Carinskog zakonika Unije, ova dispozicija je ujedno i ovlaštenje za NEIZRAVNO ZASTUPANJE otpremniku: IN TIME d.o.o. MB: 3808629, OIB:18458216879, Zagreb, Velika cesta 78, da u svoje ime i za moj račun može obaviti radnje vezane uz carinjenje gore navedene robe.

1 Uzeti u obzir platívu vrijednost kod redovitog uvoza te navesti dodatne troškove (prijevoz) ako nisu navedeni odvojeno na računu dobavljača.
U slučaju neusklađenosti s računom molimo kontakt.
2 Ukoliko je primjenjivo
3 Ukoliko uvoznik ima vlastitu garanciju

MJESTO I DATUM

ŽIG I POTPIS ODGOVORNE OSOBE

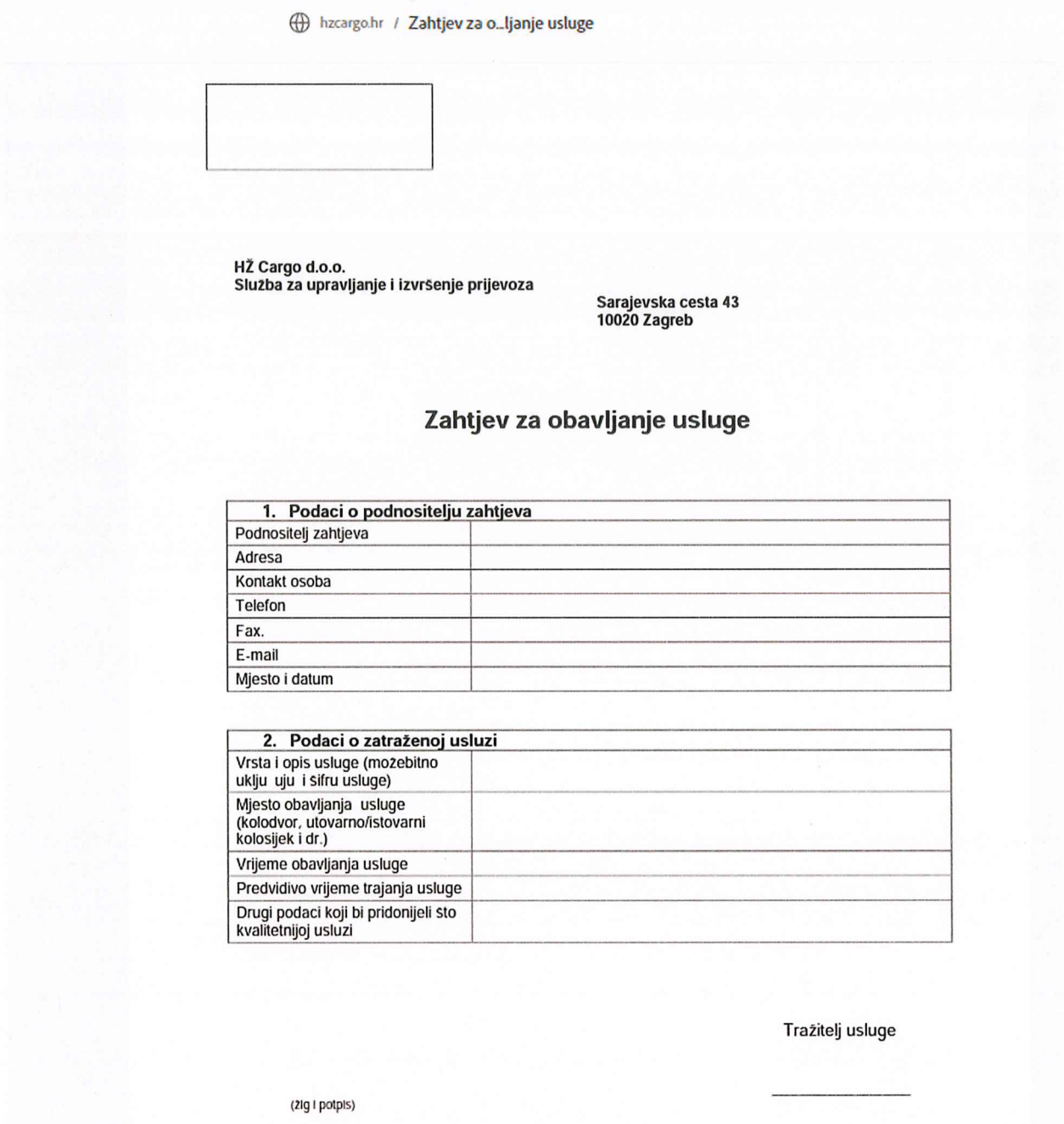
_____

_____

1
2
3

Izvor: https://www.scribd.com/document/447597120/DISPOZICIJA-NOVA#

Prilog 4: Zahtjev za obavljanje usluge



hzcargo.hr / Zahtjev za o..ljanje usluge

HŽ Cargo d.o.o.
Služba za upravljanje i izvršenje prijevoza

Sarajevska cesta 43
10020 Zagreb

Zahtjev za obavljanje usluge

1. Podaci o podnositelju zahtjeva	
Podnositelj zahtjeva	
Adresa	
Kontakt osoba	
Telefon	
Fax.	
E-mail	
Mjesto i datum	

2. Podaci o zatraženoj usluzi	
Vrsta i opis usluge (možebitno uklju uju i šifru usluge)	
Mjesto obavljanja usluge (kolodvor, utovarno/istovarni kolosijek i dr.)	
Vrijeme obavljanja usluge	
Predvidivo vrijeme trajanja usluge	
Drugi podaci koji bi pridonijeli što kvalitetnijoj usluzi	

Tražitelj usluge

(žig i potpis)

Izvor:https://www.hzcargo.hr/hzcargo/upload/userfiles/file/Zahtjev%20za%20obavljanje%20usluge.pdf

Prilog 5: Frankaturni račun (1/2)

Izvor: https://www.hzcargo.hr/upload/150a%20-%20Priručnik%20o%20CIM-ovu%20teretnom%20listu%20(GLV-CIM),(stanje%20od%201.1.2021.).pdf

Frankaturni račun (2/2)

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je Završni rad
(*vrsta rada*)
isključivo rezultat mojega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da 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/diplomskog rada pod naslovom Uloga špeditera u organizaciji prijevoza robe željeznicom , u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, 5. rujna 2023

T. Stončir

(ime i prezime, *potpis*)