

Uloga špeditera u racionalizaciji transportnih troškova

Ivanušić, Tea

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:247234>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Tea Ivanušić

ULOGA ŠPEDITERA U RACIONALIZACIJI TRANSPORTNIH
TROŠKOVA

ZAVRŠNI RAD

ZAGREB, 2015.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ULOGA ŠPEDITERA U RACIONALIZACIJI TRANSPORTNIH
TROŠKOVA

RATIONALIZATION OF FREIGHT FORWARDING TRANSPORT
EXPENSES

Mentor: dr. sc. Ivona Bajor

Student: Tea Ivanušić, 0135225923

Zagreb, rujan 2015.

SAŽETAK

Špediter organizira uvoz robe tako što komunicira sa subjektima tržišta prijevoznih kapaciteta. Prijevoznici su pri tome subjekti ponude, koji na tržištu nude svoje prijevozne kapacitete, te se njihov interes sastoji u održavanju cijena prijevoza na najvišoj razini koja se može postići, dok su agenti posrednici na strani ponude koji imaju zadatak provesti akviziciju tereta za prijevoznike koje zastupaju. Subjekti potražnje su korisnici prijevoza, te oni na tržištu prijevoznih kapaciteta kupuju prijevoznu uslugu. Njihov je interes prije svega pribavljanje odgovarajućih prijevoznih kapaciteta za prijevoz svojih roba u željenim vremenskim terminima, po najnižoj cijeni koju je uz zadovoljavajuću kvalitetu i pouzdanost usluge moguće dobiti na tržištu. Špediteri su pri tome primarno posrednici na strani potražnje. U ime svojih komitenata ugovaraju prijevozne kapacitete, bilo izravno sa prijevoznicima ili putem agenata. Za rješenje ovog problema špediter ima više ponuda od prijevoznika te izabire najpovoljniju ponudu za subjekta potražnje.

KLJUČNE RIJEČI: špediter; tržište prijevoznih kapaciteta; subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta

SUMMARY

Forwarder organizes the import of goods by communicating with operators of the market transport capacity. Carriers are the subjects offer, who in the market offer their transport capacities, and their interest lies in keeping fares at the highest level that can be achieved, while the agents intermediaries on the supply side that have the task to implement the acquisition of cargo to carriers they represent. Subjects demand are users of transportation, and those on the market transport capacity buying transport services. Their interest is primarily in the acquisition of adequate transport capacity for the transportation of their goods in the desired time periods, at the lowest rate that is satisfactory with the quality and reliability of services can be obtained on the market. Forwarders are in fact the primary intermediaries on the demand side. On behalf of its clients contracted transportation capacity, either directly with carriers, or through agent. To solve this problem, a freight forwarder has more offers from carriers and choose the best offer on the subject of demand.

KEYWORDS: forwarders; market transport capacity; subjects of the market transport capacity

SADRŽAJ:

1. Uvod.....	1
2. Osnovni pojmovi o špediciji	2
2.1. Povijesni razvoj špedicije	4
2.2. Vrste međunarodne špedicije.....	7
3. Značajke tržišta prijevoznih kapaciteta.....	9
4. Subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta	13
4.1. Tarife i njihovo određivanje	14
4.2. Opskrbni lanac	17
5. Uloga špeditera u organizaciji transporta	20
5.1. Tarifno konjunktorni poslovi.....	20
5.2. Refakcije, stimulacije, agentske provizije	23
5.3. Operativni poslovi	24
5.4. Primjer špediterskog poslovanja.....	25
5.5. Dijagram toka	38
6. Zaključak.....	41
Literatura	42
Popis slika	44

1. UVOD

Predmet istraživanja u ovome radu jest špedicija i uloga špeditera u gospodarskom sustavu Republike Hrvatske, pri čemu špedicija omogućava kupcima usluge jednostavnu i ekonomičnu isporuku njihove robe te distribuciju robe diljem svijeta. Ulaskom u Europsku uniju špedicija preuzima posebnu ulogu budući da se hrvatsko tržište značajno otvara čitavom prostoru Europe, te je stoga moguće poslovanje pomoću špedicije jednostavno proširiti na čitav prostor Unije.

Cilj istraživanja jest utvrditi koji su osnovni zadaci koje špedicija mora obavljati u prijevozu roba te kakva je uloga špeditera u opskrbnom lancu gdje je upravo prijevoz i špedicija glavna poveznica koja povezuje elemente opskrbnog lanca. Svrha i cilj istraživanja jest uočiti značaj špedicije u modernoj trgovini.

Završni rad započinje sa poglavljem *Osnovni pojmovi o špediciji* te se prikazuju temeljne teorijske postavke špedicije i uloge špeditera u poslovnom procesu. Pri tome se analizira povijesni razvoj špedicije te se prikazuje uloga špedicije u međunarodnoj trgovini.

Zatim slijedi poglavlje *Značajke tržišta prijevoznih kapaciteta* koje predstavlja pregled tržišta prijevoza i glavnih odnosa koji vladaju u prijevozu.

Sljedeće poglavlje *Subjekti tržišta prijevoznih kapaciteta* prikazuje pregled načina uspostavljanja tarifa i njihovog određivanja, te ulogu špeditera u opskrbnom lancu.

Predzadnje poglavlje, *Uloga špeditera u organizaciji transporta* prikazuje ulogu špeditera u praktičnom pristupu prijevozu te pregled zadataka koje u praksi špediter pri tome provodi.

Rad završava zaključkom u kojem su sažete najvažnije spoznaje dobivene u radu.

2. OSNOVNI POJMOVI O ŠPEDICIJI

Špedicija se najčešće definira kao poslovanje u gospodarskom sustavu zemlje koje predstavlja djelatnost koja omogućuje poduzetnicima sigurnu, učinkovitu i ekonomičnu dopremu odnosno otpremu različitih roba potrebnih u proizvodnji ili distribuciji krajnjim potrošačima. Ona se također definira i kao specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi.¹

Riječ špedicija potječe od latinske riječi „*expedire*“, odnosno „*expeditio*“, što doslovno znači „*odriješiti*“, „*urediti*“, dok se u praksi prevodi kao „*otpremiti*“, „*otposlati*“. Naravno razni autori daju različite definicije pojmova „*špedicija*“ i „*špediter*“. Prof. Dr Ante Turina definira špediciju kao specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Špediciju obavlja špediter, a to je privrednik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtimice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi.²

Osnovni subjekt obavljanja posla u špediciji jest špediter, koji se nalazi u ulozi privrednika, pravne ili fizičke osobe koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi, kako na domaćem tako i na međunarodnom planu.

Određivanje optimalnog prijevoznog rješenja te organizacija i provedba prijevoza robe glavna su zadaća špeditera, koja uključuje i obavljanje drugih poslova s time u vezi, kao što su primjerice zastupanje u carinskom postupku, osiguranje robe u prijevozu, ishođenje odobrenja i dozvola potrebnih u međunarodnom prometu i trgovini, kontrola dokumenata itd.³

¹ Beneković J. et.al., Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf

² Zelenika R., *Međunarodna špedicija*, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996., str. 51.

³ Ivaković Č. i sur., *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010., str. 11.

Špediter se također definira kao gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtimice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojega nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu. U izvršavanju toga zadatka međunarodni se špediter susreće s raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati suvremeni vanjskotrgovinski i prometni sustavi.⁴

Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguravatelj, luka, robni terminali, carina, inspeksijske službe itd.) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Kako niti najveće špeditorske tvrtke ne mogu biti svugdje prisutne, odnosno samostalno izvršiti svaku dispoziciju komitenta, u slučajevima kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti sve poslove, u tu svrhu angažira svoje korespodente, međušpeditere i podšpeditere.

Međušpediter je špediter na kojega je glavni špediter prenio djelomično izvršenje špeditorskog posla. Podšpediter je špediter na kojega je glavni špediter prenio u cjelini izvršenje špeditorskog posla.

Kako bi bio uspješan u svojem radu, špediter mora dobro poznavati zakone zemalja kroz koje roba prolazi kao i tehnike međunarodne trgovine, međunarodne transportne propise, trgovačke propise, bankarske, osiguravajuće i carinske propise kao i sve nastale promjene i izmjene na tom planu kako bi omogućio svom komitentu što ekonomičniju otpremu odnosno dopremu robe od svog komitenta do određenog mjesta preuzimanja i obratno. Kao veoma bitna osobina špeditera pojavljuje se i njegova vještina uspješnog snalaženja u prostoru za vrijeme razmjene robe.

⁴ Beneković J. et. al., Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf

Poslovi međunarodne špedicije uključuju poslove kao što su:

- poslovi otpreme robe iz vlastite u stranu zemlju (izvozna špedicija),
- poslovi dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i poslovi provoza robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (provozna špedicija), te
- drugi poslovi koje špediteri obavljaju s tim u vezi.

Zadaci koji se stavljaju pred špeditera, ma koliko bili raznovrsni i složeni, uvijek uključuju zahtjev za smanjenjem prijevoznih troškova, koji se nameće kao jedan od dominantnih zahtjeva kod organizacije i provedbe gotovo svakog prijevoznog pothvata. Smanjenje prijevoznih troškova također je jedan od glavnih zahtjeva koji gospodarsko okruženje postavlja sustavu tehnologije prometa. Zato se može zaključiti da u tom smislu postoji podudarnost ciljeva tehnologije prometa i špeditera. Štoviše, može se reći da je uspješnost špeditera u obavljanju svojih funkcija organizatora i sudionika prijevoznog pothvata jedan od bitnih čimbenika optimizacije sustava dobave i distribucije roba.⁵

Iako se sama špedicija sastoji od različitih elemenata znanja i iskustava iz raznih područja, špedicija prije svega ulazi u domenu djelatnosti tehnologije prometa te je stoga posebno u području interesa u promatranju prometne znanosti, ali je isto tako važna i sa ekonomskog pogleda.

2.1. Povijesni razvoj špedicije

Povijesno se špedicija razvija tijekom trinaestog stoljeća pod upravom tadašnjih Mlečana. Venecija je tada kao glavna trgovačka sila Mediterana i kao glavna poveznica sa zaleđem upravljala trgovinom i glavnim trgovinskim odnosima. Tadašnji trgovci osim trgovine bavili se i prijevozom robe te brigom o skladištenju robe i financijama u poslovanju. Porast trgovine i porast cirkulacije sredstava sa različitih dijelova svijeta prema Veneciji a dalje prema unutrašnjosti uvjetovao je podjelu rada i pojavu novih zanimanja, među kojima se pojavljuje i špedicija.⁶

⁵ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 11.

⁶ Ibidem., str. 12.

U trgovini s alpskim i prekoalpskim državama trgovci su redovito provjeravali otpremu i dopremu robe posebnim posrednicima koji su se brinuli za siguran prijevoz. Zadatak posrednika, preteča budućih špeditera bio je predati robu primateljima (kupcima) uz potpis napisane isprave (neka vrsta potvrde o primitku robe, priznanica), koja se smatra prvom prijevoznom ispravom.

U XVI. stoljeću posrednici (vozari) su počeli organizirati otpremu i dopremu tuđe robe za svoj račun: naplaćivali su vozarinu i izdavali prijevozne isprave. Krajem XVIII. stoljeća trgovina s udaljenim područjima poprimila je široke razmjere, pa su se trgovci sve više obraćali posebnim, specijalnim posrednicima – špediterima – koji su odabirali prijevozne putove, unajmljivali prijevozna sredstva i davali stručne savjete za prijevoz robe.⁷

U suvremenom pogledu razvija se špedicija kakvu danas poznajemo tijekom devetnaestog stoljeća kada dolazi do značajnog razvoja željeznice, uslijed čega su se također modernizirala i druga prijevozna sredstva, a međunarodna trgovina počela razvijati na širokoj osnovi, položaj špeditera se znatno afirmirao i učvrstio.

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

⁷ Ibidem., str. 13.

Veliko povećanje opsega međunarodne robne razmjene nametnulo je potrebu međunarodne podjele rada, što je nadalje zahtijevalo podjelu rada među pojedinim djelatnostima, odnosno njihovu specijalizaciju. Jer, jedino se na taj način moglo osigurati racionalno funkcioniranje međunarodnog privrednog sustava, nacionalnih privrednih sustava i njihovih privrednih djelatnosti.⁸

Razvoj špedicije na teritoriju današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedno sa razvojem špedicije u svijetu. U šesnaestom stoljeću, na prostorima današnje Hrvatske, tadašnji su „prijevoznici“ organizirali otpremu robe krajnjim korisnicima i naplaćivali svoje usluge. Za vrijeme Austro-Ugarske objavljivanje poslova špedicije bilo je regulirano austrijskim zakonima, koji su bili vrlo slični njemačkim. Nakon Drugog svjetskog rata odvijanje poslova međunarodne špedicije u Hrvatskoj bilo je podređeno načinu poslovanja sukladno planskoj privredi koja je dominirala u bivšoj Jugoslaviji. Tada se na području bivše Jugoslavije špedicija odvijala putem samo jedne tvrtke, (Detrans, kasnije Transjug) koje je imalo filijale i ispostave u svim važnijim gradovima i mjestima na području bivše države. Ta je tvrtka diktirala razvoj i način poslovanja u špediciji.⁹

Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske te pretvorbe i privatizacije u gospodarstvu, sredinom devedesetih godina u RH je bilo registrirano oko 600 tvrtki koje su se bavile međunarodnom špedicijom. Većina tih tvrtki radila je samo jedan segment špediterskog posla, zastupanje u carinskom postupku kod uvoza i izvoza roba. Definiranje posebnih uvjeta za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, te kontrola zaduženja temeljem carinske garancije, eliminirala je tvrtke koje nisu mogle udovoljiti postavljenim uvjetima, te ih je danas registrirano manje od četiri stotine, od kojih se najviše pedesetak može nazvati međunarodnom špedicijom.¹⁰

⁸ Zelenika, R., Međunarodna špedicija – Osnovni i specijalni poslovi – Poslovna politika, «Istarska naklada», Pula, 1985., str. 23.

⁹ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 14.

¹⁰ Ibidem.

2.2. Vrste međunarodne špedicije

Bez sustava međunarodne špedicije (međunarodnoga otpremništva) ne bi mogli optimalno funkcionirati sustav međunarodne razmjene i sustav međunarodnoga prometa. Jer, međunarodna je špedicija vrlo značajna gospodarska djelatnost u sustavu društvene reprodukcije, koja se inkorporirala i ekonomski učvrstila u sustavu razmjene dobara, kroz koju povezuje proizvodnju i potrošnju, odnosno ponudu i potražnju. To znači da je njezino mjesto određeno ciljevima proizvodnje, međunarodne razmjene, međunarodnoga prometa (i transporta), ali sa zajedničkim ciljem da sigurnom, brzom, racionalnom i učinkovitom organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe zadovolji potrebe proizvodnje, a preko sustava razmjene i potrebe potrošnje.¹¹

Međunarodna špedicija razvijala se, s više ili manje uspjeha, u svim državama svijeta, a prije svega u onima s razvijenijim vanjskotrgovinskim i prometnim sustavima s time što je Europa bila i ostala kolijevka prave, klasične špedicije i rasadnik špediterskih kadrova. No, unatoč tomu, klasična špedicija sve više i u najrazvijenijim državama svijeta postaje stvar prošlosti jer je neprijeporna činjenica o prerastanju mega špediterskih tvrtki u svojevrsne logističke operatore, koji sve više, kao proizvođači logističkih usluga, koordiniraju, organiziraju i/ili izvršavaju sve aktivnosti u logističkim procesima.¹²

Razlikuje se više vrsta organizacija poslovanja špediterskih tvrtki. Tako se prema osnovnom obilježju poslovanja špedicije dijele na čiste i mješovite.¹³

- Čiste špediterske tvrtke obavljaju samo špediterske poslove
- Mješovite špediterske tvrtke se osim špediterskom djelatnošću, bave i trgovinom, prijevozom i drugim povezanim poslovima

Zbog raznovrsnosti i složenosti špediterskih poslova došlo je do određene podjele vrsta špedicije. Tako razlikujemo sljedeće vrste špedicija: ¹⁴

¹¹ Zelenika R. i sur., Špediter u funkciji logističkog operatera, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 143-157., str. 143.

¹² Ibidem., str. 144.

¹³ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 15.

¹⁴ Zelenika R., nav. dj., str. 56.

- prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja, razlikuje se nacionalna i međunarodna špedicija;
- prema osnovnom obilježju poslovanja, razlikuje se lučka, kontinentalna i granična špedicija;
- prema obujmu poslovanja, razlikuju se velike, srednje i male špeditorske tvrtke;
- prema najčešće korištenom prijevoznom sredstvu, razlikuju se pomorska, željeznička, riječna, kamionska i zrakoplovna špedicija;
- prema vrsti prijevoza, razlikuje se brzovozna, sporovozna, ekspresna, vagona, denčana, zbirna, masovna i čarterska špedicija;
- prema prometnom smjeru, razlikuje se špedicija za Sjevernu Europu, Bliski istok, Daleki istok,...;
- prema predmetima otpreme, razlikuje se špedicija drva, rudača, namještaja,...
- Najvažniji kriterij razlikovanja špedicije je teritorijalni djelokrug djelovanja špedicije. Prema tom kriteriju razlikuje se nacionalna i međunarodna špedicija:

Nacionalna špedicija obavlja poslove organiziranja otpreme i dopreme robe isključivo unutar granica jedne države, i ona se pri tome služi isključivo domaćim prijevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija organizira otpremu i dopremu robe: u istom mjestu (loko špedicija), i iz jednog u drugo mjesto (međumjesna špedicija).

Međunarodna špedicija se bavi organiziranjem otpreme robe iz vlastite u strane zemlje, dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju i provoza robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje. Međunarodna špedicija se može baviti i poslovima nacionalne špedicije, dok nacionalni špediteri ne mogu obavljati poslove međunarodne špedicije.

3. ZNAČAJKE TRŽIŠTA PRIJEVOZNIH KAPACITETA

Razvoj međunarodne trgovine kroz porast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima utjecao je na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tržište prijevoznih kapaciteta je mjesto susreta subjekata ponude i potražnje usluge prijevoza robe sa svrhom zaključivanja poslova (ugovora o prijevozu, prekrcaju, skladištenju...). Pojam mjesta ovdje ne znači nužno i fizičku lokaciju, te ga stoga treba uzeti u širem značenju, u smislu mehanizma koji uključuje gospodarske subjekte, ustanove i službe, kao i njihove aktivnosti usmjerene na ostvarivanje stalne veze ponude i potražnje.¹⁵

Pod pojmom prijevozni kapacitet najčešće se podrazumijeva sposobnost prijevoznog sredstva za prijevoz tereta određene vrste i količine, na određenom prijevoznom putu i u određenom vremenu. Ta se sposobnost izražava kao korisna nosivost u težinskim i prostornim jedinicama. Stavljanjem prostornog kapaciteta u promet, proizvodi se usluga prijevoza čija je komercijalna vrijednost izražena prijevozninom.¹⁶

Tržište prijevoznih kapaciteta međunarodnog robnog prometa je prema predmetu poslovanja tržište usluga, kojemu su svojstvene određene posebnosti po kojima se izdvaja od ostalih tržišta usluga. Da bi određena prijevozna ponuda zadovoljila potražnju nije dovoljno samo prijevozno sredstvo odgovarajuće namjene i nosivosti, već to prijevozno sredstvo mora biti spremno za ukrcaj robe u zadanom terminu, a njegov kapacitet mora biti ponuđen za prijevoz na zadanom prijevoznom putu. S tim u svezi, karakter tržišta prijevoznih kapaciteta određuju sljedeće značajke:¹⁷

- Prostorna određenost – proizvodnja prijevozne usluge vezana je za svladavanje određenih prostornih udaljenosti, stoga je organizacija tržišta uvjetovana razdiobom prijevoznog supstrata na pojedine prometne pravce odnosno prijevozne relacije

¹⁵ Andrijanić I., Vanjskotrgovinsko poslovanje, Mikrorad, Zagreb, str. 11.

¹⁶ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 49.

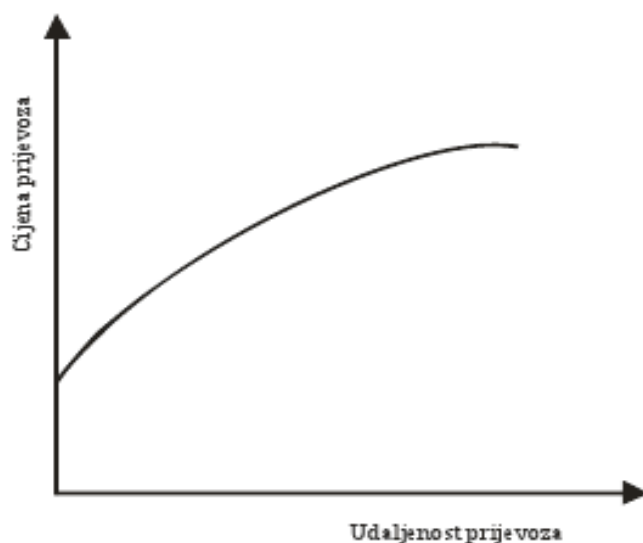
¹⁷ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 50.

- Međunarodni karakter – tržište prijevoznih kapaciteta u prostornom smislu uključuje različite države između kojih se odvija robna razmjena, te je kao takvo dio svjetskog tržišta. Međunarodni karakter očituje se u različitoj državnoj pripadnosti njegovih subjekata.
- Liberalnost – u djelatnosti prijevoza dominira privatno poduzetništvo, što se očituje u načinu formiranja cijena, globalnoj konkurenciji među prijevoznicima te slobodi korisnika prijevoza u izboru ponude
- Kolebanje potražnje – u razmatranju prijevozne potražnje treba razlikovati pojave različitog inteziteta i različitih tendencija, koje po svojem karakteru mogu biti trendovi, periodička kretanja ili nepravilna kolebanja
- Tromost ponude – stanje ponude je funkcija ukupne kvantitete i kvalitete prijevoznih kapaciteta u prometu, no unatoč tomu što predstavlja odgovor na zahtjeve prometne potražnje, ponuda ne može kontinuirano pratiti dinamiku promjena tih zahtjeva.

Područje interesa špedicije je javni prijevoz robe, koji može biti linijski ali i slobodni prijevoz prema narudžbi. Glavna načela funkcioniranja tržišta prijevoznih kapaciteta zajednička su svim prometnim granama, međutim tehnika, tehnologija, ekonomika i organizacija svake prometne grane uvjetuju i određene posebnosti.

Vrijednost prijevozne usluge predstavlja gornju granicu za određivanje tržišne cijene prijevozne usluge. Radi se o tržišnom pristupu određivanja cijene prometne usluge. Ovaj koncept polazi od načela „naplate onoga što promet može podnijeti“. U osnovi se uzima u razmatranje visina transportnih troškova koju proizvod može podnijeti da bi se otpremio iz ishodišta do odredišta. Prometna tvrtka koristi cijenu koštanja za formiranje cijene prometne usluge polazeći od proizvodnog pristupa određivanju cijene prometne usluge. Ovaj koncept poznat je u ekonomskoj teoriji kao metoda „troškova plus“, polazeći od stava da prodajna cijena treba osigurati pokrivanje prosječnih jediničnih troškova i određenu stopu dobiti.¹⁸

¹⁸ Pupavac D., Određivanje cijene prometne usluge, dostupno na:
http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Tarife.pdf



Slika 1. Grafički prikaz odnosa cijene prijevoza i udaljenosti prijevoza
izvor: [12]

Cijena prijevoza obično varira s udaljenošću prijevoza. Što je veća udaljenost na koju se roba transportira, veća je i cijena prijevoza. Prijevozna cijena se povećava s udaljenošću prijevoza, ali to povećanje nije direktno proporcionalno udaljenosti. Najčešće ukupna prijevozna cijena raste degresivno u odnosu na udaljenost prijevoza. Od mase pošiljke ovisi stupanj iskorištenja prijevoznog sredstva, te će i troškovi prijevoza jedne iste količine robe biti različiti ako se predaje na prijevoz kao jedna ili više pošiljaka. Masa pošiljke je nositeljica vodoravne degresije cijena. Vodoravna degresija tako je prozvana uglavnom zato što tarifne tablice većinom bivaju modelirane tako što se u njihovom zaglavlju, vodoravno od lijeva na desno, raspoređuju težinske zone, dotično tonski stavci. Ispod tonskih stavaka raspoređenih tako u zaglavlju, za svaku tarifnu udaljenost određuju se iznosi prevoznine, ali tako da se jedinična prevozninama gledajući s lijeva u desno smanjuje kod svake veće težinske zone, dotično tonskog stavka. Masa pošiljke i jedinične prijevozne cijene kreću se u suprotnim smjerovima.¹⁹

U cestovnom prometu na međunarodnoj razini bilo je pokušaja donošenja jedinstvenih tarifa, međutim u tome se nije uspjelo, a nakon 1992. godine Europska unija primjenjuje

¹⁹ D. Pupavac, Određivanje cijene prometne usluge, dostupno na:
http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Tarife.pdf

načelo po kojemu „onaj tko plaća prijevoz ima pravo biranja prijevoznika“. Sukladno tome, jedinstvena tarifa nema svrhe. Gospodarsko interesno udruženje hrvatskih cestovnih prijevoznika “Transportkomerc” s ciljem suzbijanja međusobne nedopuštene utakmice donijelo je opće uvjete poslovanja hrvatskih cestovnih prijevoznika i tarifu javnog prijevoza tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu. Tržišna se utakmica među prijevoznicima osigurava ugovaranjem cijena u granicama između najnižih i osnovnih cijena. Svako ugovaranje cijena prijevoza ispod razine najnižih cijena, smatra se nesavjesnim postupanjem, odnosno nedopuštenom konkurencijom. Kad stranke iz ugovora o prijevozu ne ugovore cijenu prijevoza smatra se da je ugovorena osnovna cijena.²⁰

²⁰ D. Pupavac, Određivanje cijene prometne usluge, dostupno na:
http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Tarife.pdf

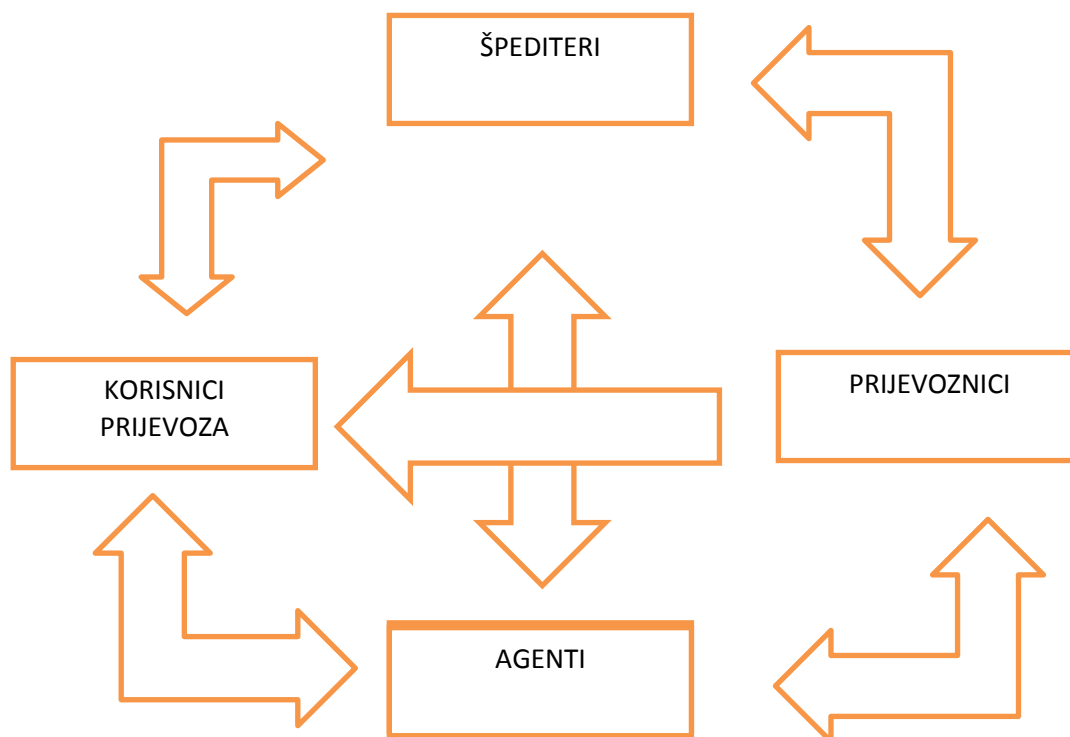
4. SUBJEKTI TRŽIŠTA PRIJEVOZNIH KAPACITETA

S obzirom na posebnosti mjesta i funkcije pojedinih čimbenika u sustavu ponude i potražnje prijevozne usluge, mogu se prepoznati određeni subjekti koji se pojavljuju u međunarodnom tržištu prijevoznih kapaciteta, kao i njihova uloga i pojedinačni interesi. Ti subjekti su prije svega prijevoznici te agenti. Prijevoznici su pri tome subjekti ponude, koji na tržištu nude svoje prijevozne kapacitete, te se njihov interes sastoji u održavanju cijena prijevoza na najvišoj razini koja se može postići, dok su agenti posrednici na strani ponude koji imaju zadatak provesti akviziciju tereta za prijevoznike koje zastupaju. Subjekti potražnje su korisnici prijevoza, te oni na tržištu prijevoznih kapaciteta kupuju prijevoznu uslugu. Njihov je interes prije svega pribavljanje odgovarajućih prijevoznih kapaciteta za prijevoz svojih roba u željenim vremenskim terminima, po najnižoj cijeni koju je uz zadovoljavajuću kvalitetu i pouzdanost usluge moguće dobiti na tržištu.²¹

Špediteri su pri tome primarno posrednici na strani potražnje. Za račun svojih komitenata, odnosno korisnika prijevoza zaključuju i ugovaraju prijevozne kapacitete, bilo izravno sa prijevoznicima ili putem agenata.²² Među navedenim subjektima ponude i potražnje odvijaju se stalne interakcije i međusobna nadopunjavanja, te se odvija proces dobavnog lanca kao što je prikazano na slici 2:

²¹ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 51.

²² Ibidem.



Slika 2. Međuodnos u prijevoznom lancu

Izvor: [2]

Na slici je prikazan međuodnos koji se događa u prijevoznim lancu, a u kojem je vidljivo kako se prijevoz robe odvija u kružnom smjeru, sa izravnom interakcijom unutar kruga između prijevoznika te povratnom interakcijom između špeditera i agenata. Naime, agenti i špediteri izravno komuniciraju sa ciljem postizanja protočnosti kružnog tijeka lanca.

4.1. Tarife i njihovo određivanje

Prevoznine se najčešće nazivaju tarifama (*engl. rates, njem.tarif*), a to su službeno objavljene cijene usluge prijevoza u zračnom, morskom, cestovnom i željezničkom prometu koje su dogovorene na razini međunarodnih institucija ili na razini prijevoznika.²³

²³ Zelenika R., „Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja Pomorskih brodara“, Naše more, 55(5-6)/2008., str. 182. – 190.

U prometu je zato pod pojmom tarifa potrebno razumjeti sve parametre važne pri definiranju vozarine. To su: cijena prijevoza, uvjeti prijevoza i cijene dodatnih usluga (npr. vaganje, ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, skladištenje robe, prazne vožnje). Tarife se razlikuju po objektu prijevoza, pa se tako može govoriti o putničkim tarifama i tarifama za teret, a jedne i druge imaju svoje potkategorije.²⁴

Tarife u cestovnom prijevozu sastoje se od: općih ili reglementarnih odredbi, daljinara, klasifikacije robe (vrlo jednostavne) i tablica prijevoznih stavova. Najčešće su uporabi tablice u kojima je vozarina izražena u kn/km.²⁵

Tarife se sastoje od:²⁶

- Odredbe o cijenama

- Naknade za uslugu prijevoza tereta sastoji se od cijene prijevoza, iznosa za pokriće troškova i iznosa poreza na dodanu vrijednost.
- Redovita cijena prijevoza utvrđena je u Cjeniku prijevoza tereta, a sastoji se od najniže i osnovne cijene. Osnovna cijena u unutrašnjem prometu jednaka je najnižoj u međunarodnom.
- Tarifne stavke čine iznos u cjeniku, utvrđen množenjem udaljenosti (u kilometrima) na kojoj se prijevoz obavlja s cijenom prijevoza određenoj prema nosivosti, odnosno zapremini, i namjeni vozila kako za unutrašnji tako i za međunarodni promet.
- Izračun cijene prijevoza vrši se ugovorom o prijevozu. Ako stranke nisu dogovorile cijenu prijevoza podrazumijevat će se da je ugovorena osnovna cijena iz Cjenika određiva na temelju prevezene udaljenosti, nosivosti ili zapremini, i namjeni vozila.
- Doplata za posebne usluge i korištenje objekata na cesti. U redovitu cijenu nisu uračunate naknade koje prijevoznik plati za posebne usluge, a koje nisu

²⁴ Zelenika R., „Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja Pomorskih brodara“, Naše more, 55(5-6)/2008., str. 182. – 190.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Zelenika M., Tarife u međunarodnom i unutarnjem cestovnom prometu, Diplomski rad, fakultet prometnih Znanosti, Zagreb:2011., str. 27.

sadržane u Tarif. Uz zahtjev za naknadu plaćenih usputnih troškova prijevoznik je dužan priložiti potvrdu o plaćenim iznosima.

- Primjena Cjenika. Cijene prijevoza u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu se obračunavaju na osnovi tablica kojima su utvrđene vrijednosti prijevozne usluge, odnosno Cjenika.
 - Najniža cijena predstavlja donju granicu isplativosti prijevoza. Osnovna cijena prijevozne usluge obuhvaća stvarne troškove prijevoznog procesa, osigurava isplativost prijevoza i primjerene plaće zaposlenih.
 - Cijena iznad osnovne cijene. Ova cijena se dogovora prilikom pružanja dodatnih usluga ili drugih pogodnosti za korisnika usluge prijevoza ovisno o vrsti tereta i duljini putovanja, zatim kada se radi o posebnom prijevozu, prijevozu namjenskim vozilom i prijevozu opasnog tereta.
- Cijene prema vrstama prijevoza
 - Cijene u međunarodnom prometu - sadrže sve troškove koji se odnose na prijevoz (cestarinu, mostarinu, tunelarinu, tranzitne pristojbe, statistiku, cijenu dobivanja viza, dopusnica, TIR karneta i slično).

Troškovi nisu uračunati pa se dodaju na ugovorenu cijenu:²⁷

- cijene prijevoza trajektom i sl.
 - 50% cijene prijevoza kamiona vlakom (npr. kroz Njemačku) s tim da se svi kilometri obračunavaju u cijenu prijevoza;
 - troškovi koje prijevoznik plati za tuđe usluge obavljene u ime ili za račun korisnika prijevoza (špediterske usluge, usluge sanitarne službe, vaganje robe i sl.).
- Cijene u unutrašnjem prometu sadrže sve troškove uključujući cestarinu, mostarinu i tunelarinu.

²⁷ Zelenika M., nav. dj. (19.), str. 29.

4.2. Opskrbni lanac

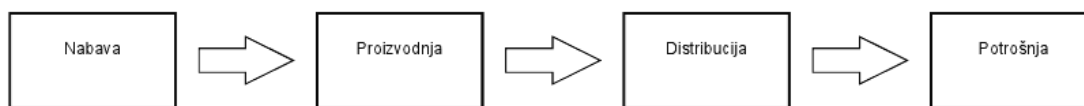
Glavninu opskrbnih lanaca čine neovisni poslovni subjekti iz različitih gospodarskih djelatnosti – proizvodnje, transporta, logistike, trgovine. Uz pretpostavku da niti jedan sudionik opskrbnog lanca nema kontrolu nad ostalim sudionicima, upravljanje opskrbnim lancima u najvećoj mjeri se svodi na koordiniranje i uspostavljanje suradnje između pojedinih sudionika. Kada izostaju koordinacija i suradnja u opskrbnom lancu, svaki sudionik nastoji povećati vlastitu dobit, što rezultira snižavanjem ukupne dobiti opskrbno. Primjereno je zapitati se, hoće li njihovo konkurentsko ponašanje voditi rješenjima koja će biti u funkciji optimalizacije cijeloga opskrbnog lanca?

Odgovor na to pitanje je obično negativan. Pretpostavimo da akcija jednoga sudionika opskrbnog lanca ima pozitivne učinke na poslovanje drugoga sudionika. Prvi sudionik opskrbnog lanca neće poduzimati u dovoljnoj mjeri tu akciju zbog koristi drugih sudionika opskrbnog lanca (pretpostavka je da povećanje te akcije povećava troškove dotičnog sudionika opskrbnog lanca), već isključivo u funkciji vlastite koristi. Jednako tako može se pretpostaviti da određena akcija jednoga sudionika opskrbnog lanca može uzrokovati troškove drugim sudionicima opskrbnog lanca. U tom slučaju prvi sudionik logističkoga lanca neće odustati od te aktivnosti ako mu ona donosi koristi.²⁸

Opskrbni lanac sastoji se od koraka u preoblikovanju sirovine u gotove proizvode za kupce i tvrtke. Najčešće je uređen tako da ga sačinjava grupa raznih tvrtki čiji je zadatak briga o svim različitim procesima potrebnima u stvaranju gotovog proizvoda. Stoga se tijekom opskrbnog lanca može opisati tako da se kaže kako on započinje sirovinom i završava gotovim proizvodom koji je isporučen krajnjem potrošaču. Primjerice ukoliko je završni proizvod konzervirano povrće prodano u supermarketu, tada će opskrbni lanac uključivati supermarket, distributera konzerviranog povrća, prerađivača svježeg povrća u konzervirano i poljoprivrednika koji ga je uzgojio. Kod različitih tvrtki, različita je struktura lanca. Struktura može biti različita čak i unutar iste djelatnosti.²⁹

²⁸ Pupavac D.: Kooperativna struktura logističkog lanca – preduvjet uklanjanju efekta dvostruke marginalizacije, *montenegrin journal of economics* n0 12, vol. vi., str. 53.

²⁹ Stanković R., Utjecaj logističkog operatera na oblikovanje distribucijskih mreža, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2012., str. 9.



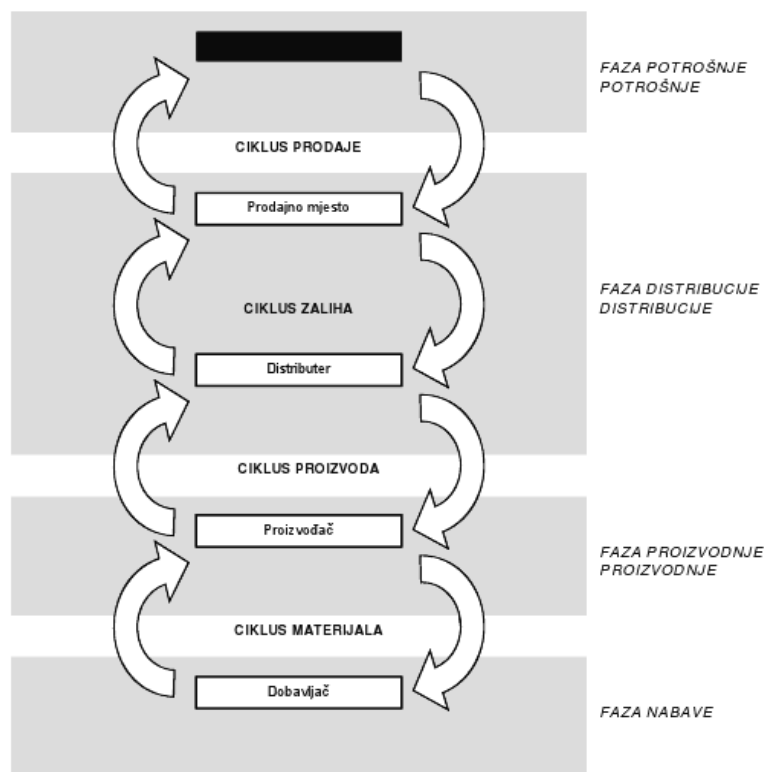
Slika 3. Faze opskrbnog lanca

Izvor: [9]

Kako distribucijski lanci i kanali za distribuciju robe postaju sve složeniji, učinkovito upravljanje proširenim lancima nabave postaje sve važnije za isplativost i za zadovoljstvo kupaca. Proizvođačima i distributerima potrebno je integrirano rješenje za poslovno upravljanje koje će povezati informacije iz cijele organizacije i povećati vidljivost duž cijelog lanca nabave. Prikladna tehnologija može pomoći tvrtkama da pojednostave procese, smanje troškove, poboljšaju komunikaciju i suradnju s trgovinskim partnerima, steknu uvid potreban za utemeljene poslovne odluke i poboljšaju sposobnost za brzo i djelotvorno reagiranje na promjenljive uvjete.³⁰

Struktura opskrbnog lanca prikazana je u nastavku, pri čemu je u četiri faze prikazan cjelokupan proces od same nabave pa sve do potrošnje. Kao što je vidljivo na slici, konačni korisnik koji preuzima proizvod nakon prodaje zamagljen je, jer je to zapravo izlazni subjekt lanca te nije relevantan za proces.

³⁰ Microsoft Dynamics Nav: Upravljanje lancem nabave, dostupno na:
http://www.eska.hr/admin/_upload/_files/download.php?file=Microsoft%20Dynamics%20NAV%205.0%20-%20Nabava.pdf



Slika 4. Struktura opskrbnog lanca

Izvor: [10]

Treba imati na umu kako svaki proizvod ima različita obilježja (pokvarljivost, standardiziranost, jedinična cijena, svrha uporabe), zatim treba voditi računa o stupnju razvijenosti tržišta, pri čemu je važno kako razvijenost tržišta obično dovodi do više različitih sudionika u prometu, a s time i veći broj usluga.³¹

³¹ Cingula i sur., Organizacijsko planiranje, Fakultet organizacije i informatike Varaždin, Varaždin: 2012., str. 31.

5. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI TRANSPORTA

Poslove koje špediter obavlja u sklopu svoje djelatnosti dijele se na osnovne i posebne poslove. Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne funkcije nazivaju se glavni poslovi špedicije.

5.1. Tarifno konjunktorni poslovi

- Tarifno konjunktorni poslovi u stručnom smislu obuhvaća sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Ti poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterske tvrtke poduzima radi: unapređenja tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.³²

Istraživanje tržišta predstavlja najvažniji korak za postavljanje plana rada špeditera, te iz njegove perspektive to predstavlja prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Informacije koje su prikupljene u ovoj fazi predstavljaju najvažniji faktor za donošenje odluka u tekućem poslovanju, te za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

Akvizicija (*lat. equirire = pridobiti, privući*) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja odnosno pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Akvizicija je dio marketinške funkcije orijentirane na proširenje tržišta robe i usluga. Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su istraživanje i praćenje tržišta, odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga (komitentima), kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera, konkurentne cijene usluga, poslovni ugled špeditera.³³

Špediter u sustavu djelovanja svoje akvizicije savjetuje putem stručnih savjeta te izradom ponude u svezi prijevoza i carinjenja roba, bilo da odgovara na primljene upite zainteresiranih uvoznika i izvoznika ili da na taj način sam potiče poslovne kontakte s potencijalnim komitentima s kojima želi uspostaviti poslovnu suradnju.

³² Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 129.

³³ Ibidem.

Ponuda za obavljanje špeditorske usluge može se odnositi na određeni posao, primjerice uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvatanje ponude od strane komitenta u formalno – pravnom i praktičnom smislu ima isti značaj kao i zaključenje ugovora, tj. obvezuje obje strane na primjenu uvjeta navedenih u ponudi. Komitenti s kojima je uspostavio dugoročnu poslovnu suradnju špediter u pravilu nudi povoljnije uvjete od onih koji se primjenjuju za pojedinačne poslove.³⁴

Za obavljanje špeditorske djelatnosti izrađuje se Ugovor o špediciji koji obvezuje i špeditera i nalogodavatelja. Prema ugovoru špediter preuzima obvezu nalogodavatelju učinit jedan ili više špeditorskih poslova, a nalogodavatelj se obvezuje da će špediteru platiti određenu naknadu za usluge, proviziju i naknadu troškova.

Ugovor o špediciji sastoji se od sljedećih osnovnih elemenata:³⁵

- Ugovorne strane:
 - naziv i sjedište špeditera,
 - naziv i sjedište komitenta.
- Predmet ugovora:
 - popis špeditorskih poslova na koje se ugovor odnosi.
- cijena i način obračuna:
 - pri obračunu naknade za uslugu špeditera i troškova trećih osoba, u praksi se primjenjuje jedno od sljedeća dva načela:
 - posebno se obračunava naknada za uslugu špeditera, dok se troškovi trećih osoba obračunavaju u efektivnom iznosu i moraju se opravdati odgovarajućim računima. Visina naknade za špeditorsku uslugu izražava se u odnosu prema vrijednosti robe (ad valorem) ili u fiksnom iznosu po jedinici količine robe (po toni, po vagonu, po kamionu...)
 - visina naknade za špeditorsku uslugu i iznosi određenih troškova trećih osoba dani su u jedinstvenom iznosu koji se naziva forfetni stavak. Forfetni stavak također može biti izražen ad valorem ili u fiksnom iznosu po jedinici količine robe. Troškovi koji nisu uključeni u forfetni stavak obračunavaju se posebno, prem prethodnom načelu.

³⁴ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 131.

³⁵ Ibidem.

Kvalitetno najsloženiji, najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera je instradacija.³⁶ Ona predstavlja određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. S obzirom na to da pravo i odgovornost određivanja načina prijevoza i izbora prijevoznika ima ona stranka koja plaća prijevozne troškove, instradacija je određena kupoprodajnim ugovorom.³⁷

Na izbor prijevoznog puta i prijevoza sredstava kao i načina i vremena otpreme i provoza robe utječe ovih devet značajnih činitelja:³⁸

- 1) oblici racionalizacije manipuliranja i transporta robe ili suvremene tehnologije transporta – pribavljanje pouzdanih podataka i informacija o pojedinim oblicima racionalizacije manipuliranja i transporta, odnosno transportnim tehnologijama
- 2) troškovi otpreme, dopreme i provoza robe – izabrati onaj prijevozni put na kojemu su pod ostalim jednakim uvjetima najmanji prijevozni troškovi. Visina prijevoznih troškova zavisi o ovim glavnim činiteljima:
 - ☐ vrijednosti robe
 - ☐ količini robe
 - ☐ tarifama za prijevoz robe
- 3) brzina otpreme, dopreme i provoza robe – onaj prijevozni put (a time i prijevozno sredstvo) na kojemu će pod ostalim jednakim uvjetima najmanje vremena trajati otprema, doprema i provoz robe
- 4) kvaliteta otpreme dopreme i provoza robe – prije svega zavisi o mogućnostima pružanja usputnih usluga i o sigurnom i urednom prevozu robe (doleđivanje lakopokvarljive robe, pojenje i hranjenje živih životinja...) tu. špediter jamči da će koristiti onaj put koji jamči: da će prijevoz obaviti na vrijeme, da će roba stići na odredište u zdravom stanju, u dobrom vanjskom izgledu i u nesmanjenoj količini te da će se roba izručiti nesmetano.
- 5) priroda robe – obično se misli na veću ili manju, lakšu ili težu, odnosno bržu ili sporiju pokvarljivost robe, koja se mora transportirati u specijalnim prijevoznim sredstvima

³⁶ Zelenika R., nav. dj. (1)., str. 117.

³⁷ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 133.

³⁸ Međunarodna špedicija i međunarodni špediter pitanja i odgovori, dostupno na: http://www.google.hr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CDEQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.apeiron-uni.eu%2Fflycboardclient%2Fdetail.aspx%3Fdocumentid%3D6300&ei=7D4OVK31NMHYap_igCg&usg=AFQjCNFaThj9uDWwGaodjxE95GkVIZd-Vw&bvm=bv.74649129,d.d2s

(lakopokvarljive namirnice – propisi – podrazumijevaju duboko smrznute ili smrznute namirnice)

6) geografski položaj otpremnog i odredišnog mjesta – onaj put koji je najkraći u zemljopisnom pogledu – potrebno je stručno analizirati sve moguće alternative prijevoza (prijevoz najkraćim putem ne mora biti i najekonomičniji)

7) devizni izdaci – naglasak na nacionalni prevozni sustav, posebice ako se prevoz obavlja morskim putem. Međunarodni prevoz robe predstavlja nerobni izvoz, odnosno nerobni uvoz, pa stoga vrlo snažno utječe na platnu bilancu zemlje. Međunarodni špediter nastoji, kad je to god moguće, da spriječi nepotreban odljev deviznih sredstava i da uposli nacionalne prevozne kapacitete.

8) politička situacija – primjer Sueski kanal, špediter treba redovito izbjegavati instradiranje robe preko zemalja u kojim su česti štrajkovi, oružani sukobi ili koje su izložene ratu

9) prometnopravni izvori - međ. špediter mora pratiti, poznavati i uspješno koristiti sve nacionalne, i multilateralne prometnopravne izvore koji reguliraju odnose između sudionika međ. prometnog sustava, a to znači sve nacionalne i međ. propise u pomorskom, željezničkom, cestovnom, riječnom i zračnom prometu.

Od više mogućih prijevoznih rješenja, špediter će na temelju različitih elemenata odrediti optimalno, tj. ono koje je najpovoljnije za komitenta. Ukoliko je komitent u dispoziciji već odredio instradaciju pošiljke, špediterova je dužnost prije izvršenja dispozicije provjeriti je li takvo prijevozno rješenje optimalno, te o tome izvijestiti komitenta i ako je potrebno dati svoj prijedlog instradacije.³⁹

5.2. Refakcije, stimulacije, agentske provizije

Refrakcija je povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova (prevoznine) unutar određenog vremenskog razdoblja. Povrat se ostvaruje zato da bi se povećao promet na određenoj relaciji i time privukao veći broj korisnika na određenu rutu. 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.⁴⁰

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Ivaković Č. i sur., nav. dj., str. 134.

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.

5.3. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslova špedicije uvijek su zastupljeni glavni elementi njihova tijeka i operativne tehnike, dok je obavljanje pojedinih radnji uvjetovano posebnostima potreba u svakom konkretnom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba.⁴¹

Kod ugovaranja prijevoza i zaključivanja ugovora o prijevozu, kao i kod naručivanja prekrcajnih i skladišnih manipulacija, špediter prema prijevozniku odnosno prema luci u kojoj se prekrcaj obavlja nastupa u svoje ime no u svrhu komitenta. S druge strane, u radu sa carinskim službama, špediter nastupa u ulozi opunomoćenika.

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, odnosno pojedine faze prijevoznog pothvata. Svaki postupak, odnosno radnja koju špediter u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, dok je sam sadržaj i redoslijed tih radnji određen osnovnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta. U tom smislu, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela:⁴²

- Prema špediterevoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji:
 - prijam dispozicije i pozicioniranje;
 - disponiranje;
 - zaključivanje prijevoznih kapaciteta;
 - ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava;
 - ugovaranje prekrcaja i skladištenja;
 - osiguranje robe u prijevozu;

⁴¹ Ibidem.

⁴² Ibidem.

- predaja robe na prijevoz i ukrcaj;
- prihvatanje robe i iskrcaj;
- angažiranje inspekcijskih službi;
- zastupanje u carinskom postupku;
- akviziranje.
- Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka, operativni poslovi svrstavaju se u sljedeće četiri skupine:
 - poslovi uvoza;
 - poslovi izvoza;
 - poslovi provoza (tranzita);
 - sajamski poslovi.

5.4. Primjer špediterskog poslovanja

U nastavku se prikazuje primjer špediterskog poslovanja, koje započinje tako da špediter prima zahtjev za špeditersko djelovanje i preuzima posao. U primjeru raditi će se o otpremi opreme za kućne ljubimce. Prevozi se 48 komada transporterâ za pse, dimenzija: dužina 104 cm, širina 73 cm, visina 75 cm. Uvoz opreme za kućne ljubimce, bit će prikazan primjerom uvoza jednog kontejnera od 20 stopa kojim će se prevoziti transporteri za pse.

Da bi došlo do sklapanja ugovora potrebno je definirati opremu za kućne ljubimce i količinu koju se želi kupiti odnosno uvesti, odabrati potencijalnog dobavljača, poslati upit potencijalnom dobavljaču i zatražiti ponudu dobavljača. U ovom slučaju špediter uzima više ponuda od brodarka i bira onu koja je najpovoljnija za stranku (Slika 5). Špediteri posluju sa više dobavljača. Oni s kojima učestaliije međusobno surađuju, nude im nerijetko jeftinije usluge i dodatne popuste.

U ponudi na osnovnu pomorsku vozarinu dodaju se različiti dodaci kao na primjer sigurnost kontejnera, manipulacija u luci iskrcaja i druge. Na taj se način dobiva ukupna vozarina. Osnovna pomorska vozarina mijenja se svakih mjesec dana dok se cijena na dodatke mijenja učestaliije. Cijena prijevoza ovisi o ruti kojom brod ide, o vremenu vožnje i drugim zahtjevima stranke.

Poštovani,

Vezano uz upit za pomorski prijevoz na niže navedenoj relaciji, šaljem Vam slijedeću ponudu:

Vrsta tereta :
Mjesto ukrcaja :
Luka ukrcaja :
Luka iskrcaja : Rijeka
Mjesto iskrcaja :

Vozarina važeća do: 30.04.2011.

BAS – Osnovna pomorska vozarina		20'dry	40'dry	40'hc
	USD	475*	950	950
	USD	525	900	900

Dodaci važeći za tekući mjesec:

	Valuta	Osnova	20'cnt	40'cnt
BAF – Bunker Adjustment Factor	USD	cntr	405	810
CAF – Currency Adjustment Factor	USD	BAS,ERS,STT	8,79%	8,79%
ERS – Emergency Risk Surcharge	USD	cntr	45	90
STT – Suez Canal Surcharge	USD	cntr	25	50
SER – Carrier Security Surcharge	USD	cntr	9	9
DHC - Manipulacija u luci iskrcaja	USD	cntr	150	150
DDF - Dokumentacija u luci iskrcaja	EUR	Teretnica	60	60

Routing i trajanje putovanja:

Za točne podatke o routingu i trajanju putovanja, molimo da pogledate na nize navedenom linku:

Informacije o routingu i trajanju putovanja su zasnovane na pro forma rasporedu kretanja brodova, te stoga brodar zadržava za sebe pravo na promjenu istog bez prethodne najave.

Napomene:

Ponuda zavisi o raspoloživosti opreme i prostora na brodu.

Slika 5. Ponuda brodara

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Prije odabira dobavljača, potrebno je proučiti podatke o stanju tržišta u Kini, proizvođačima i dobavljačima robe, proučiti web shop-ove, kataloge, ili na temelju tuđih preporuka odabrati potencijalnog dobavljača opreme za kućne ljubimce.

Prilikom odabira dobavljača važno je obratiti pažnju na minimalnu količinu naručene robe koju dobavljač zahtjeva, na proizvođačeve proizvodne kapacitete i na činjenicu da nemaju svi proizvođači i dobavljači u Kini dozvolu za izvoz svoje robe van granica Kine. Kod ovog koraka uočava se da cijena robe ovisi o naručenoj količini tj. što je veća količina robe to je manja cijena robe. Uočava se da sami proizvođači i dobavljači zahtijevaju da se posao obavlja na temelju Incoterms termina FOB.

Putem upita kontaktira se potencijalni dobavljač pri čemu je vrlo bitno specificirati robu i količinu robe koju se želi kupiti te odrediti rok isporuke robe. Dobavljač odgovara ponudom čiji je rok trajanja od osam do petnaest dana. Ako ponuda zadovoljava zahtjeve kupca navedene u upitu, tada dvije strane sklapaju ugovor kojim se zaključuje posao kupnje odnosno prodaje robe.

U ugovoru se navodi tko su ugovorne strane (kupac, dobavljač), koja se roba i u kojoj količini kupuje/prodaje, po kojoj cijeni, koji je način plaćanja robe, koje su obaveze i prava ugovornih strana. Jedna od stavki ugovora je Incoterms termin kojim se određuju postupci i obaveze ugovornih strana nakon sklapanja ugovora. Od opreme za kućne ljubimce odabrani su transporteri za pse (D 104 x Š 73 x V 75 cm), 48 komada po cijeni 244,93USD.

Posao kupnje i prodaje obavlja se na temelju Incoterms termina FOB. Termin FOB označava Free On Board odnosno franko brod. Prema FOB terminu prodavatelj i kupac imaju slijedeće obaveze:

- Prodavatelj ispunjava svoju obvezu do isporuke robe, kada isporuči robu preko ograde broda u naznačenoj luci otpreme i snosi sve troškove i rizik za robu do trenutka prijelaza robe preko ograde broda u naznačenoj luci ukrcaja. Prodavatelj mora obaviti izvozno carinjenje robe i obavješćuje kupca da je roba ukrcana na brod.
- Kupac plaća cijenu prema ugovoru. O vlastitom trošku ugovara brod, sklapa brodarski ugovor (uzima brod u najam) i rezervira poseban brodski prostor za određeni broj kontejnera (kod brodara ili agenta brodara) za prijevoz robe do luke odredišta. Kupac

priopćava prodavatelju ime broda, luku ukrcaja i rokove isporuke robe na brod. Kupac snosi sve troškove i rizik za robu od trenutka kada roba prijeđe ogradu broda u luci ukrcaja (trošak prijevoza i osiguranja), trošak predukrcajne provjere, trošak pribavljanja teretnice i ostalih isprava koje su mu potrebne za uvoz i izvoz robe.

- Nakon sklapanja ugovora, kupac se obraća svom špediteru e – mail porukom te od njega traži da mu se iznajmi kontejner od 20 stopa. U poruci kupac navodi:
 - Količinu i veličinu kontejnera - jedan kontejner od 20 stopa, 1x20'
 - Incoterms termin – FOB Ningbo – Rijeka
 - Naziv dobavljača, adresu, kontakt brojeve i adresu elektroničke pošte i osobu za kontakt
 - Robu koja se prevozi
 - Luku ukrcaja – oprema za kućne ljubimce
 - Datum ukrcaja – cca. 07.09.2013.
 - Kupac zahtjeva da kontejner ide na direktan servis (direktno za luku Rijeka)

Booking kontejnera

Page 1 of 1

Booking kontejnera

Sent:
To:

Dobar dan,

molim da bukirate 1/20' od FOB Ningbo - Rijeka za
robe: transporter za pse

Molim da ovaj ctr. ide na direktni servis. Vrsta

Firma:	CHINA NINGBO WAHFAY INDUSTRIAL (GROUP) CO., LTD.
Adresa:	NINGBO SUCCESS WAHFAY IMPORT AND EXPORT CO.,LTD
Kontakt osoba:	99 Chunhui Rd., Wahfay Building, Yinzhou District, 315105, Ningbo, China.
Tel.:	Leo Tang
Fax.:	(0086) 574 55129071
Mob:	(0086) 574 55129075
e-mail:	(0086) 13780015343
	wahfay.export20@gmail.com

Lp,

Slika 6. Rezerviranje kontejnera

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Bookin kontejnera

Sent:
To:

Dobar dan

Šaljem Vam podatke za utovar iz Kine.

1x20'

Firma:	CHINA NINGBO WAHFAY INDUSTRIAL (GROUP) CO., LTD. NINGBO SUCCESS WAHFAY IMPORT AND EXPORT CO.,LTD
Adresa:	99 Chunhui Rd., Wahfay Building, Yinzhou District. 315105. Ningbo, China.
Kontakt osoba:	Leo Tang
Tel.:	(0086) 574 55129071
Fax.:	(0086) 574 55129075
Mob:	(0086) 13780015343
e-mail:	wahfay.export20@gmail.com

Roba:	transporter za pse (neke proizvode ne znamo koje će smjestiti u ovaj kontejner)
Luka utovara:	FOB Ningbo, China
Datum ukrcaja :	cca 05.04.2013.

Pošto nam je bitno da dobijemo kontejner čim prije, molim da pogledate da li postoji mogućnost da dobijemo direktan servis u luku Rijeka.

Slika 7. Rezerviranje kontejnera (dodatno)

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Nakon zaprimanja zahtjeva za rezerviranje kontejnera, špediter kontaktira agenta brodara s kojim surađuje i za svog klijenta (kupca) rezervira jedan kontejner od 20 stopa, njegovo mjesto na brodu i ugovara prijevoz kontejnera do luke Rijeka. Kad se obave poslovi vezani za kontejner, špediter dobiva potvrdu od agenta brodara, obavješćuje kupca e-mail porukom tko je agent brodara/brodar koji će prevesti robu, kako bi kupac mogao obavijestiti dobavljača tko je zadužen za prijevoz.

Re: Booking kontejnera

Page 1 of 1

Re: Booking kontejnera

Dobar dan Karmen,

zahvaljujem na bookingu.

Podaci nadležnog agenta su:

KORMAN SHIPPING CO.,LTD.(NINGBO BRANCH)
ROOM 1103, BUILDING 1, SILVER CITY BUSINESS CENTER,
NO.668 JINGJIA ROAD,NINGBO,ZHEJIANG,CHINA
TEL : (86) 574 87648764
FAX : (86) 574 87648765

Uskoro dostavljam povratnu informaciju.

Lp,

Dobar dan,

molim da bukirate 1/20' od FOB Ningbo - Rijeka za

Molim da ovaj ctr. ide na direktni servis. Vrsta robe: transporter za pse

Firma:

CHINA NINGBO WAHFAI INDUSTRIAL (GROUP) CO., LTD.

NINGBO SUCCESS WAHFAI IMPORT AND EXPORT CO.,LTD

Adresa:

99 Chunhui Rd., Wahfay Building, Yinzhou District, 315105, Ningbo, China.

Kontakt osoba:

Leo Tang

Tel.:

(0086) 574 55129071

Fax.:

(0086) 574 55129075

Mob:

(0086) 13780015343

e-mail:

wahfay.export20@gmail.com; wahfay.export20@gmail.com

Lp,

Karmen

Slika 8. Podaci agenta brodara

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Agent u Kini kontaktira dobavljača za informacije o vremenu kad će roba biti spremna za ukrcaj, kako bi agent rezervirao kontejner i njegovo mjesto u brodu, ujedno obavlja i pripreme za ukrcaj robe, te nakon što je kontejner napunjen i ukrcan na brod izdaje se teretnica. Teretnica sadrži podatke o pošiljatelju, primatelju, kontakt osobama, podacima o broju i veličini kontejnera, robi koja se prevozi.

Shipper
 CHINA NINGBO WAHFAI INDUSTRIAL(GROUP) CO.,LTD.
 99 CHUNHUI RD, WAHFAI BUILDING, YINZHOU DISTRICT,
 315105 NINGBO, CHINA.
 Consignee



B/L No. NBI3030430
 Ref.

KORMAN SHIPPING CO. LTD.

BILL OF LADING

Notify party

RECEIVED the goods in apparent good order and condition as specified below, unless otherwise stated herein.
 The Carrier, in accordance with the provisions contained in this document:
 1) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this document, and
 2) assumes liability as prescribed in this document for such transport.
 IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated above have been signed, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

Pre-carriage by Place of receipt
 Ocean vessel Vessel No. Port of loading
 Part of discharge ITAL USODIMARE V.0297W Place of delivery NINGBO

Final destination for the Merchant reference

MARKS AND NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES; DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT (KGS)	MEASUREMENT (CBM)
RIJEKA M13 RIJEKA EISU172885/EMCEL V.0332/1907	456 CTNS SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL 1X20'OPEN TOP (CY/CY) 1X10' UNIVERSAL CAR COVER CD VISOR FOOT PUMP WRENCH SUN SHADE WASHER MITT	5894.5 KGS	24.649 CBM

ORIGINAL
 B/L SURRENDERED AT NINGBO
 PLEASE RELEASE WITHOUT ORIGINAL

FOUR HUNDRED AND FIFTY-SIX CTNS ONLY.

Freight and charges	Particulars	Rate	Per	Amount	Remarks
FREIGHT COLLECT			DELIVER		

Exchange Rate	Freight prepaid at	Freight destination	Place of delivery	2013-4-13
	Total prepaid in national currency	No. of bills of lading		
Date 2013-4-13	Signature	ITAL USODIMARE V.0297W	KORMAN SHIPPING CO. LTD. NINGBO CHINA CARRIER	

Slika 9. Teretnica

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Račun (eng. Invoice) i popis pakiranja (eng. Packing list) se izdaje od dobavljača i šalje ga kupcu. Račun sadrži podatke o: kupcu, dobavljaču, robi (jedinična količina robe, broj pakiranja, koliko je jediničnih komada u jednom pakiranju), cijeni (jedinična i ukupna cijena za svaku vrstu robe, ukupna cijena robe), načinu plaćanja.

Popis pakiranja sadrži podatke o: kupcu, dobavljaču (prodavatelju), robi (jedinična količina robe, broj pakiranja, koliko je jediničnih komada u jednom pakiranju, masi i dimenzijama jednog pakiranja).

WAHFAY INDUSTRIAL(GROUP)CO.,LTD.
99 CHUNHUI RD,WAHFAY BUILDING,YINZHOU DISTRICT,315105 NINGBO,CHINA.
TEL:0086-574-55129028 FAX:0086-574-55129075/55129150 www.wahfay.com

INVOICE

TO: _____

Invoice No. 12LHF3645-1&2953-2
Date of Invoice APR.9,2013
Terms of payment T/T

Wahfay's Item no.	CustomerNo.	Description of goods	Unit Price	Amount
TERMS OF DELIVERY: FOB NINGBO				
HF593048	53813	UNIVERSAL CAR COVER, PEVA;	420 PCS 35 CTNS 12 PCS/CTN	USD 7.200 USD 3024.00
HF614002-D	55596	12 LID VISOR	3024 PCS 21 CTNS 144 PCS/CTN	USD 0.490 USD 1481.76
HF524278-J	53144	FOOT PUMP	4008 PCS 167 CTNS 24 PCS/CTN	USD 1.380 USD 5531.04
HF5121102	53900	WRENCH	2500 PCS 50 CTNS 50 PCS/CTN	USD 1.380 USD 3450.00
HF524095	55515	SIDE SUN SHADE	7080 PCS 59 CTNS 120 PCS/CTN	USD 0.380 USD 2690.40
HF528440	53896	WASH PAD	2000 PCS 40 CTNS 50 PCS/CTN	USD 1.280 USD 2560.00
HF528667-A	53899	TWO SIDED WASH MITT	3024 PCS 84 CTNS 36 PCS/CTN	USD 0.650 USD 1965.60
TOTAL:			22056 PCS 456 CTNS	USD 20702.80

SHIPPING MARKS: _____
M3

OUR BANK INFORMATION:

INTERMEDIARY: DEUTSCHE BANK TRUST COMPANY AMERICAS (SWIFT: BKTRUS33)
BENEFICIARY'S BANK: PING AN BANK CO., LTD (SWIFT: SZBNCNBS)
ADD: 5047 SHENNAN ROAD EAST, SHENZHEN 518001, GUANGDONG, CHINA
BENEFICIARY: A/C NO.: 11012155206701
NAME: WAHFAY INDUSTRIAL (GROUP) CO., LTD

Slika 10. Račun

Izvor: Dokumentacija Zagrebšpeda d.o.o.

WAHFAY INDUSTRIAL(GROUP)CO.,LTD.
99 CHUNHUI RD,WAHFAY BUILDING,YINZHOU DISTRICT,315105 NINGBO,CHINA.
TEL:0086-574-55129028 FAX:0086-574-55129075/55129150 www.wahfay.com

PACKING LIST

TO:

Invoice No.
Date of Invoice
Terms of payment

12LHF3845-1&2953-2
APR.9.2013
T/T

Wahfay's Item no.	Customer No.	Description of goods	Quantity	Gr.Wt	Net.Wt	Measurement(cu)
Container No: EISU3728089 / EMCU LV1632						
JF593048	53813	UNIVERSAL CAR COVER, PEVA.	420 PCS	35 CTNS	12 PCS/CTN	16.3 KGS
JF614082-B	35596	12 CD VISOR	3024 PCS	21 CTNS	144 PCS/CTN	18.0 KGS
JF534278-F	53164	FOOT PUMP	4008 PCS	167 CTNS	24 PCS/CTN	17.0 KGS
JF5121302	53900	WRENCH	2580 PCS	50 CTNS	50 PCS/CTN	28.0 KGS
JF524085	53515	SIDE SUN SHADE	7080 PCS	59 CTNS	120 PCS/CTN	9.0 KGS
JF528440	53896	WASH PAD	2000 PCS	40 CTNS	50 PCS/CTN	6.0 KGS
JF528567-A	53899	TWO SIDED WASH MITT	3024 PCS	64 CTNS	36 PCS/CTN	4.0 KGS
TOTAL:			22056 PCS	456 CTNS		5894.50 KGS
						5471.40 KGS
						24.649 M3

SHIPPING MARKS:
MB

WAHFAY INDUSTRIAL(GROUP)CO.,LTD.

吴晓军

Slika 11. Popis pakiranja

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Putem Internet stranica brodara pomoću broja teretnice ili naziva broda moguće je pratiti status odnosno lokaciju robe tj. kontejnera. Slikom 11. prikazano je praćenje kontejnera prije isplovljavanja broda dok su se obavljali poslovi vezani za booking kontejnera, pripremu robe, carinski status i ukrcaj. Na slici je uočljiv proces prolaska robe i kontejnera kroz luku do ukrcaja kontejnera na brod. Može se vidjeti:

- Vrijeme zaprimanja booking kontejnera – 26.3.2013.
- Kada je teret pripremljen za ukrcaj
- Kada je roba utovarena u kontejner – 7.4.2013.
- Kada je obavljena izvozna carina – 9.4.2013.
- Kada je kontejner ukrcan na brod – 13.4.2013.

Na slici 12. prikazano je praćenje kontejnera dok je kontejner još u luci Ningbo, koje se obavlja na temelju broja teretnice ili naziva broda. Prikazani su sljedeći podaci:

- Očekivani datum pristajanja broda u luku Rijeka – 11.5.2013.
- Veličina kontejnera
- Trenutni status kontejnera – ukrcan na brod – 13.4.2013.
- Lokacija kontejnera – Ningbo, China
- Naziv broda – Ital Usodimare

English

Login

[Home](#) | [E-Service](#) | [News](#) | [Download](#) | [Contact Us](#) | [About Us](#)Biz Type: No. Type: No. Submit**Base Information**

MBL No. EGLV143381653293	HBL No. NB13030430	Vessel/Voyage ITAL USODIMARE/025	Carrier EVERGREEN (NINGBO)
POL NINGBO,ZJ	POD RIJEKA	Destination RIJEKA	Volume 1X20GP
ETD 2013-04-13	ETA 2013-05-18	CY Closing Date 2013-04-10	

Container Information

CTN Type	CTN No.	Seal No.	PO No.	QTY	Weight	Measurement
20GP	EISU3728089	EMCDLV1632				

Cargo Status

Type	Event	Date	Importer	Remark
Ocean	Booking Received	3/26/2013		
Ocean	Cargo Ready			
Ocean	Laden Container Gate In	4/7/2013	CHRISTY	
Ocean	Customs Declaration	4/8/2013	CHRISTY	
Ocean	Customs Released	4/9/2013	CHRISTY	
Ocean	Cargo On Board	4/13/2013	CASSIE YAN	
Ocean	Shipment Advice Sent	4/17/2013	CASSIE YAN	
Ocean	ENS Close Date	4/7/2013	CHRISTY	

Copyright © 2009 - 2010 www.korman.net All rights reserved. ICP 05005956C/3101092006580

Slika 12. Praćenje kontejnera od rezervacije do ukrcaja na brod

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

ShipmentLink - Cargo Tracking
www.shipmentlink.com

 **Vessel Voyage on B/L** **ITAL USODIMARE 0297-083W (意通輪)**

Estimated Date of Arrival : MAY-11-2013 14.05-

Container information on B/L and Current Status

Container NO.	Size	Date	Container Moves Description	Location	Vessel Voyage
EISU3728089	20'(SD)	APR-13-2013	Loaded (FCL) on vessel	NINGBO, CHINA (CN)	ITAL USODIMARE 0297-083W

This function provides you the latest status of this container only. When you want to get full movement of your cargo and expected arrival information. You may track your shipments by entering Bill of Lading number for more details.

If you are a registered customer, you may go to " Membership " to trace your cargo details variously.
If you aren't a registered customer, you can register it now.

DISCLAIMER : All information is subject to change without prior notice.

Slika 13. Praćenje kontejnera – kontejner ukrcan na brod u luci Ning bo

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

Kupčev špediter prije ili nakon dolaska kontejnera u luku Rijeka (vrijeme dolaska poznato praćenjem kontejnera na internet stranicama brodara) daje nalog lučkom špediteru u luci Rijeka što će se raditi s kontejnerom. U nalogu se traži preuzimanje kontejnera. Kupčev špediter plaća pomorsku vozarinu i iskup teretnice, traži se da se kontejner ocarini u Rijeci i da ga se kamionom pošalje na istovar u skladište kupca. Špediter u nalog prilaže: račun (Slika 8), popis pakiranja (Slika 9) i primjerak teretnice (Slika 7). Nakon iskrcavanja kontejnera, kad je kupac preuzeo kupljenu robu, posao uvoza je završen te se može obaviti praćenje praznog kontejner istim kamionom u luku Rijeka (Slika 13).

Zagrebsped d.o.o.
Vojkova 30/1
HR - 10000 Zagreb
CROATIA
Phone: ++385 (0)1
Fax: ++385 (0)1
e-mail:



U Zagrebu, 16.05.2013

TELEFAX PORUKA – TELECOPY COVER SHEET

OD / FROM: ZAGREBSPED ZAGREB
PRIMA / TO: ZAGREBSPED RIJEKA
TELEFAX NO: 051 338 615
DATUM / DATE: 16.05.2013.

MOJA POŠT: 030-310-201 120/ EISU 372809-8. OPREMA ZA KUĆNE LJUBIMCE - UVOZNIK
ZAGREB

14.05.13. JE STIGAO U RIJEKU KONTEJNER ZA
ORIGINAL B/L. NEMA MO – TELEX RELEASE.
MOLIM BEZ ZAPREKE PREUZMITE U «TRADWAYS» RIJEKA.
MI PLAĆAMO POMORSKU VOZARINU, TIHO I ISKUP B/Z DIREKTNO, RIJEKA.

MOLIM VAS DA KONTEJNER OCARINITE U RIJECI I ZATIM PRENAPUTITE KAMIONOM NA
ISTOVAR U SKLADIŠTE MOLIM KONTAKTIRATI ZA PRJEVOZ
KONTEJNERA.

CARINJENJE NA: CI LUKA RIJEKA

ISTOVAR NAKON CARINJENJA:

MOLIM DA NAS TEREĆITE NA:
DOGOVORITE SE SA.

HVALA I SRDAČAN POZDRAV

KONTEJNER + PDV, ZA USLUGU CARINJENJA

PRILOG: INVOICE, PACK LIST, B/L

Strana 1 od 1

VEB: 0180666 Podružnice: ZAGREB-VELESJAJ, KARLOVAC, PULA, SISAK, VARAŽDIN
Zr.: 30101401-222793 Split, Zadar, Rijeka, Čakovec, Krapina
Granitni prijetor: Ploče, Luka, Zagreb, Brijuni, Dubrava, Križovljanska
Goričan, Lipnik, Trnović, Hoko, Petrovo, Riti, Opatovica

Slika 14. Praćenje kontejnera – kontejner ukrcan na brod u luci Ning bo

Izvor: Dokumentacija Zagrebsped d.o.o.

[Print](#) [Close](#)**Vessel Voyage
on B/L****ITAL USODIMARE 0297-083W (意運輸)****Container information on B/L and Current Status**

Container NO.	Size	Date	Container Moves	Description	Location	Vessel Voyage
EISU3728089	20'(SD)	MAY-20-2013	Empty container returned		RIJEKA (HR)	

This function provides you the latest status of this container only. When you want to get full movement of your cargo and expected arrival information. You may track your shipments by entering Bill of Lading number for more details.

If you are a registered customer, you may go to " Membership " to trace your cargo details variously.

If you aren't a registered customer, you can register it now.

DISCLAIMER : All information is subject to change without prior notice.

[Print](#) [Close](#)

Slika 15. Praćenje kontejnera - kontejner vraćen prazan u luku Rijeka

Izvor: Dokumentacija Zagrebšped d.o.o.

5.5. Dijagram toka

Dijagramom toka prikazali smo niz radnji pomoću kojih špediter organizira uvoz robe iz Kine u Hrvatsku. Započinje definiranjem robe koja se želi uvesti. Zatim se odabire dobavljač. Da bi se odabrao dobavljač potrebno je proučiti podatke o satnju tržišta u Kini, proizvođačima i dobavljačima robe. Putem upita kontaktira se potencijalni dobavljač pri čemu je vrlo bitno specificirati robu i količinu robe koju se želi kupiti te odrediti rok isporuke robe.

Špediter uzima više ponuda od dobavljača i bira onu koja je najpovoljnija za stranku. Špediteri posluju sa više dobavljača. Oni s kojima učestalije međusobno surađuju, nude im nerijetko jeftinije usluge i dodatne popuste. Ako ponuda zadovoljava zahtjeve kupca navedene u upitu, tada dvije strane sklapaju ugovor kojim se zaključuje posao kupnje odnosno prodaje robe.

U ugovoru se navodi tko su ugovorne strane (kupac, dobavljač), koja se roba i u kojoj količini kupuje/prodaje, po kojoj cijeni, koji je način plaćanja robe, koje su obaveze i prava ugovornih strana. Jedna od stavki ugovora je Incoterms termin kojim se određuju postupci i obaveze ugovornih strana nakon sklapanja ugovora. Posao kupnje i prodaje obavlja se na temelju Incotermsa FOB.

Nakon sklapanja ugovora, kupac se obraća svom špediteru e – mail porukom te od njega traži da mu se iznajmi kontejner od 20 stopa.

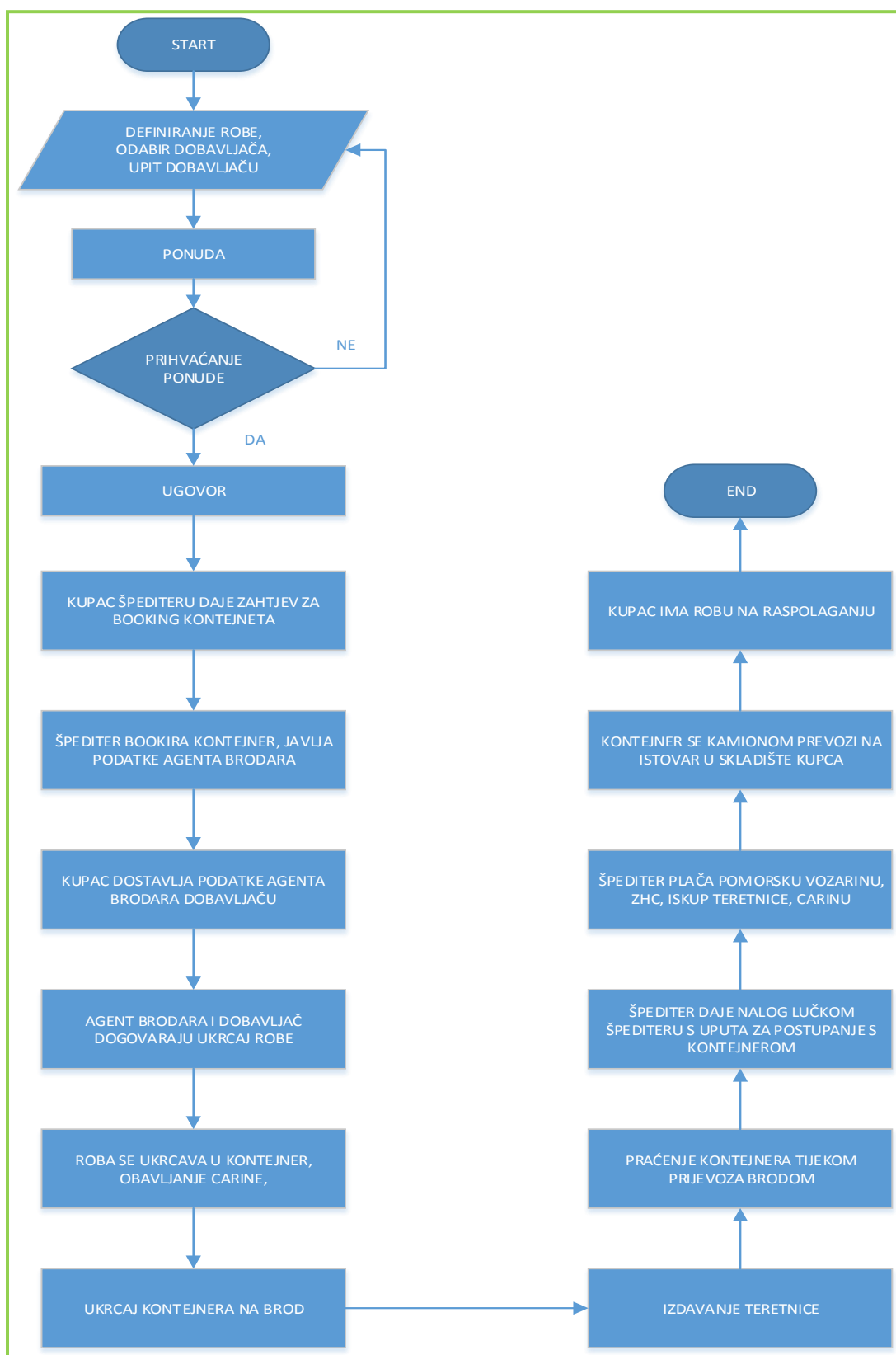
Zaprimanjem zahtjeva za rezerviranje kontejnera, špediter kontaktira agenta brodarka s kojim surađuje i za svog klijenta (kupca) rezervira jedan kontejner od 20 stopa, njegovo mjesto na brodu i ugovara prijevoz kontejnera do luke Rijeka. Kad se obave poslovi vezani za kontejner, špediter dobiva potvrdu od agenta brodarka, obavještuje kupca e-mail porukom tko je agent brodarka/brodar koji će prevesti robu, kako bi kupac mogao obavijestiti dobavljača tko je zadužen za prijevoz.

Agent u Kini kontaktira dobavljača za informacije o vremenu kad će roba biti spremna za ukrcaj, kako bi agent rezervirao kontejner i njegovo mjesto u brodu, ujedno obavlja i pripreme za ukrcaj robe. Po Incotermsu termina FOB prodavatelj ispunjava svoju obvezu do isporuke robe, kada isporuči robu preko ograde broda u naznačenoj luci otpreme i snosi sve troškove i rizik za robu do trenutka prijelaza robe preko ograde broda u naznačenoj luci ukrcaja. Prodavatelj mora obaviti izvozno carinjenje robe i obavještuje kupca da je roba ukrcana na brod.

Nakon toga se izdaje teretnica koja sadrži podatke o pošiljatelju, primatelju, kontakt osobama, podacima o broju i veličini kontejnera, robi koja se prevozi. Putem Internet stranica

brodara pomoću broja teretnice ili naziva broda moguće je pratiti status odnosno lokaciju robe tj. kontejnera.

Kupčev špediter prije ili nakon dolaska kontejnera u luku Rijeka (vrijeme dolaska poznato praćenjem kontejnera na internet stranicama brodara) daje nalog lučkom špediteru u luci Rijeka što će se raditi s kontejnerom. U nalogu se traži preuzimanje kontejnera. Kupčev špediter plaća pomorsku vozarinu i iskup teretnice, traži se da se kontejner ocarini u Rijeci i da ga se kamionom pošalje na istovar u skladište kupca. Špediter u nalog prilaže: račun, popis pakiranja i primjerak teretnice. Nakon iskrčavanja kontejnera, kad je kupac preuzeo kupljenu robu, posao uvoza je završen te se može obaviti praćenje praznog kontejner istim kamionom u luku Rijeka.



Slika 16. Dijagram toka

6. ZAKLJUČAK

Špedicija predstavlja gospodarsku djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe te provoza robe kroz neku zemlju i ostalim poslovima koji su s tim u vezi. Razvoj međunarodne trgovine kroz porast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima utjecao je na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju.

Špediter predstavlja temeljni subjekt u konzultacijama za određivanje optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija. Zadaci koji se stavljaju pred špeditera, ma koliko bili raznovrsni i složeni, uvijek uključuju zahtjev za smanjenjem prijevoznih troškova, koji se nameće kao jedan od dominantnih zahtjeva kod organizacije i provedbe gotovo svakog prijevoznog pothvata. Način na koji špediter utječe na smanjenje troškova je odabirom dobavljačevih ponuda, najpovoljnije za stranku. Špediteri posluju sa više dobavljača. Oni s kojima učestalije međusobno surađuju, nude im nerijetko jeftinije usluge i dodatne popuste.

Temeljni objekt prijevoza u špediciji je teret koji se prevozi prometnim sredstvima te se pri tome obavljaju carinske djelatnosti. U ovom završnom radu primjer špediterskog poslovanja je na otpremi opreme za kućne ljubimce. Radi se o prijevozu 48 komada transportera za pse, dimenzija: dužina 104 cm, širina 73 cm, visina 75 cm. .

Iz ovog primjera može se zaključiti kako sve počinje sklapanjem ugovora između dviju strana da se posao (nabava, kupnja, prodaja) obavi na određeni način. Ako kupac smatra da je dobavljačeva ponuda dobra i da ispunjava njegove uvjete, kupac prihvaća ponudu, te se sklapa ugovor o kupnji. U ugovoru se određuje Incoterms termin. Prema Incoterms terminu određuju se i obavljaju daljnje obveze i postupci kupca i dobavljača. U ovom radu odabran je FOB termin prema kojemu dobavljač snosi troškove, rizike za robu od tvornice, skladišta ili dućana do trenutka kada kontejner (roba) prijeđe ogradu broda. Od trenutka kada kontejner (roba) prijeđe ogradu broda pa sve do preuzimanja robe u luci sve troškove i rizike za robu snosi kupac.

LITERATURA

Knjiga jednog autora ili urednika

- [1] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
- [2] Ivaković, Č. i sur.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010.
- [3] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija – Osnovni i specijalni poslovi – Poslovna politika, «Istarska naklada», Pula, 1985.
- [4] Zelenika, R. i sur.: Špediter u funkciji logističkog operatera, Pomorski zbornik 38 (2000)1, 143-157.
- [5] Andrijanić, I.: Vanjskotrgovinsko poslovanje, Mikrorad, Zagreb, 1992.
- [6] Zelenika, R.: „Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja Pomorskih brodara“, Naše more, 55(5-6)/2008., str. 182. – 190.
- [7] Zelenika, M.: Tarife u međunarodnom i unutarnjem cestovnom prometu, Diplomski rad, fakultet prometnih Znanosti, Zagreb:2011.
- [8] Pupavac, D.: Kooperativna struktura logističkog lanca – preduvjet uklanjanju efekta dvostruke marginalizacije, montenegrin journal of economics n0 12, vol. vi.
- [9] Stanković, R.: Utjecaj logističkog operatera na oblikovanje distribucijskih mreža, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2012.
- [10] Cingula i sur.: Organizacijsko planiranje, Fakultet organizacije i informatike Varaždin, Varaždin, 2012.

Web izvori na Internetu

- [11]https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSKRBE.pdf (rujan 2014.)
- [12] Pupavac, D.: Određivanje cijene prometne usluge, dostupno na: http://www.veleri.hr/files/datoteke/nastavni_materijali/k_promet_3_cest/Tarife.pdf
- [13]http://www.eska.hr/admin/_upload/_files/download.php?file=Microsoft%20Dynamics%20NAV%205.0%20-%20Nabava.pdf (rujan 2014.)

[14]Međunarodna_špedicija_i_međunarodni_špediter_pitanja_i_odgovori,
http://www.google.hr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CDEQFjA
E&url=http%3A%2F%2Fwww.apeiron-
uni.eu%2Flycboardclient%2Fdetail.aspx%3Fdocumentid%3D6300&ei=7D4OVK31NMH
Yap_igCg&usg=AFQjCNFaThj9uDWwGaodjxE95GkVlZd-
Vw&bvm=bv.74649129,d.d2s (rujan 2014.)

Dokumentacija

[15] Zagrebšped d.o.o. Vodovodna 20a, 10 000 Zagreb

POPIS SLIKA

Slika 1. Grafički prikaz odnosa cijene prijevoza i udaljenosti prijevoza; izvor[12].....	11
Slika 2. Međuodnos u prijevoznom lancu; izvor[2]	14
Slika 3. Faze opskrbnog lanca; izvor[9]	18
Slika 4. Struktura opskrbnog lanca; izvor[10]	19
Slika 5. Ponuda brodara; izvor[15].....	26
Slika 6. Rezerviranje kontejnera; izvor[15]	28
Slika 7. Rezerviranje kontejnera (dodatno) ; izvor[15]	29
Slika 8. Podaci agenta brodara; izvor[15].....	30
Slika 9. Teretnica; izvor[15]	31
Slika 10. Račun; izvor[15]	32
Slika 11. Popis pakiranja; izvor[15]	33
Slika 12. Praćenje kontejnera od rezervacije do ukrcanja na brod; izvor[15]	34
Slika 13. Praćenje kontejnera – kontejner ukrcan na brod u luci Ning bo; izvor[15]	35
Slika 14. Praćenje kontejnera – kontejner ukrcan na brod u luci Ning bo; izvor[15]	36
Slika 15. Praćenje kontejnera - kontejner vraćen prazan u luku Rijeka; izvor[15]	37
Slika 16. Dijagram toka.....	39



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti 10000
Zagreb
Vukelićeva 4

METAPODACI

Naslov rada: Uloga špeditera u racionalizaciji transportnih troškova

Autor: Tea Ivanušić

Mentor: dr. sc. Ivona Bajor

Naslov na drugom jeziku (engleski):

Rationalization of Freight Forwarding Transport Expenses

Povjerenstvo za obranu:

- doc. dr. sc. Darko Babić, predsjednik
- dr. sc. Ivona Bajor, mentor
- dr. sc. Tomislav Rožić, član
- prof. dr. sc. Mario Šafran, zamjena

Ustanova koja je dodjela akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Zavod za cestovni promet

Vrsta studija: sveučilišni

Naziv studijskog programa: Promet

Stupanj: preddiplomski

Akademski naziv: univ. bacc. ing. traff.

Datum obrane završnog rada: 15.09.2015.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Uloga špeditera u racionalizaciji transportnih troškova**

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

Student/ica:

U Zagrebu, 23.8.2015 _____

(potpis)