

Logističke funkcije lučkih špeditera

Ilić, Marko

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

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:119:348863>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-13**



Repository / Repozitorij:

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



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

Marko Ilić

LOGISTIČKE FUNKCIJE LUČKIH ŠPEDITERA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 20. travnja 2016.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3681

Pristupnik: **Marko Ilić (0135221560)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Logističke funkcije lučkih špeditera**

Opis zadatka:

Izložiti prikaz razvoja djelatnosti špedicije, opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te logističke funkcije luka u odvijanju međunarodnih robnih tokova. Objasniti specifičnosti poslova lučkih špeditera, te analizirati značaj lučkih špeditera za rad luka.

Zadatak uručen pristupniku: 4. ožujka 2016.

Mentor:



doc. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

LOGISTIČKE FUNKCIJE LUČKIH ŠPEDITERA

LOGISTICS FUNCTIONS OF PORT FREIGHT FORWARDERS

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Marko Ilić, 0135221560

Zagreb, rujan, 2016.

SAŽETAK

Špedicija je djelatnost koja se bavi poslovima otpreme i dopreme robe u prekograničnom prometu roba. Špediter je organizator otpreme i dopreme robe. Njegova stručnost i sposobnost prilikom obavljanja svih poslova s tim u svezi na međunarodnoj razini je iznimno bitna, te se smatra da što više usluga špediter ima u svojoj ponudi, to bolje. Zbog sve većih zahtjeva na tržištu, njegova skupina usluga postaje sve kompleksnija, kao i njegova uloga u sklopu logistike, koja postaje sve bitnija. Luka se može definirati kao mjesto razmjene robe i putnika između brodova i/ili kopnenih prijevoznih sredstava. Luke su se razvile u logističko distribucijske centre koji nisu više samo terminali u vodnom prometu i više se ne bave samo dopremom i otpremom robe, nego imaju široku ponudu usluga koje pružaju na svom području. U prometu roba preko luka, špediter obavlja sve poslove povezane sa organizacijom vodnog prometa, prihvatom robe u luci, obavljanjem lučkih prekrcajnih manipulacija, ali i sa daljnjom otpremom robe kopnom. Logističke funkcije špeditera i poslovi koje on obavlja u sklopu lučkog logističkog sustava međusobno su povezani te ovise o uvjetima i zadacima koji su postavljeni pred njega.

Ključne riječi: luka, špediter, logističke funkcije

SUMMARY

Freight forwarding is a job wich deals with shipping and delivering of goods in international traffic of goods. A freight forwarder is a coordinator shipments for his clients. His expertise i capability while performing all similar jobs on an international level is extremly important, and it is considered that the more services a freight forwarder posseses in his inventory, the better. Because of the increased complexity of market demands, his group of services is becoming more and more complex, as is his role within logistics, wich is becoming all the more important. A port can be defined as a place of exchange of goods or passengers between ships and/or land transport vehicles. Ports have developed into logistics – distribution centers wich are not only terminals in water traffic anymore and are no longer specialised only in in shipping and delivery of goods, but they also have a wide array of services wich they provide within their area. In water (port) traffic, a freight forwarder does all the jobs connected with water traffic, but also with shipping of goods inland. Logistics funcitons of freight forwarders and all the jobs which they perform within a certain port logistics sytem are intertwined and they depend on the conditions wich are placed before them

Key words: port, freight forwarder, logistics functions

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. RAZVOJ DJELATNOSTI ŠPEDICIJE	2
2.1. RAZVOJ ŠPEDICIJE KROZ POVIJEST	4
2.2. RAZVOJ ŠPEDICIJE U HRVATSKOJ.....	6
3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE	7
3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi	8
3.1.1. Istraživanje tržišta.....	8
3.1.2. Akvizicija	9
3.1.3. Ponude i ugovori.....	10
3.1.4. Stručni savjeti i informacije	11
3.1.5. Intradacija	12
3.1.6. Refakcije, stimulacije, agentske provizije.....	13
3.1.7. Reklamacije.....	13
3.2. Operativni poslovi	14
3.2.1. Dispozicija i pozicioniranje	15
3.2.2. Disponiranje	16
3.2.3. Zaključivanje teretnog prostora	17
3.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava.....	18
3.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe	18
3.2.6. Transportno osiguranje robe.....	19
3.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj	19
3.2.8. Prihvat robe i iskrcaj.....	19
3.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi.....	20
3.2.10. Zastupanje u carinskom postupku	20
3.2.11. Aviziranje	21
4. LOGISTIČKE FUNKCIJE LUKA U ODVIJANJU ROBNIH TOKOVA	22

4.1. Tradicionalne funkcije luka.....	23
4.2. Lučke usluge prijevoza i distribucije	24
4.3. Logističke funkcije luka na kopnu.....	26
5. POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA.....	29
5.1. Lučka uprava.....	31
5.2. Lučki slagači	31
5.3. Lučki skladištar	32
5.4. Izvoznici i uvoznici	32
5.5. Pomorski i riječni brodari	33
5.6. Brodari lučkih tegljača	33
5.7. Pomorski agenti.....	34
5.8. Cestovni prijevoznici.....	34
5.9. Željeznički prijevoz.....	35
5.10. Izvršitelji ugovorne kontrole.....	35
5.11. Osiguravajuća društva	35
5.12. Carinska služba	36
5.13. Tržišni inspektorat	36
5.14. Ostali sudionici	37
5.15. Logističke usluge u Luci Rijeka.....	38
5.15.1. Carinsko posredovanje	39
5.15.2. Prijevoz robe.....	40
5.15.3. Skladištenje robe	40
5.15.4. INTRASTAT izvještavanje	41
6. ZNAČAJ LUČKIH ŠPEDITERA ZA RAD LUKA.....	42
6.1. Osnovne obveze lučkih špeditera.....	42
6.2. Špediterovi kriteriji za odabir luka.....	45
6.2.1. Učestalost brodskog transporta	46

6.2.2. Efikasnost luke.....	46
6.2.3. Adekvatna infrastruktura i suprastruktura.....	46
6.2.4. Lokacija	47
6.2.5. Naknade u lukama.....	47
6.2.6. Brzi odgovor na potrebe korisnika lučkih usluga.....	48
6.2.7. Reputacija luke glede sigurnosti prijevoza	48
7. ZAKLJUČAK.....	49
LITERATURA.....	51

1. UVOD

Prilikom obavljanja međunarodne razmjene robe (uvoz, izvoz, provoz), pojavljuje se zahtjev za određenim subjektom koji će služiti kao koordinator prilikom kretanja robe od odredišne točke do konačne točke (do primatelja). Tu ulogu obavlja špediter, koji koordinacijom transportnih procesa, ugovaranjem prijevoza i izradom prijevozne dokumentacije, carinskim zastupanjem prilikom uvoza, izvoza i provoza, sklapanjem ugovora o transportnom osiguranju robe, osigurava kvalitetno i redovito zadovoljavanje potreba korisnika njegovih usluga.

Razvitak trgovine, prijevoza i prometa na međunarodnoj razini, kao i konstantan tehnološki napredak je doveo do zahtjeva da se uloga i konvencionalno shvaćanje špeditera mijenja. Zbog toga je došlo do zahtjeva da špediter mora funkcionirati kao logistički operater koji rukuje sa pripadajućom infrastrukturom i suprastrukturom. Oni špediteri koji se ne uspiju prilagoditi zahtjevima danjašnjeg tržišta ne mogu opstati na tržištu.

Luke, kao i špediterska djelatnost su predmet promjene zbog globalizacije i modernizacije. Njihova tradicionalna uloga kao mjesto dopreme i otpreme robe više nije dovoljna, te se kao i špediteri moraju prilagoditi i razviti pripadajuću infrastrukturu i proširiti skupinu usluga koje će omogućiti uspješno poslovanje i opstanak na tržištu. Zbog toga, mnoge luke se razvijaju u logističko - distribucijske centre koji nude široku ponudu usluga, a špediteri se pretvaraju u logističke operatere koji djeluju na području njihovog djelovanja i obavljaju sve logističke funkcije koje se traže od njih kao koordinatora transportnih procesa.

Svrha ovoga rada je definirati i objasniti što je to točno lučki špediter i koji su njegovi glavni poslovi, te pojasniti djelovanje luka u sklopu logističkih funkcija, odnosno sve njihove poslove u okviru logističko – distribucijskog sustava. Nakon toga, cilj je pojasniti koja je uloga špeditera u lukama, koje poslove obavljaju i od kolike je važnosti špediterska djelatnost za poslovanje i funkcioniranje luka.

2. RAZVOJ DJELATNOSTI ŠPEDICIJE

Značenje riječi špedicija vuče korijene iz latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači „odriješiti“ ili „urediti“, a u praktičnoj primjeni se prevodi kao „otpremiti“, „otpraviti“, „otposlati“. Postoje različite definicije pojma špedicija, ali jedna od najjednostavnijih definicija je da je špedicija specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe, te provoza robe kroz neku zemlju i drugih poslova koji su s tim u svezi. Poslove špedicije obavlja špediter koji je gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i sve ostale poslove s tim u svezi.¹ Komitent je osoba koja sklapa ugovor sa špediterom (komisionarom) odnosno, osoba koja izdaje nalog za obavljanje nekog posla.

Budući da niti najveće špediterske organizacije ne mogu svugdje biti prisutne, tj. samostalno izvršiti svaku dispoziciju komitenta, u slučajevima kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti sve poslove, tada angažira svoje korespondente: međušpeditere i podšpeditere.

Međušpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog dijela špediterskog posla. Špediter nije uvijek u mogućnosti uvijek sam obaviti sve povjerene radne zadatke, pa se za obavljanje poslova koje je komitent zatražio služi sa uslugama drugih špeditera (međušpeditera), najčešće u inozemstvu.

Podšpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog potpunog špediterskog posla. To je zato jer ponekad radi opravdanih razloga (npr. zato jer nema vlastitu radnu jedinicu na nekom mjestu iz kojeg je potrebno otpremiti ili dopremiti robu), špediter mora prenjeti izvršenje komitentovog naloga na podšpeditera (s time da ga podšpediter mijenja u cijelom njegovom poslu).

¹ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14

Opširnija definicija špeditera može biti da se on definira kao gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtimice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću prijevoznika i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Što se tiče međunarodnih špeditera, njihov je osnovni zadatak oslobođenje nalagodavca (proizvođač, uvoznik, izvoznik) cjelokupnog napora i brige organizacije otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu. Prilikom izvršavanja tog posla međunarodni se špediter susreće sa raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih nije moguće optimalno funkcioniranje suvremenih prometnih logističkih i sustava.²

Poslovanje špeditera nije određeno posebnim propisima u većini zemalja. Radi uspješnog obavljanja špediterske djelatnosti, od špeditera se očekuje da poznaje sve zakonske propise i zahtjeve u zemljama provoza, uvoza i izvoza, te se očekuje sposobnost špeditera da se kvalitetno i uspješno snalazi u međunarodnom prometu i trgovini roba. Angažiranje špedicije u međunarodnoj razmjeni daje niz prednosti poput:

- tarifne – zbog pojeftinjenja transportnih i drugih troškova otpreme,
- tehničke zbog uvježbanosti radne snage pri manipuliranju teretom,
- distribucijske zbog korištenja skladišta špeditera, prijevoznih sredstava.³

Međunarodna špedicija je skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti raznih i kompleksnih transportnih i prometnih aktivnosti koje omogućavaju obavljanje poslova kao što su:

- uspješnu otpremu robe iz vlastite zemlje u inozemstvo (izvozna špedicija),
- dopremu robe u vlastitu zemlju (uvozna špedicija),
- te prijevoz robe između stranih zemalja (prijevozna tranzitna špedicija).

² 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 (11.8.2016.)

³ 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 (11.8.2016.)

Trenutna razina ponude i potražnje usluge prijevoza, ukupna količina prijevoznih kapaciteta u prometu, a posebice logistički standardi suvremenog načina poslovanja od špeditera ne zahtijevaju samo dobro poznavanje tehnologije prometa (budući da djelatnost špedicije primarno pripada području tehnologije prometa). Zato što je špedicija sastavljena od elemenata znanja iz različitih područja potrebno je poznavanje prometnih, carinskih i trgovinskih propisa, ali i posjedovanje vlastitih logističkih rješenja koja podrazumijevaju odgovarajuću infrastrukturu i *know how*. Zbog toga se uloga špeditera počela preklapati sa sličnim djelatnostima te spajati u jedinstvenu ulogu špeditera – logističkog operatera.

2.1. RAZVOJ ŠPEDICIJE KROZ POVIJEST

Prvi spomen špedicije u povijesti je u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike, koja je u to doba bila najrazvijenija pomorska zemlja u svijetu. Jedna osoba je bila zadužena za obavljanje više različitih djelatnosti, tj. trgovac se osim trgovinom bavio i prijevozom robe, vodio brigu o skladištenju te robe i o financijama tijekom poslovanja. Zbog stalnog porasta razmjene dobara između ondašnjih država zapadne Europe sa državama na Bliskom, Srednjem i Dalekom istoku je uvjetovalo podjelu rada zbog velike količine posla. Zbog toga su se trgovci počeli odlučivat za prijevoz robe preko posrednika. Npr. trgovac sa dalekog istoka bi obavio prijevoz robe do Europe a nakon toga otpremu robe do krajnjeg odredišta prepustio posrednicima. To je zahtijevalo određenu razinu dokumentacije (prijevoznih isprava) radi zaključivanja poslova i prijenosa vlasništva i obveza kod prijevoza robe, radi čega je kupac imao obvezu potpisivanja potvrde o primitku robe.⁴

Tijekom petnaestog stoljeća, ti posrednici su sve više počeli organizirati otpremu i dopremu robe u tuđem vlasništvu, te su naplaćivali prevozninu i izdavali račun nakon dopreme robe kao naknadu za uspješno obavljen posao. Nakon što je u XVIII. stoljeću (zbog razvijenije i modernije tehnologije prijevoza) trgovina i razmjena

⁴ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 13.

robe za dalekim zemljama dobila sve veći zamah, tako je i špediterska djelatnost dobivala sve veću zastupljenost prilikom organizacije prijevoza jer su se trgovci sve više obraćali specijaliziranim posrednicima radi odabira prijevoznih putova, načina prijevoza robe i za davanje ostalih savjeta vezanih za određeni posao.

Tijekom 19. stoljeća špediterska djelatnost je doživjela značajan napredak. Prema „Razumijevanju Špediterskog Poslovanja“, knjige napisane od strane osoblja jedne od najpoznatijih špediterskih organizacija u to doba, Thomas Meadows and Company Limited of London, England (osnovana 1836. godine), razvoj pouzdanog željezničkog prijevoza i parnog stroja je stvorio potražnju za poslovima špedicije. To je također omogućilo razvoj trgovine između Europe i Sjeverne Amerike, dodatno povećavajući potražnju.⁵

Ubrzana proizvodnja i brži prijevoz robe u 18. i 19. stoljeću je uvjetovao razvoj međunarodne razmjene robe, tokova kapitala, znanja i radne snage. To je za posljedicu imalo razvoj složenosti pravno-ekonomskih odnosa između sudionika u nacionalnim i regionalnim privrednim sustavima i podsustavima (carinski, bankarski, prometni). Takvi su se odnosi ubrzano počeli određivati brojnim nacionalnim, bilateralnim i multilateralnim prisilnim i autonomnim pravnim izvorima. Zbog toga je poznavanje i korištenje pravnih pravila koja reguliraju odnose (prava i odgovornosti) između sudionika počelo predstavljati „tajnu uspjeha“ poslovnih partnera.⁶

Tijekom 20. stoljeća također je osnovana i FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires), odnosno Međunarodni savez špediterskih udruženja. Osnovana je 1926. u Beču a njezina uloga je reguliranje špediterske djelatnosti na u svijetu i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih organizacija kao i u drugim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju različitih međunarodnih i drugih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga.

⁵ Wikipedia, <https://en.wikipedia.org> (28.7.2016)

⁶ Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 1

2.2. RAZVOJ ŠPEDICIJE U HRVATSKOJ

Razvoj špedicije na području današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedno s razvojem špedicije u svijetu. Tijekom 16. stoljeća na prostorima današnje Hrvatske, tadašnji su prijevoznici organizirali otpremu robe krajnjim korisnicima i naplaćivali svoje usluge. Tijekom Austro – Ugarske obavljanje poslova špedicije bilo je regulirano austrijskim zakonima, koji su bili vrlo slični njemačkim. Poslovima međunarodne špedicije na području bivše Jugoslavije su se bavile filijale i ispostave inozemnih špediterskih poduzeća koja su bila relativno vrlo dobro opremljena. Raspolagala su skladištima, često i vlastitim prijevoznim sredstvima, zbirka prijevoznih tarifa za sve vrste prijevoza i za sve vrste geografskih područja, stručnim kadrom itd.⁷

Nakon Drugog svjetskog rata odvijanje poslova međunarodne špedicije u Hrvatskoj bilo je podređeno načinu poslovanja sukladno planskoj privredbi koja je dominirala u bivšoj Jugoslaviji. Tada je na području Jugoslavije postojalo samo jedno poduzeće (Detrans, kasnije Minišped te nakon toga Transjug) koje je imalo ispostave u svim važnijim gradovima i mjestima na području Jugoslavije. To je poduzeće diktiralo razvoj i način poslovanja u špediciji.⁸

Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske, te pretvorbe i privatizacije u gospodarstvu sredinom devedesetih godina u Hrvatskoj je bilo registrirano oko 600 tvrtki koje su se bavile međunarodnom špedicijom. Većina tih tvrtki je radila samo jedan segment špediterskog posla (zastupanje u carinskom postupku kod uvoza i izvoza robe). Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju i ukidanjem carinskih procedura i nadzora prilikom robne razmjene s ostalim članicama Europske unije, broj tvrtki koje se bave međunarodnom špedicijom se drastično promijenio, odnosno znatno smanjio.

⁷ Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 23

⁸ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14.

3. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

Kod kretanja robe se podrazumijeva cijeli sustav djelatnosti koje omogućavaju nesmetano kretanje robe od mjesta odredišta do mjesta primitka. Jako je bitno pozavanje robe, odnosno njenih osnovnih obilježja, pronalaženje optimalnog prijevoznog puta, skladišta za određenu vrstu robe, te obavljanje svih carinskih formalnosti (ako se radi o prekograničnom prometu). Osim toga je bitno koordiniranje radnji poput utovara, istovara, provjere kvalitete, financiranje i slične aktivnosti.

Temeljni zadatak špeditera je da oslobodi svojeg nalogodavca (uvoznik, izvoznik, proizvođač, prodavač) cjelokupnog napora i brige u vezi otpreme, dopreme i provoza određenog tereta u međunarodnom prometu roba. Za obavljanje tog zadatka međunarodni špediter se susreće sa raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih suvremeni trgovinski i prometni sustavi ne bi mogli biti u mogućnosti funkcioniranja.

Glavni poslovi međunarodne špedicije su poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti. Takvi se poslovi mogu u organizacijskom smislu svrstati u dvije različite cjeline ovisno o njihovoj funkciji i principu izvođenja tih poslova, odnosno da li se odnose na prodaju usluga ili obavljanje određenih poslova tijekom kretanja robe. Mogu biti:

1. Tarifno – konjunktorni poslovi: njihova osnovna funkcija je prodaja špeditorske usluge,
2. Operativni poslovi: njihova osnovna funkcija je proizvodnja špeditorske usluge

Poslovi od kojih se ove dvije skupine sastoje su međusobno povezani, te zbog toga se obavljaju ovisno jedni o drugima u cilju povećanja produktivnosti i poboljšanja kvalitete i ponude usluga. Za pojedine skupine poslova veće špeditorske tvrtke u svojoj organizacijskoj strukturi imaju specijalizirane zasebne odjele ili sektore poput: Tarifno – konjunktornog odjela, Odjela za zbirni promet, Sektora za uvoz – izvoz, Sektora za tranzit itd.

3.1. Tarifno – konjunktorni poslovi

Tarifno – konjunktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špedier (tj. specijalizirani odjel špediterskog poduzeća) obavlja u svrhu:

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

Tarifno – konjunktorni odjel u stručnom smislu pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno – konjunktorni poslovi su vezani uz slijedeće pojmove:

- istraživanje tržišta,
- akvizicija,
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge,
- stručni savjeti i informacije, instradacija,
- refakcije, stimulacije i agencijske provizije,
- reklamacije.⁹

3.1.1. Istraživanje tržišta

Sa stajališta špeditera, istraživanje (obrada) tržišta znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude (prijevoznika, robno – transportnih centara, terminala i luka) i potražnje (uvoznici, izvoznici) prijevoznih kapaciteta. Potencijalni izvori poslovnih informacija su brojni a najvažniji su:

⁹ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 129.

- neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta,
- korespondenti u inozemstvu,
- osobni kontakti i poznanstva sa poslovnim ljudima,
- državne institucija i agencije poput Gospodarske komore, Ministarstva gospodarstva, Državnog zavoda za statistiku,
- međunarodni sajmovi, prezentacije, organizirani skupovi i susreti poslovnih ljudi.

Prikupljene tržišne informacije predstavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju te za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

3.1.2. Akvizicija

Akvizicija (lat. Equirire – privući, pridobiti) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja novih komitenata i privlačenja novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju u strategiju nastupa na tržištu. Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

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

Uz proširenje poslovnih aktivnosti novim poslovima, špediter jednaku pažnju posvećuje i postojećim komitentima, kako bi zadržao dobre poslovne odnose i po mogućnosti proširio uspostavljenu suradnju. U sklopu aktivnosti vezanih za akviziciju

špediter daje stručne savjete i informacije vezane za prijevoz i carinjenje robe. Špediter to može raditi ili u svrhu uspostavljanja poslovne suradnje sa potencijalnim komitentima ili u svrhu odgovaranja na primljene upite uvoznika i izvoznika.

3.1.3. Ponude i ugovori

Ponude

Ponuda za obavljanje špeditorske usluge se može odnositi na određeni posao, na primjer za uvoz ili izvoz određene pošiljke, ali može biti i općenita, sa 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 zaključivanje ugovora, tj. obvezuje obje strane na primjenu uvjeta koji su navedeni u ponudi (cija, način obračuna usluge ili troškova, način plaćanja itd.).

Komitentima sa kojima je uspostavio dugoročnu poslovnu suradnju špediter u pravilu nudi povoljnije uvjete od onih uvjeta koji će se primjenjivati za pojedinačne poslove. Ti se uvjeti određuju posebnim ugovorom između komitenta i špeditera, na temelju kojeg špediter dobiva status kućnog špeditera (to znači da komitent provjerava sve svoje pošiljke, tj. odgovarajući dio ako ima više ugovornih špeditera)

Ugovori

Ugovor o obavljanju špeditorske usluge služi za određivanje svih pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta, a sastoji se od sljedećih elemenata:

- Ugovorne strane (naziv i sjedište špeditera, odnosno komitenta)
- Predmet ugovora – popis špeditorskih poslova na koje se ugovor odnosi

- Cijenu i način obračuna – pri obračunu naknade za uslugu špeditera i troškova trećih osoba¹⁰, u osnovi se primjenjuje jedno od slijedeća 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 špeditersku uslugu i iznos određenih troškova trećih osoba dani su u jedinstvenom iznosu koji se naziva forfetni stavak.
- Uvjeti plaćanja, koji se tiču zakonskog roka plaćanja (prema određenom rasporedu) i ugovaranje odgovarajućih instrumenata osiguranja (mjernice, zadužnice).
- Datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok – ugovori se najčešće zaključuju na rok jedne poslovne godine ili na neodređeno vremensko razdoblje, tj. do otkaza jedne ugovorne strane.
- Odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske
- Pečat i potpis ovlaštene osobe kod ugovornih strana – ugovor potpisuju sve ovlaštene osobe za zastupanje poduzeća u pravnom prometu

3.1.4. Stručni savjeti i informacije

Špediter je po prirodi svoga posla vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i ostale potrebne propise. Osim toga kroz svoje poslovanje špediter ima stalan uvid u stanje

¹⁰ Troškovi trećih osoba (tj. troškovi za račun robe) su troškovi u koje spadaju carinske i upravne pristrojbe, prijevozni troškovi, troškovi inspeksijskih službi i svi drugi troškovi koje špediter plaća u izvršavanju naloga komitenta

ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, te u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnoj trgovini¹¹

Špediter je zbog tog razloga nezaobilazan konzultant prilikom određivanja optimalnog prijevoznog rješenja (prijevoznog puta, prijevoznog sredstva itd.), organizacije prijevoza robe u domeni carinskih propisa, te izradi kalkulacija. Pravovremeno uključivanje špeditera u pripremanje i ugovaranje nekog transportnog procesa, u pravilu rezultira sa smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji proizlaze iz prijevoza, te sa povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.

3.1.5. Intradacija

Intradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva.

Špediter obavlja intradaciju na temelju slijedećih elemenata:

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

Od više mogućih prijevoznih rješenja, špediter će na temelju navedenih elemenata odrediti optimalno rješenje (ono koje je za komitenta najpovoljnije). Pritom će doći do izražaja stručnosti špeditera kao tehnologa i organizatora prijevoza.

¹¹ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 132.

Ukoliko je komitent u dispoziciji već odredio instradaciju pošiljke (u cijelosti ili samo određene elemente), špediterova je dužnost prije izvršenja dispozicije provjeriti je li takvo prijevozno rješenje optimalno, te o tome izvijestiti komitenta i ako je potrebno dati svoje prijedlog instradacije.

3.1.6. Refakcije, stimulacije, agentske provizije

Osim naknade koja mu pripada za obavljanje špeditorske usluge, špediter ostvaruje značajne prihode temeljem svoje uloge organizatora prijevoza

Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova poput prevoznine, unutar određenog vremenskog razdoblja (najčešće tijekom jedne godine). Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine robe dobivaju također i **stimulaciju** od prijevoznika (dodatnu nagradu ukoliko špediter tijekom određenog vremenskog perioda preda na prijevoz ukupnu količinu roba koja prelazi određeni iznos).

Provizija je naknada koju temeljem zaključenog agencijskog ugovora prijevoznik odobrava špediteru, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta naknada se obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.

3.1.7. Reklamacije

Reklamacije su pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, ali i naplata drugih potraživanja učestalih temeljem ugovora u prijevozu (gubitak ili oštećenje robe, prekoračenje dostavnog roka itd..).

U željezničkom prometu, reklamacije podnosi špediter, bilo da je sam nositelj prava iz ugovora o prijevozu ili na temelju punomoći u ime i za račun komitenta.

3.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su svi 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 robe.

Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, u kronološkom slijedu vezanih uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta, tj 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 slijedeća dva načela:

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

- poslovi uvoza,
- poslovi izvoza,
- poslovi provoza,
- sajamski poslovi.¹²

3.2.1. Dispozicija i pozicioniranje

Dispozicija

Dispozicija je nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, za zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji s tim u svezi.

Ako nije odbio dispoziciju, smatra se da je špediter na sebe preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija treba sadržavati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciji su:

- podaci o komitentu (izvozniku odnosno uvozniku) i korisniku robe,
- podaci o primatelju robe (stranom kupcu) ako se radi o otpremi/izvozu ili o pošiljatelju robe (stranom dobavljaču) ako se radi o dopremi/uvozu,
- broj izvoznog odnosno uvoznog zaključka,
- podaci o robi,
- paritet isporuke prema INCOTERMS-u,
- podaci o instradaciji,
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga,

¹² Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 135.

- naputak za daljnju otpremu nakon carinjenja (kod uvoza/dopreme)

Pozicioniranje

Za svaku primljenu pošiljku špediter određuje jedinstveni broj, broj pozicije pod kojim uvodi tu pošiljku u pozicijsku knjigu, tj u bazu podataka ako se evidencija vodi računalno. To je potrebno zbog toga što špediter svakodnevno otprema odnosno doprema veliki broj pošiljaka te bi bez odgovarajuće evidencije bilo nemoguće upravljati mnoštvom podatak i postupaka vezanih za svaku pošiljku.

3.2.2. Disponiranje

Pod pojmom disponiranje podrazumijeva se davanje naloga i uputa neophodnih za praktičnu provedbu prijevoza, subjektima koji su u to neposredno uključeni. Dok se pri instradaciji pošiljke određuju svi elementi bitni za izvršenje prijevoza disponiranje prije svega znači koordinaciju uključenih subjekata u svrhu pravodobnog postupanja.

Svrha disponiranje je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom, kako bi se prijevoz odvijao nesmetano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima. Pritom treba imati u vidu da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojme dijelu prijevoznog pothvata on nastupa kao organizator prijevoza i kao takav preuzima odgovornost. Time je također određen obuhvat i sadržaj disponiranja.¹³

¹³ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 136.

3.2.3. Zaključivanje teretnog prostora

U svezi s prethodno obavljenom instradacijom, špediter treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i rezervirati potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe. Zaključivanje teretnog prostora se razlikuje ovisno o prometnoj grani pa postoji:

1. Zaključivanje teretnog prostora u pomorskom prijevozu: U linijskoj plovidbi prostor se zaključuje Zaključnicom broskog prostora (eng. Cargo Booking Note).
2. Zaključivanje teretnog prostora u unutarnjoj plovidbi: Komadne pošiljke brodar preuzima u lučkom skladištu bez prethodne narudžbe odnosno rezervacije a pošiljke se ukrcavaju prema raspoloživim kapacitetima i u skladu s redom plovidbe (linijska plovidba).
3. Zaključivanje teretnog prostora u zrakoplovnom prijevozu: Špediter najavljuje aviopošiljku službi robnog prometa zrakoplovnog prijevoznika (aviokompanije) u zračnoj luci otpreme i traži potvrdu rezervacije teretnog prostora za određeni let.
4. Zaključivanje teretnog prostora u željezničkom prometu: **Vagonske pošiljke** se otpremaju uz prethodnu narudžbu vagona. **Komadne pošiljke** pošiljatelj predaje željezničkom skladištu bez prethodne narudžbe odnosno rezervacije.
5. Zaključivanje teretnog prostora u cestovnom prijevozu: Uobičajeno je da špediter prvo uputi prijevozniku upit za prijevoz robe u kojemu navodi termin i mjesto ukrcaja i iskrcaja, opis robe, a po potrebi i druge podatke potrebne za izvršenje prijevoza.

3.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Značaj špediterove uloge pri zaključivanju ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlazi iz njegove primarne funkcije organizatora prijevoza. Ugovaranje prijevoza, bilo u svoje ime ili u ime komitenta za špeditera je preduvjet izvršenja njegova osnovnog zadatka (otpreme tj. dopreme robe). Pri zaključivanju ugovora o prijevozu, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta te u tom smislu može biti naveden kao pošiljatelj, odnosno krcatelj u prijevoznoj ispravi.

3.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe u tehnološkom i organizacijskom smislu, uloga ovih poslova sastoji se od slijedećih dijelova:

- Obavljanje početno – završnih operacija
- Organizacija intermodalnog prijevoza
- Terminsko usklađenje pojedinih faza prijevoza
- Organizacija zbirnog prometa

U organizaciji otpreme tj. dopreme robe, kada za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa za to specijaliziranim poduzećima (luke, robni terminali). Međutim, mnoga suvremena špediterska poduzeća raspolažu vlastitom infrastrukturom i transportno – manipulacijskim sredstvima, kojima samostalno obavljaju usluge prekrcaja i skladištenja, bilo za svoje operativne potrebe ili ako time nadopunjavaju ponudu svojih usluga.

3.2.6. Transportno osiguranje robe

Ne postoji obveza transportnog osiguranja robe u prijevozu, a špediter osigurava robu samo u slučaju da je to komitent izričito naznačio u dispoziciji. Ako je zatražio transportno osiguranje, komitent mora navesti vrijednost osiguranja, relaciju (prijevozni put ili dio prijevoznog puta), i osigurane rizike. U slučaju da komitent nije naveo protiv kojih se je rizika potrebno osigurati, špediter ima obvezu osigurati samo osnovne transportne rizike.

3.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Uloga špeditera u predaji robe na prijevoz, tj. predaji robe nekom prijevozniku se sastoji od obavljanja funkcija pošiljatelja, odnosno krcatelja, bilo da špediter obavlja u svoje ime ili u ime pošiljatelja (svojega komitenta). Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, tj. mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku u skladu propisima određenih prometnih grana.

Dokumenti i radnje koje špediter obavlja kod predaje robe ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te o mogućim posebnim zahtjevima komitenta.

3.2.8. Prihvat robe i iskrcaj

Špediterova uloga glede prihvata robe se sastoji od obavljanja funkcija primatelja (izdavanje naloga i obavljanje radnji vezanih sa iskrcajem i preuzimanjem robe od prijevoznika) i u organizaciji daljnje otpreme, odnosno dostave robe primatelju.

Iz tehničko – tehnoloških razloga (radi pojednostavljenja daljnjeg postupka s robom) i komercijalnih razloga (realizacija refakcija i povlastica na prevoznini) u prijevoznj ispravi se često kao primatelj navodi špediter ili ako prijevozna isprava

glasi na stvarnog primatelja onda se navodi špediter kojega treba izvijestiti o dolasku robe. Slijedom toga, prilikom iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se avizira o prispijeću. U suprotnom, špediter mora dobiti posebnu punomoć primatelja (špediterovog nalogodavca) temeljem koje može iskupiti prijevoznu ispravu, tj. zahtijevati od prijevoznika da mu preda robu.

3.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi

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

- sanitarna inspekcija kontrolira pošiljke namirnica i predmeta opće uporabe koje pri uporabi dolaze u neposredan dodir s kožom ili sluznicom, te ambalaže i opreme za njihovu proizvodnju,
- fitosanitetska inspekcija (pri Ministarstvu poljoprivrede) kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, te drva i proizvoda šumarstva i drvne industrije.¹⁴

3.2.10. Zastupanje u carinskom postupku

U carinskom postupku s robom u međunarodnom prometu, špediter zastupa svog komitenta (primatelja/uvoznika odnosno pošiljatelja/izvoznika robe), tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u carinskom postupku

¹⁴ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 170.

špediter dobiva dispozicijom komitenta.¹⁵ Zastupanje u smislu Carinskog zakona¹⁶ može biti:

- izravno, ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe, te
- neizravno ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe.

3.2.11. 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 radnji, značajnih za određene karakteristične točke na prijevoznom putu poput:

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

Špediter avizira komitenta o kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti.¹⁷

¹⁵ Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, članak 35., Glasnik HGK, br. 39, 1993.

¹⁶ Carinski zakon, članak 5., Narodne novine, br. 78, 1999.

¹⁷ Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 177.

4. LOGISTIČKE FUNKCIJE LUKA U ODVIJANJU ROBNIH TOKOVA

Luke su ključan faktor u transportnom i prijevoznom sustavu. One izravno utječu na ekonomski razvoj pojedinih država i važan su dio nacionalne ekonomije zbog toga što stvaraju zaradu, nove poslove i predstavljaju vrijednost. Luke predstavljaju intermodalno središte i sjecište u prometnom sustavu, te kako bi mogle biti konkurentne na tržištu moraju zadovoljavati određene tržišne zahtjeve. Dobro razvijena marketinška logistika je bitna za razvoj luka i pojačanje njezine konkurentnosti. Prema logistici, lučke operacije mogu se podijeliti u tri kategorije: trgovačke operacije, prijevozne operacije, industrijske ili produktivne operacije.

Svaka od tih operacija mora funkcionirati uspješno kako bi logistički lanci mogli funkcionirati. Osnovne operacije koje se očekuju od svake luke se sastoje od:

- stalnog unapređenja kvalitete usluga,
- visokog nivoa fleksibilnosti i prilagodljivosti,
- integracije s drugim načinima prijevoza,
- dobrim menadžmentom,
- efikasnim privlačenjem poslova.¹⁸

Logistika, kao i svi ostali procesi ima tri elementa: input, procesiranje i output. Transport u logističkom lancu se ne sastoji samo od skupa aktivnosti od točke ulaza do točke izlaza, već se bavi i sa tehničkim pojedinostima, tehnološkim fazama i subjektima logističkih sustava i komunikacijskih kanala.

¹⁸ Kovačević, B.: Logistika morskih luka, Pomorski fakultet u Kotoru, Kotor, 2013, str. 2.

4.1. Tradicionalne funkcije luka

Tradicionalna funkcija luka se mijenja iz dana u dan, zato što u današnje doba, gdje niti jedna destinacija u svijetu nije nedostupna, i ne postoji nikakva fizička prepreka kvalitetnom tijeku informacija, znanja, kapitala i robe. Ovaj razvoj je doveo do promjena u tradicionalnim funkcijama luka koje su do sada obavljale samo funkcije kao što su:

1. Prometne funkcije: glavna funkcija luke je njena prometna funkcija i bez nje, lučke operacije bi zamrle. Kako bi se nosile sa prometnim funkcijama luka treba imati: dovoljne kapacitete koji se sastoje od potrebne infrastrukture i suprastrukture, dobru prometnu povezanost sa kopnom i dobru pomorsku povezanost. Potencijal neke luke i optimizacija njezinih performansi može biti ostvareno uz povezivanje i unapređenje ovih elemenata.
2. Trgovačke funkcije: u lukama postoji veliki broj roba koje se mogu koristiti u nacionalne svrhe, ali i u svrhe država koje nisu povezane sa kopnom. Trgovačka funkcija luke ovisi o njezinim transportnim funkcijama te kako bih se ona mogla odvijati potrebno je imati:
 - dobru povezanost sa kopnom i morem,
 - koncentriranje robe u području luka,
 - potrebne skladišne kapacitete

U lukama, trgovačke funkcije mogu biti: kupovina ili prodaja robe, dodatne usluge za robu koje joj stvaraju dodanu vrijednost.

3. Industrijske funkcije: nakon Drugog svjetskog rata, počele su se razvijati industrijske aktivnosti u lukama. Prve industrijske grane u lukama su bile izgradnja brodova i pomorske opreme. U današnje doba, međunarodne luke u svijetu imaju industrijske zone u različitim postrojenja koja im omogućuju konkurentnost na svjetskom tržištu.

Koncentracija industrijskih radnji u lukama predstavlja razne ekonomske prednosti poput:

- povećanje prometa i porast zaposlenosti,
- uključivanje države u međunarodnoj razmjeni roba,
- unapređenje konkurentnosti industrijskih djelatnosti u lukama u odnosu na industrijske djelatnosti na kopnu.¹⁹

4.2. Lučke usluge prijevoza i distribucije

Distribucija robe ovisi o prijevozu. To je zato jer prijevozne usluge u određenoj regiji uvelike ovise o transportnoj mreži i njezinoj razvijenosti, integriranosti i kvaliteti. Transport je ključna stvar u logističkim sustavima, uz tehnološki i informacijski razvoj. Osim distribucije robe, prijevoz također uključuje i druge usluge koje su povezane sa pripremom i realizacijom distribucije.

Ključno značenje logistike je: stvaranje vrijednosti kroz brz, efikasan i kvalitetan transport robe na različite načine koji su dostupni. Transport se ne sastoji samo od prijevoznih usluga, nego i od ostalih usluga koje su povezane u svojoj pripremi i izvršenju, a odnose se na: kretanje robe i putnika, ukrcaj, iskrcaj, kretanje robe, promjenu transportnih modova, pripremu prijevoza, itd.

Lučke transportne usluge se definiraju kao kao sve aktivnosti koje su povezane sa rukovanjem sa teretom na području luka i obavljanje svih radnji vezane uz lučke usluge: označavanje robe, kodiranje robe, formiranje transportnih jedinica, postavljanja robe u kontejnere, odabira najboljeg načina prijevoza, korištenja modernih informacijskih i komunikacijskih tehnologija i računalne podrške.²⁰

¹⁹ Jakomin, I.: New function of seaports: Logistics and distribution, Fakultet za pomorstvo in promet, Portorož, 2003.. str. 2.

²⁰ Kovačević, B.: Logistika morskih luka, Pomorski fakultet u Kotoru, Kotor, 2013, str. 2.

Logističke i distribucijske funkcije u lukama moraju zadovoljavati određene kriterije i elemente koji su osnova za te funkcije. Usluge koje se obavljaju u cilju povećanja dodane vrijednosti unutar luka ovise o slijedećim elementima:

- vrsti i karakteristikama robe,
- tržištu za koje je roba vezana,
- zahtjevima primatelja robe,
- radnoj sposobnosti i kvalifikacijama stručnog kadra.²¹

Uz navedene, postoje i drugi elementi koji su važni za razvijanje logističkog i distribucijskog sustava u lukama, a to su:

- prikupljanje svih potrebnih dokumenata za otpremu robe,
- skladištenje robe,
- očuvanje robe,
- kontrola kvalitete i kvantitete,
- pakiranje,
- paletizacija
- označavanje,
- personalizacija robe i proizvoda,
- inspekcija robe,
- konsolidacija pošiljke za dostavu prema primatelju,
- prikupljanje svih potrebnih dokumenata za primitak robe,
- obavljanje svih carinskih radnji.²²

²¹ Jakomin, I.: New function of seaports: Logistics and distribution, Fakultet za pomorstvo in promet, Portorož, 2003.. str. 3.

Koncept primjene logističkih i distribucijskih funkcija u lukama se sastoji od novih strategija surađivanja i sudjelovanja između različitih subjekata. Priroda i dinamika poslovnih aktivnosti između dostavljača, kupaca, špeditera, agenta, vlasnika brodova, banka, osiguravajućih društava itd. zahtjeva njihovo međudjelovanje i suradnju, kako bi se razvila kvalitetna logistička strategija. To se ponajviše očituje u: menadžmentu logističko – distribucijskih centara, operacijske izvedbe prijevoza (preko kopna ili vode) i definiranja politike upravljanja logističko distribucijskih centrima.²³

Koordinacija operacija u LDC-ima, kao i postavljanje globalne logističke mreže nameće nove funkcije, posebno na špeditera koji mora ponuditi širok broj novih usluga preko organizacije rada LDC-a, ali također mora biti i u poziciji kontrole nad svih logističkim procesima u svrhu organizacije prijevoza od logističko distribucijskog centra do odredišta.

Dobro koordinirana i izbalansirana logističko – distribucijska funkcija u lukama, koja kombinira i povezuje razne davatelje usluga, stvara nove razine usluga, što eliminira potrebu za individualnim uslugama u procesu distribucije.

4.3. Logističke funkcije luka na kopnu

Dizajn i planiranje za razvoj lučke strategije je tradicionalno bio usredotočen na povezanost luka putem vode, rukovođenju sa brodovima i sukladnom opremom za manipuliranje robom. Zbog toga, velika većina lučkih operacija i funkcija je bila usredotočena na obalnu infrastrukturu. Razvoj luke i lučkih operacija, upravljanje i nadzorom, marketinško planiranje su uglavnom bili usmjereni prema vodnom

²² Jakomin, I.: New function of seaports: Logistics and distribution, Fakultet za pomorstvo in promet, Portorož, 2003.. str. 3.

²³ Jakomin, I.: New function of seaports: Logistics and distribution, Fakultet za pomorstvo in promet, Portorož, 2003.. str. 3.

transportu i brodskim uslugama, uz mali naglasak na kopnene transportne tokove, kopnenu distribuciju tereta i planiranje logističkih sustava.

U zadnjih nekoliko desetljeća, kopnena komponenta lučkog sustava je postala ključan faktor u razvitku performansi i konkurentnosti luka. Fizička i kapacitativna ograničenja, uz trendove optimizacije i standardizacije zahtijevaju da se je sve više potrebno usredotočiti na kopneni promet. Porast prometa i potražnje je rezultirao sa zasićenjem kapaciteta lučke infrastrukture, zbog čega se je razvila potreba za proširenjem prema kopnu kako bi se mogla smjestiti roba čija količina prelazi određeni obujam. Problem je u tome što kopnene logističke funkcije nailaze na probleme koji smanjuju njihovu efikasnost (zastoji, neproduktivno kretanje tereta). Također, mnoge luke, posebno u zemljama u razvoju pate od loše povezanosti sa kopnom što znatno ograničava njihovu multimodalnost/intermodalnost.²⁴

Iako je kopneni razvoj okosnica strateškog razvoja luke, unutarnja infrastruktura/suprastruktura je većinom razvijena kako bi zadovoljila potrebe dostavnih usluga, na primjer preko opskrbljivanja sa kontejnerskim stanicama i područjima koja mogu primiti brodsku robu.

Nove prilike za luke mogu se prikazati u obliku kopnenih distribucijskih centara koji su locirani izvan područja luke, te su povezani putem željeznice ili ceste. Unutarnji terminali koji pružaju multimodalne i logističke usluge se ponekad zovu suhe luke, unutarnje luke itd. Takvi terminali imaju dokazanu prednost nad lukama budući da mogu biti locirani bilo gdje ako su povezani sa prihvatljivom prometnom infrastrukturom.

Za razliku od strategija razvoja u vodnom prometu, kopnene luke imaju veliku ovisnost o kopnenim transportnim sustavima, urbanom i prostornom planiranju, korištenju zemlje na kopnu i uvjetima okoliša. Integracija kopnenih prijevoznih mreža bi mogla konstituirati dodatnu ulogu lukama, no to zahtjeva prihvatljivu strategiju usmjerenu prema kopnenom prijevozu i pružateljima logističkih usluga. Strategija integracije sa kopnom gdje luke žele povući teret izvan područja luka su rijetke u lučkoj industriji. Prostorna, zakonska, funkcionalna i ostala ograničenja mogu

²⁴ Bichou, K.,: Port operations, planning and logistics, Informa Law, Routledge, 2009., str. 236.

spriječiti luku u upotrebljavanju takve strategije, a tri glavna problema u tome predstavljaju:

- opseg uloga, funkcija i misija luke,
- geografska ograničenja kod kopnenog proširenja,
- operativni i organizacijski modeli koji bi se mogli prilagoditi takvoj strateškoj orijentaciji.²⁵

²⁵ Bichou, K.,: Port operations, planning and logistics, Informa Law, Routledge, 2009., str. 238.

5. POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA

Lučka špedicija je vrsta špedicije koja se isključivo bavi organizacijom otpreme i dopreme robe u vodnom prometu. Lučki špediter je osoba specijalizirana za pružanje usluga u pomorskom prometu (ugovaranje brodskog prostora, skladištenje rob u lučkim skladištima, obavljanje carinskog posredovanja, pružanje usluga u svezi sa sortiranjem, obilježavanjem i prekrcajem robe). O takvim špediterima ovisi točnost urednost i sigurnost prilikom otpreme i dopreme velikih količina robe u međunarodnom prometu.

Lučki špediteri se mogu podijeliti na one u prekomorskim i na one u kontinentalnim lukama. No, od većeg značenja su oni u prekomorskim lukama. Oni obavljaju sve poslove vezane za otpremu i dopremu robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Lučki špediteri obavljaju mnogobrojne manipulacije u pomorskim lukama kao što su:

- skladištenje robe,
- stupanje u ekonomsko – pravne odnose sa brodarima,
- željeznicom,
- cestovnim prijevoznicima,
- javnim skladištima,
- osiguravateljima,
- carinskim, sanitarnim, i drugim sudionicima u transportnom sustavu.

More je najčešće najjednostavniji i najjeftiniji prijevozni put, i zbog toga je uloga lučkog špeditera vrlo važna jer morem prolazi velika količina robe u međunarodnom transportu. O lučkom špediteru ovisi točnost, urednost i sigurnost u otpremi i dopremi robe u međunarodnom pomorskom transportu. Špediter u kopnenim lukama djeluju u lukama kopnenih plovnih putova (rijeka i kanala) a bave

se prekrcavanjem robe sa kopna na brod i obratno, te se brinu o potrebnim špediterskim radnjama u otpremi robe kopnenim plovnim putevima.

Međunarodni špediteri, kao specijalisti za organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe, u gotovo svim europskim državama obavljaju svoje poslove u tri pravna statusa:

- statusu komisionara (u svoje ime, po nalogu, i za račun nalogodavatelja),
- u statusu agenta (u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja),
- statusu samostalnog gospodarstvenika (u svoje ime i za svoj račun).²⁶

Takav pravni položaj omogućuje špediteru da izravno izvršava ili koordinira aktivnosti svih sudionika u sustavu morskih luka. U sustavu morskih luka špediter izvršava i/ili koordinira aktivnosti ovih sudionika u lučkome sustavu:

- lučke uprave,
- lučkih slagača,
- lučkih skladištara,
- izvoznika i uvoznika,
- pomorskih i riječnih brodara,
- brodara lučkih tegljača,
- pomorskih agenata,
- cestovnih prijevoznika,
- željeznice,
- cjevovodnih prijevoznika,
- žičarskih prijevoznika,
- izvršitelja ugovorne kontrole,
- osiguravajućih društava,
- carinske službe,

²⁶ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlič, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 130.

- veterinarskog inspektorata,
- sanitarnog inspektorata,
- fitosanitarnog inspektorata,
- tržišnog inspektorata,
- ostalih sudionika.²⁷

5.1. Lučka uprava

Budući da lučka uprava izravno osigurava proizvodnju lučkih usluga te da planira, usmjerava, usklađuje i nadzire rad trgovačkih društava koja obavljaju gospodarske djelatnosti na lučkom području, špediteri su pri organiziranju otpreme, dopreme i provoza robe preko neke određene luke u neizravnom poslovnom odnosu s lučkom upravom. Takva vrsta poslovnog odnosa ne znači zajednički i interakcijski odnos špeditera u lučke uprave. To je zato jer špediter izravno planira, usmjerava i koordinira sve aktivnosti subjekata lučkog sustava, bez kojih taj sustav ne bi mogao optimalno funkcionirati.

5.2. Lučki slagači

Slagači su specijalizirane pravne i fizičke osobe koje najčešće u svoje ime i za račun nalogodavatelja profesionalno obavljaju radnje poput:

- iskrcaja tereta s broda, plovila u kamione ili na obalu i njegov prijevoz morem, vodom ili kopnom od borda do lučkog skladišta ili terminala radi uskladištenja ili prijevoz i ukrcaj tereta na kopnena prijevozna sredstva,
- ukrcaj tereta u brod, tj plovilo u luci – roba se ukrcava sa kopnenih prijevoznih sredstava, lučkih skladišta ili terminala te se slaže po brodu,

²⁷ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 131.

- prekrcaj tereta iz jednog plovila u drugo plovilo.²⁸

Lučki špediteri izravno s lučkim slagačima sklapaju ugovor o manipuliranju teretom u lukama. U tim poslovnim odnosima špediteri najčešće nastupa u ime komitenta.

5.3. Lučki skladištar

Lučki skladištari su specijalizirane pravne ili fizičke osobe, koje obavljaju djelatnosti skladištenja tereta koji će biti ukrcan na brod ili iskrcan sa broda. Nastupaju u svoje ime, ali na račun svog nalogodavca. Lučki skladištari obavljaju i druge poslove povezane sa lučkim skladištima poput: sortiranja, brojanja, mjerenja, vaganja, prepakiranja robe itd.

Pod lučkim skladištem se podrazumijeva određeni prostor u luci koji je namijenjen za skladištenje i rukovanje nad teretom koji se nalazi u luci. Razlikuju se određene vrste lučkih skladišta poput: zatvorenih i otvorenih, silosa, hladnjača, skladišta za opasnu robu, carinska skladišta (za skladištenje robe pod carinskim nadzorom).

Lučki špediteri su u svakodnevnom odnosima s lučkim skladištarima. Obično se javljaju kao komisionari (obavljaju špediterske poslove u svoje ime i za račun svojih komitenata), a ponekad se javljaju kao samostalni gospodarstvenici (to znači da obavljaju poslove u svoje ime i na svoj račun). Izvršavajući svoje brojne i složene poslove, špediteri mogu pozitivno utjecati na brzinu, sigurnost i racionalizaciju kvalitete lučke usluge.

5.4. Izvoznici i uvoznici

Izvoznici prodaju a uvoznici kupuju robu u vanjskoj trgovini. Oni su specijalisti za međunarodnu kupoprodaju robe, a ne za njezino manipuliranje i transport i brojne povezane poslove. Izvoznici i uvoznici moraju organizaciju otpreme, dopreme i

²⁸ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 131.

provoza robe povjeravaju međunarodnim špediterima koji obavljaju cjelovit paket logističkih usluga u vezi s izvozom, uvozom i tranzitom robe.

Osim kao organizatori transportnih procesa, špediteri djeluju u funkcijama pošiljatelja, primatelja, krcatelja, carinskog zastupnika, ali vrlo često i u funkcijama prijevoznika, skladištara, pomorskog agenta te operatora cjelokupnog transportnog pothvata. Bez obzira u kojoj se funkciji međunarodni špediteri javljaju, u lučkom sustavu on zastupajući svoje nalogodavce, angažiraju i koordiniraju aktivnosti velikoga broja sudionika u lučkom sustavu.

5.5. Pomorski i riječni brodari

Pomorski brodari su pravne ili fizičke osobe koji mogu ali i ne moraju biti brodovlasnici. Pomorski brodari u lučkom sustavu imaju značajnu ulogu u odnosu na sve druge aktivne sudionike. Moglo bi se reći da su aktivni sudionici u sustavu morskih luka samo njegovi logistički kopneni pomoćnici. U sustavu morskih luka pomorski brodar je najveći i najvažniji korisnik i naručitelj lučkih usluga. Sve to može vrijediti i za riječne brodare, posebno one koji izravno preko morskih luka povezuju pomorski i riječni promet.

U sustavu morskih luka brodu se pružaju brojne logističke usluge poput: ukrcaja, slaganja, učvršćivanja tereta u brodarskim skladištima, iskrcaj i prijevoz tereta u skladišta i terminale, prekrcaj tereta itd. Iza većine tih usluga stoji izravno ili neizravno pomorski špediter i od kvalitete njegova angažmana izravno ovisi brzina, sigurnost i racionalnost proizvodnje lučke usluge a time i vrijeme zadržavanja broda u morskoj luci.

5.6. Brodari lučkih tegljača

Brodari lučkih tegljača i uslužnih plovidbenih objekata pružaju brojne i važne usluge brodu i teretu u luci. Oni koriste raznu pomorsku i lučku suprastrukturu. Brodari

lučkih uslužnih objekata obavljaju specifične poslove u svoje ime i u svoj račun. Oni međutim mogu raditi i u svoje ime, a po nalogu i za račun nalogodavca. Brodarov nalogodavac može biti: pomorski brodar, lučka uprava, pomorski špediteri i druga trgovačka društva koja se bave lučkim djelatnostima.

5.7. Pomorski agenti

Pomorski agenti obavljaju svoje osnovne poslove koji se mogu sistematizirati u tri skupine: zastupanje, posredovanje i pomaganje u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja. Svoje specijalne poslove obavljaju u svoje ime, ali za tuđi račun. Pri sklapanju ugovora o prijevozu stvari morskim brodovima, špediter veoma često stupa u pravno - ekonomske odnose s pomorskim agentima. Pomorski špediteri mogu osim obavljanja klasičnih špediterskih poslova u svezi s otpremom, dopremom i provozom robe obavljati i poslove pomorskih agenata.²⁹

5.8. Cestovni prijevoznici

Cestovni prijevoznici su gospodarstvenici, pravne ili fizičke osobe koji obavljaju prijevoz tereta u cestovnom prometu. Budući da su cestovni prijevoznici vrlo prilagodljivi prometnoj potražnji, posebice u distribuciji generalnog tereta, da vrlo aktivno sudjeluju u suvremenim tehnologijama transporta (RO-RO, LO-LO, HUCKEPACK tehnologiji itd.), te da su vrlo tijesno povezani s pomorskim i riječnim brodarima, oni su izuzetno važni suradnici morskih luka. Kada cestovni prijevoznici obavljaju međunarodni prijevoz tereta ili tranzitni prijevoz, ili prijevoz tereta od/do morske luke veoma aktivno sudjeluju s međunarodnim špediterima.

²⁹ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 132.

5.9. Željeznički prijevoz

Unatoč činjenici da je ponuda i potražnja manje elastična u željezničkom transportu nego u cestovnom transportu, kao najvećem konkurentu željeznice, željeznica ima prednosti na udaljenostima većim od 400 km. Osim toga, željeznica je pouzdan partner cestovnim prijevoznicima u kontejnerizaciji, a posebno u HUCKEPACK i bimodalnoj tehnologiji prijevoza. Isto tako željeznica je izuzetno važan gospodarstveni partner morskim lukama kao prometnim središtima gdje se permanentno sučeljavaju kopnene grane prometa s pomorskim brodarima. U prilog toj tvrdnji stoji i činjenica da su veliki kolodvori locirani u izravnoj blizini međunarodnih morskih luka. Bez obzira koju vrstu supstrata prevozi željeznica pri izvozu, uvozu, i tranzitu preko luka, ona veoma aktivno surađuje s međunarodnim špediterima, posebno s pomorskim špediterima.

5.10. Izvršitelji ugovorne kontrole

Izvršitelji ugovorne kontrole su pravne ili fizičke osobe, gospodarstveni, koji obavljaju ugovornu kontrolu robe te određene pravne radnje. Pomorski špediteri su veoma često nalogodavci izvršiteljima kontrole i to u statusu komisionara (tj, pravne ili fizičke osobe koja svoje poslove obavlja u vlastito ime i za račun nalogodavatelja). Neka špediterska poduzeća su registrirana za poslove ugovorne kontrole koje kontrole, koje obavljaju profesionalno kao izvršitelji ugovorne kontrole. U oba slučaja špediteri koordiniraju aktivnosti brojnih sudionika u morskim lukama.³⁰

5.11. Osiguravajuća društva

Osiguravajuća društva su pravne osobe koje se profesionalno bave imovinskim i životnim osiguranjem i/ili reosiguranjem. Špediter uplaćuje premiju

³⁰ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 133.

osiguranja i s osiguravajućim društvom sklapa ugovor o osiguranju – polica osiguranja.

Predmet osiguranja kod otpreme robe morem su roba i brod. Osnovni cilj je osiguranje od pomorskih rizika, odnosno generalne i partikularne havarije. Osiguravajuće društvo preuzima obvezu naknade štete osiguraniku (izvozniku ili uvozniku ukoliko dođe do pojave određenih rizika, a od kojih je osiguranik osiguran.³¹

5.12. Carinska služba

Carinska služba je tijelo državne uprave koje obavlja carinjenje robe pri prijelazu robe preko državne granice. Carinska služba štiti interese države u nadzoru nad robom prilikom uvoza, izvoza i provoza u skladu sa zakonskim odredbama države.³²

Carinski propisi znatno utječu na odvijanje poslovanje luke. Prekrcaj sa broda na brod je moguć samo uz prethodno odobreno pismeno odobrenje od strane carinske uprave. Podaci o prekrcaju unose se u manifest, kojim se prijavljuju brod i roba. Manifest mora sadržavati podatke poput imena i državne pripadnosti broda, ime i prezime zapovjednika broda, odredišna luka, naziv i broj brodske teretnice itd.

Zbog poznavanja svih propisa u svezi s carinskim postupcima, špediter je profesionalni opunomoćenik svoga nalogodavatelja, te o kvaliteti njegove usluge ovisi i kvaliteta usluge koju nude ostali sudionici u lučkom sustavu.

5.13. Tržišni inspektorat

Tržišni inspektorat uređuje načine i uvjete obavljanja gospodarskih djelatnosti na domaćem tržištu, određivanja cijene usluge i proizvoda, pristrojbe, naknade itd.

³¹ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 134.

³² Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 134.

Kod obavljanja inspekcijskog nadzora inspektorat je ovlašten za pregled svih dokumenata, nadzora svih radnji i elemenata koji mu omogućavaju uvid u poslovanje pravnih ili fizičkih osoba.

Ulaskom broda u luku tržišni inspektorat obavlja pregled broda, posade i tereta, te također pregledava sve dokumente. Špediter je dužan staviti mu na raspolaganje svu potrebnu dokumentaciju, kao i potrebnu količinu proizvoda radi provjere kakvoće i kvalitete.³³

5.14. Ostali sudionici

Kod organizacije otpreme, dopreme, i provoza neke robe špediter se može susresti ali mora i surađivati s drugim sudionicima u tom poslu poput:

- lučke kapetanije,
- raznih financijskih institucija - poput banaka putem kojih špediter ispunjava svoje financijske obveze,
- granične policije – obavlja kontrolu prometa na graničnim prijelazima.³⁴

Također, špediter se može koristiti uslugama i drugih sudionika poput marketing usluga, usluga međunarodnih posrednika itd. Nebitno da li se špediter koristi uslugama jednog ili više sudionika u vodnom prometu, on mora koordinirati njihov rad u svrhu pravodobnog i kvalitetnog obavljanja zatraženog posla i pružanja logističkih usluga.

Specifičnost i složenost špediterskih poslova u lučkom prometu zahtijeva da lučki špediter mora dobro poznavati mogućnosti uvjete, prava, obveze i odgovornosti svih sudionika koji stupaju u izravne i neizravne odnose u morskim lukama.

³³ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlič, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 136.

³⁴ Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlič, H., Vršić, E., Naše more, 2002. str. 136.

Može se zaključiti da lučki špediter može bitno utjecati na obavljanje poslova svih sudionika u vodnom prometu robe, pa se iz tog razloga može smatrati ključnim sudionikom u prijevozu robe morem.³⁵

5.15. Logističke usluge u Luci Rijeka

Luka Rijeka je najveća hrvatska pomorska luka i spada u tri najveće sjevernojadranske luke. Najkraća je poveznica srednje i srednjoistočne Europe sa prekomorskim destinacijama za sve vrste tereta. Leži u prirodno zasićenom Kvarnerskom zaljevu te kroz kupsku dolinu ima mogućnost iznimno kvalitetnog povezivanja sa Zagrebom, pa time i s Panonskom nizinom, tj. Podunavljem i središnjom Europom.

Zbog takvog položaja Luka Rijeka se nalazi unutar gravitacijskog područja srednjoeuropskih zemalja (Hrvatska, Mađarska, Slovačka, Austrija itd.), kao i istočnih zemalja (Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna gora, Bugarska itd.).³⁶

Značenje Rijeke proizlazi i iz njezinih dodatnih prometnih veza prema Istri, kvarnerskom otočju, Lici, te zapadnoj i središnjoj Bosni, kao i vezama preko Ljubljane s Austrijom i južnom Njemačkom. Luka Rijeka je zaslužna za više od 70% ukupnog prometa svih hrvatskih luka i gotovo cijeli tranzitni promet.

U Luci Rijeka posluje širok broj stranih i domaćih špediterskih tvrtki. Neke od domaćih tvrtki koje djeluju na njenom području su Zagrebšped, Croatiašped, Euro Star Rijeka, a primjeri stranih pružatelja usluga su Lagermax Timesped, Kuehne & Nagel, Schenker itd.

³⁵ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 135.

³⁶ Marković, I., Muić, M., Vučić, D.: Položaj i perspektive razvoja Luke Rijeka, Pomorski zbornik, 2004, str. 124.

Što se tiče poslova koje špediterske tvrtke obavljaju unutar njezinog područja djelovanja, Luka Rijeka nudi široku ponudu usluga od kojih se najviše ističu poslovi poput carinjenja, prijevoza robe, skladištenja robe i izvještavanja za INTRASTAT.

5.15.1. Carinsko posredovanje

Carinsko posredovanje je osnovna djelatnost špediterskih tvrtki. Posreduju u svim vrstama carinskog postupka prilikom uvoza, izvoza ili provoza robom za sve pravne i fizičke osobe u Republici Hrvatskoj ili bilo koje druge zemlje članice Europske Unije. Usluge carinskog posredovanja špediterskih tvrtki u Luci Rijeka mogu obuhvaćati:

- izradu carinskih deklaracija,
- konzultantske usluge u svezi izvoza, provoza, ili skladištenja robe,
- određivanje tarifnog broja robe,
- izračun carinskih davanja,
- ishodovanje sanitarnog uvjerenja,
- ishodovanje fito – patološkog uvjerenja,
- ishodovanje odobrenja za određeni carinski postupak,
- ishodovanje odobrenja za primjenu carinskih povlastica,
- pomoć pri ishodovanju ostalih dokumenata koje je uvoznik/izvoznik dužan podnijeti u svoje ime.³⁷

³⁷Euro Star Rijeka, <http://www.eurostar.hr> (28.8.2016)

5.15.2. Prijevoz robe

Luka Rijeka je infrastrukturno dobro povezana sa svim najvećim prometnim središtima u Europi cestovnim i željezničkim putem. Promet Luke Rijeka ubrzano se povećava gdje naročito raste promet na kontejnerskom terminalu. Takav položaj na prometnoj karti omogućava prihvata i otpremu svih vrsta tereta u mnogim smjerovima. Ponuda prijevoznih usluga u Luci Rijeka:

- prihvat i otprema kontejnera brodom
- asistencije pri svim vrstama usluga u luci,
- koordinacija s pomorskim agencijama,
- prijevoz robe kamionima,
- prijevoz robe željeznicom,
- sklapanje transportnog osiguranja.³⁸

5.15.3. Skladištenje robe

U poslovima slanja i primanja robe vrlo često se pojavljuje potreba za njenim privremenim skladištenjem. Uskladištenje robe potrebno je radi pripreme robe za daljnju otpremu koje može obuhvaćati:

- njeno sortiranje,
- paletiziranje,
- carinjenje,
- čekanje za daljnji prijevoz.

U tom smislu, u Luci Rijeka su na raspolaganju brojna skladišta koja mogu biti i carinska i necarinska.

³⁸ Euro Star Rijeka, <http://www.eurostar.hr> (28.8.2016)

5.15.4. INTRASTAT izvještavanje

INTRASTAT je statistika robne razmjene između zemalja članica Europske Unije. INTRASTAT izvještavanje propisano je EU zakonodavstvom te svaka država članica svojim dodatnim propisima uređuje praktičnu provedbu. Nositelj INTRASTAT izvještavanja u RH je Državni zavod za statistiku koji je zadužen za metodologiju, statističku obradu i diseminaciju podataka, a Carinska uprava za prikupljanje i kontrolu podataka prikupljenih od poslovnih subjekata.

Obveznik izvještavanja za INTRASTAT je svaki poslovni subjekt, obveznik PDV-a, čija godišnja vrijednost robne razmjene sa zemljama EU-a prelazi prag uključivanja bilo za otpremu bilo za primitke ili za oba trgovinska toka.

Uloga sastavljanja INTRASTAT izvještaja je također dio ponude jer je usko vezana uz špediterske usluge. Poznavanje vrsta roba i njezino razvrstavanje prema Kombiniranoj nomenklaturi je najkompleksniji dio u sastavljanju izvještaja za INTRASTAT. Dodaju li se tome drugi podaci koji se moraju uvrstiti u izvještaj poput obračuna statističke vrijednosti u skladu s ugovorenim uvjetima isporuke prema INCOTERMS-ima, iskazivanje količine robe u propisanim mjernim jedinicama, da se izvještaj mora predati putem G2B servisa Carinske uprave i to za svaki mjesec do 15-og u slijedećem mjesecu, može se zaključiti da je sastavljanje INTRASTAT izvještaja također bitan posao u lučkom poslovanju.³⁹

³⁹ Euro Star Rijeka, <http://www.eurostar.hr> (28.8.2016)

6. ZNAČAJ LUČKIH ŠPEDITERA ZA RAD LUKA

Za razliku od npr. pomorskog agenta čija je djelatnost ograničena uglavnom samo na jednu luku i koji redovito radi za brodarka a samo iznimno za vlasnika tereta, špediter u svom poslovanju uvijek nastupa za vlasnika odnosno ovlaštenika tereta. Njegov posao nije ograničen na jednu luku. Naprotiv, špediterova obveza sastoji se u organiziranju dopreme tereta na odredište koje se u velikoj većini slučajeva ne nalazi na njegovom sjedištu, već je otprema odnosno doprema tog tereta povezana s velikim brojem osoba koje se nalaze na različitim mjestima i koja su međusobno udaljena.

Špediterova obveza sastoji se u tome da osigura odnosno omogući brzo i sigurno dovođenje robe na odredište. Špediterove obveze u lukama mogu se kretati od njegovih najosnovnijih obveza poput ishođenja prijevoznih isprava do zadataka odabira luke preko koje će se obavljati prijevoz.⁴⁰

Lučki špediter može bitno utjecati na obavljanje poslova svih sudionika u prometu robe morskim putem pa se iz tog razloga može smatrati ključnim sudionikom u prijevozu robe morem.

6.1. Osnovne obveze lučkih špeditera

Specifičnost i složenost špediterskog posla u lučkom prometu zahtijevaju da lučki špediter mora dobro poznavati mogućnosti, uvjete, prava, obveze i odgovornosti svih sudionika koji stupaju u izravne i neizravne odnose u morskim lukama.

Od poslova s kojima se lučki špediter susreće treba prvenstveno spomenuti uskladištenje robe, istovar, utovar i pretovar, sortiranje, pakiranje, stupanje u odnose s brodarima, slagačima, željeznicom, cestovnim prijevoznicima, javnim skladištima,

⁴⁰ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 131.

osiguravateljima, carinskim, sanitarnim, veterinarskim i drugim sudionicima u otpremi i dopremi robe, kako bi se na taj način smanjili troškovi na najmanju moguću mjeru.⁴¹

Pored ugovora o prijevozu špediter je dužan zaključiti i ostale potrebne ugovore te obaviti uobičajene poslove i radnje koje su potrebne za obavljanje otpreme određene robe (ugovor o uskladištenju, ugovor o slagačkom poslu itd.). Špediter pojedine poslove u granicama otpreme robe će obaviti samostalno ukoliko se za to ukaže potreba.

U slučaju potrebe špediter može određeni posao oko otpreme robe ustupiti i drugom špediteru. Ukoliko je špediter povjerio otpremu robe drugom špediteru u toku cijelog puta onda se taj špediter pojavljuje u svojstvu podšpeditera. Međutim ukoliko je otprema robe povjerena drugom špediteru samo na jednom dijelu puta onda se u tom slučaju ovaj špediter pojavljuje kao međušpediter. Oni mogu nastupati u vlastito ime ili u ime špeditera koji im je otpremu robe, a bez suglasnosti nalogodavatelja ne mogu nastupati u njegovo ime.⁴²

U postupku carinjenja stvari špediter nastupa u ime i za račun nalogodavatelja, a isto tako i kod preuzimanja robe od vozara, kad za to dobije nalog od nalogodavatelja da robu preuzme u njegovo ime. Također nastupa u ime nalogodavatelja kad obavlja već zaključeni posao.

Špediter osigurava stvari po izričitoj dispoziciji u svezi sa svakom pojedinom otpremom tako da osiguranjem jedne pošiljke ne nastaje obveza špeditera da osigurava sve kasnije pošiljke nalogodavatelja. Treba naglasiti da otpremu i dopremu stvari kao i poslove vezane s tim, špediter obavlja na temelju naloga odnosno dispozicije nalogodavatelja. Dispozicija treba sadržavati sve potrebne podatke koji omogućuju ispravno i pravodobno ispunjenje naloga. Nalogodavatelj je dužan obavijestiti špeditera o svojstvima stvari kojima može biti ugrožena sigurnost osoba ili dobara. Isto tako nalogodavatelj je dužan, u trenutnu predaje stvari radi otpreme obavijestiti špeditera kada se u pošiljci nalaze dragocjenosti, papiri ili druge skupocjene stvari, navodeći njihovu vrijednost. U slučaju izmjene dispozicije, špediter

⁴¹ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 135.

⁴² Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 135.

će u granicama svoje mogućnosti postupiti bez odgovornosti za posljedice izazvane izmjenom dispozicije.⁴³

Odnos špeditera i nalogodavca temelji se na ugovoru o špediciji. To je dvostrano obvezni ugovor privrednog prava na temelju kojega se špediter obvezuje da će nalogodavatelju obaviti jedan ili više špediterskih poslova, a nalogodavatelj se obvezuje da će špediteru platiti određenu naknadu za izvršene usluge, proviziju i naknadu troškova. Ugovor o špediciji je zaključen kada su se špediter i nalogodavatelj suglasili o bitnim elementima ugovora poput:

- predmeta i cijene špediterske usluge,
- naziva tvrtke nalogodavatelja,
- količine, odnosno težine i vrste robe,
- uvjeta isporuke,
- uvjeta plaćanja,
- roka isporuke,
- osiguranja,
- plaćanja carine.⁴⁴

Špediterova obveza sastoji se i u tome što je on dužan pored ostalih uputa držati se i uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza. Ako nalogodavatelj nije odredio ni pravac puta ni sredstvo, odnosno način prijevoza, špediter će to sam učiniti, vodeći pri tome računa da se maksimalno zaštite interesi nalogodavatelja. Špediter je dužan ukoliko kod prijma robe uoči nedostatka pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja na to odmah upozoriti nalogodavatelja.

⁴³ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 132.

⁴⁴ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 132. – 133.

Špediterova obveza je također da u mjestu pretovara postupa sajesno i pažljivo kako bi se pretovar obavio na najpovoljniji način⁴⁵

6.2. Špediterovi kriteriji za odabir luka

Iako se luke smatraju integralnim dijelom opskrbnog lanca i ne bi se smjele gledati sa perspektive individualnog korisnika, nego kao cjeloviti sustav. Ali, u mnogim slučajevima (pogotovo u državama u razvoju), luke još uvijek nisu dovoljno kvalitetno integrirane u strukturi opskrbnog lanca. Zbog toga je važno empirijski sagledati da li je to također i slučaj sa perspektive špeditera i razvrstati sve važne kriterije za odabir određene luke prilikom organizacije transporta. To je važno zato što može dati bitan uvid u to kako odabrati odgovarajuću lučku strategiju.

Zbog rastuće važnosti pravilnog odabira luke i potrebe za jednostavnijim donošenjem odluka u poslovanju špeditera u određenim regijama (koji cijene faktore odabira luke drugačije od prijevoznika i kontroliraju veliki dio transportnih tokova), pravilan odabir luke je bitan za poslovanje i špeditera, prijevoznika ali i luka u svrhu kvalitetnog i pravodobnog međudjelovanja. Kriteriji koji mogu utjecati na odabir luke su:

- učestalost dolazaka i odlazaka brodova,
- efikasnost određene luke,
- adekvatna infrastruktura,
- lokacija,
- naknade u lukama,
- brzi odgovor na potrebe korisnika lučkih usluga,
- reputacija određene luke glede sigurnosti prijevoza (štete na teretu).⁴⁶

⁴⁵ Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001, str. 134.

⁴⁶ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 186.

6.2.1. Učestalost brodskog transporta

Veća učestalost dolazaka i odlazaka brodova u nekoj luci uvjetuje raznovrsniju ponudu za špeditere za prijevoz njihovog tereta, ali to također znači i konkurentnije cijene prijevoza. Također, veća učestalost brodskih posjeta omogućuje veću fleksibilnost i manje tranzitno vrijeme. Zbog toga, što više brodskih posjeta luka ima, to je privlačnija špediterima.

6.2.2. Efikasnost luke

Iako je učestalost dolazaka i odlazaka brodova važan faktor u odabiru luke, luke također mogu privući špeditere zbog visokog nivoa efikasnosti. Efikasnost luke najčešće znači brzinu i pouzdanost lučke usluge. U vrstama industrije gdje proizvodi moraju biti pravovremeno dostavljeni na tržište, operatori na terminalima moraju biti u poziciji da mogu špediterima garantirati brzu i pouzdanu uslugu. Efikasnost luke se očituje u količini obrtaja tereta, vremena boravljenja u luci, cijenama usluge od strane pojedinih prijevoznika (što je duže brod u luci, to je veća cijena plaćanja). To se može odraziti na špeditere glede viših cijena transporta i vremena držanja tereta u određenoj luci.

Razne studije (studije poput Martinez – Zarzoso et al. (2003), Sanchez et al., Sayareh i Lewarn (2006) i Wilmsmeier et al. (2006)) su pokazale da efikasna luka, stvara efikasan transport robe i samim time smanjuje cijenu pomorskog transporta a povećava kvalitetu usluge.⁴⁷

6.2.3. Adekvatna infrastruktura i suprastruktura

U svojem najširem kontekstu, infrastruktura podrazumijeva elemente poput operativne obale, vodovodne, kanalizacijske, telefonske mreže, dostupnost

⁴⁷ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 188.

intermodalnog transporta (ceste i željezničke pruge), a suprastruktura predstavlja broj kontejnera, prijevoznih sredstava, manipulacijskih sredstava, prekrcajne mehanizacije itd., ali također i kvalitetne i efikasne informacijske sustave. To je zato jer ako volumen prometa prekoračuje lučke kapacitete, može doći do zastoja i neefikasnog djelovanja, što može odbiti potencijalne korisnike lučkih usluga. Također ograničen pristup informacijama o kretanju tereta može ugroziti transportni proces. Zato, adekvatna infrastruktura smanjuje troškove pomorskog prijevoza i vrijeme čekanja. Bez adekvatnih intermodalnih putova špediterima je otežano kretanje tereta u/iz luke, što otežava transport i stvara nepotrebne troškove.⁴⁸

6.2.4. Lokacija

Konvencionalni standardi za odabir luke se uglavnom usredotočuju na geografski položaj kao jedan od glavnih kriterija za odabir luke. Za odabir luke nije bitna samo blizina luke, nego i drugi faktori koji utječu na cijenu, ponajviše zbog velikog utjecaja na daljnji prijevoz preko kopna.

6.2.5. Naknade u lukama

Postoje različite naknade koje se naplaćuju u lukama, koje ovise o strukturi i funkcijama luka. Osim luka koje koriste zarađuju od naplaćivanja najma i boravljenja broda, lučke naknade su većinom bazirane na vrsti tereta i učestalosti dolazaka i odlazaka brodova. Takvi troškovi mogu biti: plaćanje radi usidrenja, troškovi navigiranja, troškovi manipuliranja s teretom, popravaka itd. Također u nekim slučajevima korisnici lučkih usluga su spremni prihvatiti više cijene u zamjenu za kvalitetnu uslugu.⁴⁹

⁴⁸ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 189.

⁴⁹ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 189

6.2.6. Brzi odgovor na potrebe korisnika lučkih usluga

Od luka se također očekuje da brzo odgovaraju na potrebe korisnika. To znači da luke moraju konstantno nadzirati i razumjeti potrebe korisnika kako bi mogle razviti najbrži način odgovora. Regularne interakcije između luka i npr. špeditera su jako korisne za poboljšanje ove vrste usluge. D'Este i Meryick (1992), Ugboma et al. (2006) i De Langen (2007) su identificirali usredotočenost na potrebe korisnika kao jedan od glavnih faktora za odabir luka.⁵⁰

6.2.7. Reputacija luke glede sigurnosti prijevoza

Percepcija sigurnosti prijevoza može biti jako bitna i ponekad važnija od prave sigurnosti. Ako je određena luka na lošem glasu glede nepravilne manipulacije s teretom, to će znatno utjecati na odabir potencijalnog korisnika usluga). Radi toga, marketing i promocijske mjere od strane lučke uprave i operatera mogu naglasiti pozitivne karakteristike određene luke što pomaže pri stvaranju pozitivnog mišljenja. To može imati bitan utjecaj na potencijalne korisnike i često je relativna percepcija neke luke bitnija od njezinog stvarnog učinka.⁵¹

⁵⁰ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 189.

⁵¹ Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str. 190.

7. ZAKLJUČAK

Zbog modernizacije i napretka informacijske tehnologije, transportne tehnologije, razvitka kompleksnosti prometne infrastrukture po cijelom svijetu, postavljaju se određeni zahtjevi i razina usluge koju subjekti logističkog sustava moraju održavati. Tradicionalni oblik špedicije postaje stvar prošlosti, radi čega je potrebno da se subjekti tih logističkih sustava prilagode na pravilan način.

Ti zahtjevi imali su utjecaj i na poslovanje luka koje su se morale transformirati u logističko distribucijske centre, ali također su utjecali i na špeditere koji su se također morali transformirati u logističke operatere sa širokom ponudom usluga ili nestati.

Glede logističkih funkcija luka, njihovo poslovanje kao logističko distribucijski centri više se ne tiče samo jedne vrste prometa i potrebno je međudjelovanje sa drugim prometnim modovima poput suradnje sa željezničkim ili cestovnim prometom, kao i uključivanje intermodalnog prijevoza. Ponuda usluga u lukama se ne očituje samo u primitku i otpremi robe, nego i u posjedovanju potrebne infrastrukture i suprastrukture radi manipuliranja, skladištenja, daljnje obrade robe itd. Kako bi se sve aktivnosti u luci mogle pravodobno obavljati potreban je širok broj sudionika poput broдача, skladištara, carinskih organa itd. Kako bi u nekom prijevoznom procesu ti sudionici mogli kvalitetno surađivati potreban je špediter.

Špediterova uloga više nije samo ugovaranje organizacije transporta za traženu vrstu i količinu robe, nego i koordinacija svih drugih aktivnosti, odnosno ispunjavanje svih zahtjeva koji su pred njega postavljeni. Njegova razina usluge također ovisi u uvjetima u luci i o dostupnoj infrastrukturi i suprastrukturi. Špediter sa svojim znanjem, stručnim savjetima, organizacijskim sposobnostima, informacijama itd. omogućuje kvalitetno obavljanje poslova i ispunjavanje svih zahtjeva u lukama.

Koordinacijom svih tih aktivnosti špediter pokazuje svoju sposobnost kao tehnolog prometa, organizator transporta, predstavnik komitenta tijekom carinjenja robe kod uvoza/izvoza itd. Sve to daje do znanja da je špediter važan subjekt u

logističkom sustavu i da je bez njegovih stručnih sposobnosti obavljanje kompleksnih logističkih poslova vrlo teško.

LITERATURA

1. Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str.
2. 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
3. Zelenika, R.: *Temelji logističke špedicije*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.
4. Jakomin, I.: New function of seaports: Logistics and distribution, Fakultet za pomorstvo in promet, Portorož, 2003.
5. Kovačević, B.: Logistika morskih luka, Pomorski fakultet u Kotoru, Kotor, 2013.
6. Bichou, K.: Port operations, planning and logistics, Informa Law, Routledge, 2009.
7. Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E., Naše more, 2002.
8. Uloga špeditera u prijevozu robe : lučka špedicija, Milošević, B., Naše more, 2001.
9. Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009, str.
- 10.en.wikipedia.org
- 11.www.eurostar.hr

METAPODACI

Naslov rada: Logističke funkcije lučkih špeditera

Student: Marko Ilić

Mentor: Doc. dr. sc. Ratko Stanković

Naslov na drugom jeziku (engleski):

Logistics functions of the port freight forwarders

Povjerenstvo za obranu:

- Prof. dr. sc. Mario Šafran, predsjednik
- Doc. dr. sc. Ratko Stanković, mentor
- Dr. sc. Tomislav Rožić, član
- Doc. dr. sc. Darko Babić, zamjena

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

Zavod: Zavod za transportnu logistiku

Vrsta studija: Preddiplomski

Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika

Datum obrane završnog rada: 13.09.2016.



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 **Logističke funkcije lučkih špeditera**

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

U Zagrebu, 2.9.2016 _____

Student/ica:

Marko Mlić
(potpis)