

Poslovi špedicije u dopremi robe s dalekog istoka

Ralašić, Josip

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:119:183930>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

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



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

Josip Ralašić

**POSLOVI ŠPEDITERA U DOPREMI ROBE S DALEKOG
ISTOKA**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**POSLOVI ŠPEDICIJE U DOPREMI ROBE S DALEKOG
ISTOKA**

**FREIGHT FORWARDING OPERATIONS AT IMPORT FROM
FAR EAST**

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Josip Ralašić, 0135227975

Zagreb, rujan 2016.

SAŽETAK

Brz ekonomski rast i stabilnost gospodarstva Dalekog istoka čine privlačnu destinaciju za strani kapital i razne investitore. Doprema robe s Dalekog istoka prisutna je već godinama, a uključuje specifičnosti poslova špedicije vezane uz robnu razmjenu s trećim zemljama, što je predmet interesa ovog rada. Globalizacija utječe na sve segmente gospodarstva pa je jednako tako uključena i špedicija. Djelatnost špedicije prisiljena je stalno se nadograđivati i tako ostati konkurentna na tržištu. Uloga špeditera je da prati gospodarske trendove i da se uključuje u obavljanje širokog područja logističkih aktivnosti.

KLJUČNE RIJEČI: špediter; doprema robe; Daleki istok; zbirni promet

SUMMARY

The rapid economic growth and stability of the economy of the Far East make attractive destination for foreign capital and various investors. Delivery of goods from the Far East has been present for years and includes specific tasks relating to the forwarding trade with third countries, which is of interest in this work. Globalization affects all segments of the economy and is equally involved a freight forwarding. Freight forwarder is forced to constantly upgrade and remain competitive in the market. The role of freight forwarders to stay up with economic trends, and that includes the performance of wide area of logistics activities.

KEYWORDS: freight forwarder; delivery of goods; Far East; groupage traffic

Sadržaj

1. UVOD	1
2. RAZVOJ I PERSPEKTIVA DJELATNOSTI ŠPEDICIJE	2
3. POSLOVI ŠPEDICIJE	4
3.1. Tarifno - konjuktivni poslovi	4
3.2. Operativni poslovi	8
3.2.1 Dispozicija i pozicioniranje.....	9
3.2.2. Disponiranje	9
3.2.3. Zaključivanje teretnog prostora.....	10
3.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava	10
3.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe	11
3.2.6. Transportno osiguranje robe.....	12
3.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj.....	12
3.2.8. Prihvat robe i iskrcaj	12
3.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi.....	13
3.2.10. Zastupanje u carinskom postupku	13
3.2.11. Aviziranje	14
3.3. Specijalni poslovi špeditera.....	15
3.3.2. Tarife i njihovo određivanje	17
4. POSEBNOSTI ROBNE RAZMJENE IZMEĐU ZEMALJA EU I TREĆIH ZEMALJA ..	19
4.1. Općenito o carini	19
4.2. Osnovni pojmovi.....	20
5. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ZBIRNOG PROMETA.....	22
5.1. Pojam i svrha zbirnog prometa.....	22
5.2. Početak i razvoj zbirnog prometa.....	24
5.3. Organizacija zbirnog prometa	25
5.4. Prednosti i perspektiva zbirnog prometa	27
6. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDITERA NA PRAKTIČNOM PRIMJERU DOPREME ROBE S DALEKOG ISTOKA	28
7. ZAKLJUČAK	31
LITERATURA.....	32
POPIS SLIKA	33
PRILOZI.....	34

1. UVOD

Poslovanje s Dalekim istokom bitno se razlikuje od međusobnog poslovanja država članica EU-a. Takvi poslovi saržavaju u sebi više obaveza špeditera jer se radi o dopremi sa udaljenog mjesta i potrebno je znatno više odgovornosti i preciznosti. Cilj završnog rada je prikazati i objasniti potrebe ali i poslove koje jedan ili više špeditera moraju obaviti tokom prijevoza neke robe sa Dalekog istoka. Naslov završnog rada je: Poslovi špeditera u dopremi robe s Dalekog istoka. Rad je podijeljen u sedam cijelina:

1. Uvod
2. Razvoj i perspektiva djelatnosti špedicije
3. Poslovi špedicije
4. Posebnosti robne razmjene između zemalja EU i trećih zemalja
5. Uloga špeditera u organizaciji zbirnog prometa
6. Prikaz poslova špeditera sa pratećim primjerima
7. Zaključak

U drugom poglavlju ukratko je prikazan razvoj djelatnosti špedicije kao i perspektiva.

U trećem poglavlju objašnjeni su poslovi koje jedan špediter obavlja u dopremi neke robe i svi dodatni poslovi koje za koje može zadužiti međušpeditera ili podšpeditera

Četvrto poglavlje objašnjava ulogu carine koja je prisutna u svim segmentima kada se doprema roba iz neke države koja nije članica (u ovom slučaju EU-a) iz trećih zemalja.

Peto poglavlje obuhvaća radnje špeditera u zbirnom prometu koji omogućuje svrhu postizanja povoljnijih cijena, novi trend usitnjavanja pošiljaka uspostavljen kao posljedica sve šireg prihvatanja suvremenih logističkih načela

U šestom poglavlju prikazani su primjeri iz prakse u dopremi robe sa Dalekog istoka i sva prateća dokumentacija i objašnjenja istih.

2. RAZVOJ I PERSPEKTIVA DJELATNOSTI ŠPEDICIJE

Pojam špedicija dolazi od latinske riječi „expedire“ što u doslovnom prijevodu znači „odriješiti“, „urediti“, dok se u praktičnoj primjeni prevodi s „otpremiti“, „otpraviti“, „otposlati“. U povijesti se špedicija prvi put spominje već u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike, tada najrazvijenije pomorske zemlje. U to vrijeme jedna je osoba objedinjavala više djelatnosti. Trgovac se, osim trgovinom, bavio prijevozom robe, vodio brigu o njezinom skladištenju i financijama u poslovanju. Stalan porast razmjene dobara između ondašnjih država zapadne Europe s državama na Bliskom, Srednjem i Dalekom istoku uvjetovao je podjelu rada. Tako je primjerice trgovac – pomorac s Dalekog istoka obavio prijevoz robe brodom do europskog kontinenta te potom otpremu robe do krajnjeg korisnika prepustio posrednicima. Posrednici su na određitim predavali robu primateljima (kupcima) uz potpis pismene isprave, neke vrste potvrde o primitku robe, odnosno priznanice koja se smatra prvom prijevoznom ispravom.

U 16. stoljeću posrednici, odnosno prijevoznici su počeli organizirati otpremu i dopremu tuđe robe, ali za svoj račun, tako da su za obavljene prijevoze naplaćivali prevozninu i izdavali račun. Krajem 18. stoljeća trgovina s udaljenim područjima se sve više razvijala, zato su se trgovci sve češće obraćali posrednicima - špediterima koji su odabirali prijevozne outove i prevozili robu.

U suvremenom smislu, u 19. stoljeću špedicija je doživjela zamah uspostavom željezničkog prometnog sustava. Pronalazak parnog stroja uvjetovao je industrijsku revoluciju koja je rezultirala novom podjelom rada. Proizvođač se bavi proizvodnjom, trgovac trgovinom, prijevoznik prijevozom, a pri organizaciji otpreme i dopreme robe njih povezuje špediter.

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. Špediter je gospodarski objekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i ostale poslove s tim u svezi. Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminali, carina, inspeksijske službe...) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Kako niti najveće špediterske organizacije 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 korespondente: međušpeditere i špeditere.

Međupediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog dijela špediterskog posla. Špediter ne može uvijek sam obaviti sve povjerene mu radne zadatke, pa se u izvršenju komitentovog naloga služi uslugama drugog špeditera-međušpeditera, najčešće u inozemstvu.

Podšpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednog špediterskog posla u cijelosti. Špediter ponekad iz opravdanih razloga (zbog opterećenja drugim poslovima ili zbog toga što nema vlastitu radnu jedinicu u nekom mjestu iz kojeg je potrebno otpremiti ili dopremiti robu i sl.) prenosi na podšpeditera izvršenje komitentovog naloga, s time da ga podšpediter mijenja u čitavom poslu.

Razvoj špedicije na područjima današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedno s razvojem špedicije u svijetu. U 16. stoljeću na prostorima današnje Hrvatske, tadašnji su „prijevoznici“ organizirali otpremu robe krajnjim korisnicima i naplaćivali svoje usluge. Za vrijeme Austro-Ugarske obavljanje 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 je na području bivše Jugoslavije postojalo samo jedno poduzeće (Detrans, kasnije Minšped te nakon njih Transjug) koje je imalo filijale i ispostave u svim važnijim gradovima i mjestima na području bivše države. To je poduzeće diktiralo razvoj i način poslovanja u špediciji. Iz dijela tog poduzeća razvila se danas najveća hrvatska špediterska kuća Transadria d.d. sa sjedištem u Rijeci. 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 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 postavljanim uvjetima, te ih je danas registrirano manje od četiri stotine, od kojih se najviše pedesetak može nazvati međunarodnim špediterima u punom smislu ovog pojma.¹

¹ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str 13.

3. POSLOVI ŠPEDCIJE

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

1. Tarifno - konjuktivni poslovi, čija je osnovna funkcija prodaja špeditorske usluge
2. Operativni poslovi, čija je osnovna funkcija proizvodnja špeditorske usluge

Poslovi od kojih se ove dvije cjeline sastoje u velikoj mjeri su povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unaprijeđenja kvalitete i ponude usluga. Veće špeditorske tvrtke imaju u svojoj organizacijskoj strukturi za pojedine skupine poslova specijalizirane zasebne odjele ili sektore (primjerice tarifno – konjuktivni odjel, Odjel zbirnog prometa, Sektor uvoz – izvoz, Sektor tranzit).

3.1. Tarifno - konjuktivni poslovi

Tarifno konjuktivni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špeditorskog poduzeća, poduzima radi:²

- Unaprijeđenja tržišne pozicije
- Pružanja stručne pomoći komitentima
- Pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke

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

- Istraživnaja tržišta
- Akvizacija
- Ugovori i ponude za obavljenje špeditorske usluge
- Stručni savjeti i informacije
- Intradacija
- Refakcije, stimulacije i agencijske provizije
- reklamacije

² Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str 131.

Istraživanje tržišta kao jedan od poslova špedicije znači prikupljanje informacija o aktivnostima između ponude i potražnje, a koji se odnose na prijevozne kapacitete. Kako bi špediter efikasno poslovao i odrađivao poslove prijevoza najpovoljnije za sebe i komitenta (za njega bolja zarada, za komitenta brz, jeftin i kvalitetan prijevoz robe) potrebne su mu brojne informacije, koje prikuplja iz raznih izvora poslovnih informacija. Tu se ubrajaju neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, međunarodni sajmovi, prezentacije, kontakti s državnim institucijama i agencijama (npr. Gospodarska komora, Ministarstvo gospodarstva i drugo). Dakle, kvalitetno prikupljanje informacija o stanju na tržištu ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta od velikog je značaja za uspješnost poslovanja špeditera, budući je informiranost osnova za donošenje odluka u trenutnom i budućem poslovanju.

Akvizicija je skup aktivnosti kojima špediter privlači i pridobiva nove komitente i realizira nove poslove. Način na koji provodi te aktivnosti utječe i stvara poslovnu strategiju špeditera na tržištu. Da bi akvizicija bila uspješna potrebno je istraživati i pratiti tržište, imati pristup komitentima, biti konkurentan po cijeni usluga te širiti poslovni ugled. Kako bi špediter dobro poslovao i pritom proširivao poslovne aktivnosti, mora posvetiti pozornost, kako postojećim komitentima, da bi ih zadržao, tako i mogućim novim korisnicima svojih usluga.

Ponude špediterskih usluga mogu se odnositi na određeni posao, konkretno na uvoz ili izvoz određene pošiljke, a mogu biti i općenita, usmjerena prema svim pošiljkama određenog komitenta. Prihvatanje ponude od strane komitenta pravno ima značaj kao i zaključenje ugovora tj. obvezuje obje strane u tom poslu prema uvjetima navedenim u ponudi. Prema komitentima s kojima ima dugoročnu poslovnu suradnju, špediter ima poseban poslovni odnos, tj. s njima posluje po povoljnijim uvjetima u odnosu na uvjete koje nudi prilikom zaključivanja pojedinačnih poslova. Time na određeni način nagrađuje komitente s kojima dugo poslovno surađuje te ih time nastoji i za buduće vrijeme zadržati u poslovnom odnosu.

Ugovorom o špediterskoj usluzi uređuju se odnosi između špeditera i komitenta. U ugovoru se navode ugovorne strane, predmet ugovora tj. popis špediterskih poslova na koje se ugovor odnosi te cijena i način obračuna usluge špeditera i troškovi trećih osoba. Također, u

ugovoru se utvrđuju i uvjeti plaćanja, datum stupanja ugovora na snagu, rok vaţnosti ugovora i otkazni rok te odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske. Svaki ugovor ovjerava se pečatom i potpisom osoba ovlaštenih za potpisivanje ugovora kod ugovornih strana.

Zbog prirode posla koju špediter obavlja, da bi uspješno poslovao mora imati veliko znanje u svim granama prometa te biti stručnjak za carinske i vanjskotrgovinske propise. Također, špediter kroz svoje poslovanje ima kontinuiran uvid u stanje ponude i potraţnje na trţištu prijevoznih kapaciteta te u uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Radi toga špediter ima značajnu ulogu prilikom određivanja optimalnog prijevoznog rješenja, izradi vanjskotrgovinskih kalkulacija. Uključivanje špeditera u pripremu i ugovaranje vanjskotrgovinskih poslova u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji proizlaze iz prijevoza te povećanjem sigurnosti izvršenja obveza vezanih za isporuku odnosno preuzimanje robe.

Dakle, što je špediter stručniji i informiraniji, što više prati trţište prijevoza roba i pravne propise koji reguliraju njegovu domenu rada to je sposobniji organizirati bolju, brţu i kvalitetniju uslugu prijevoza. To je zasigurno u interesu kako samog špeditera, jer utječe na njegovu zaradu, širi mu prostor rada i povećava broj komitenata, a s druge strane je i u interesu komitenta, koji traţi upravu takvu uslugu, što posebno ima značaj kod prijevoza specijalnih vrsta robe (lomljive robe, lako pokvarljive robe, robe opasne za okolinu) ili kod intermodalnog transporta.

Instradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, koju određuje ona strana koja plaća prijevozne troškove. Instradacija je određena paritetom isporuke robe prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora između kupca i prodavatelja. Za uspješnu instradaciju, ona koja je najpovoljnija za komitenta, špediter mora uzeti u obzir sljedeće elemente: paritet isporuke, svojstva robe i ambalaţe, rok isporuke odnosno preuzimanja robe, kalkulaciju prijevoznih troškova, aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta, aktualne uvjete u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji te moguće posebne zahtjeve komitenta.

Osim naknade koja špediteru pripada po osnovi obavljanja špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Tako ima pravo na refakciju, tj. povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog

vremenskog razdoblja, na stimulaciju tj. dodatnu nagradu ukoliko tijekom određenog vremenskog razdoblja predaje na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos te na proviziju, odnosno naknadu 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.

Pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova kao i naplatu drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu (gubici i oštećenje robe, prekoračenje dostavnog roka i drugo) ima nositelj prava iz ugovora o prijevozu.³

³ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str 132.

3.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslovašpedicije 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.

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:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativne poslove čine sljedeće skupine radnji: ⁴
 - 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
 - prihvatanje robe i iskrcavanje
 - angažiranje inspeksijskih službi
 - zastupanje u carinskom postupku
 - aviziranje
2. Prema osnovnom obilježju špediterova zadatka operativni poslovi svrstavaju se u sljedeće četiri skupine:
 - poslovi uvoza
 - poslovi izvoza
 - poslovi provoza(tranzita)
 - sajamski poslovi

⁴ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str 134.

3.2.1 Dispozicija i pozicioniranje

Jedan uvozni ili izvozni posao počinje, u pravilu, prijmitkom dispozicije od nalogodavca (uvoznika/izvoznika). Dispozicija predstavlja nalog nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja. Dispozicija se obično daje na posebnim obrascima koje špediteri sami sastavljaju i stavljaju na raspolaganje komitentima. Takvi formulari imaju polja koje uvoznik popunjava i na taj način daje nalog špediteru da organizira otpremu ili dopremu robe. Popunjavanjem polja u obrascu dispozicije komitent daje potrebne podatke špediteru kako bi špediter na osnovu njih mogao organizirati otpremu ili dopremu robe iz inozemstva na optimalan način.³⁷ Dispozicija treba sadržati sve podatke koji su špediteru potrebni za njezino ispravno i pravodobno izvršenje. Osnovni podaci koje komitent navodi u dispoziciji su: ⁵

- podaci o komitentu
- podaci o primatelju
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka
- podaci o robi
- pratitet isporuke prema INCOTERMS-u
- podaci o instradaciji
- podaci o osiguranju
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga
- nupatak za daljnju otpremu nakon carinjenja³⁸

Za svaku primljenu dispoziciju špediter određuje jedinstveni broj, odnosno broj pozicije, pod kojim pošiljku uvodi u pozicijsku knjigu, odnosno u bazu podataka ako se evidencija vodi računalno.

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 prijesvega

⁵ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str136.

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

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

3.2.3. Zaključivanje teretnog prostora

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

U pomorskom prijevozu, u linijskoj plovidbi, prostor se zaključuje Zaključnicom brodskog prostora (eng. Cargo Booking), a u slobodnoj plovidbi, brodski se prostor zaključuje ugovorom između broдача i špeditera. U unutarnjoj linijskoj plovidbi prostor se zaključuje u lučkom skladištu, bez prethodne rezervacije, a u slobodnoj plovidbi isto kao u pomorskom prijevozu. U zrakoplovnom prijevozu špediter najavljuje aviopošiljku službi robnog prometa aviokompanije u zračnoj luci otpreme. Vagonske se pošiljke u željezničkom prijevozu rezerviraju putem vagonske narudžbenice, a komadne pošiljke se predaju bez prethodne narudžbe. U cestovnom se prijevozu daje narudžba kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik dostavi ponudu špediteru za određenu pošiljku. Ako špediteru odgovara ponuda, špediter šalje narudžbu prijevozniku.⁶

3.2.4. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Ugovaranje prijevoza špediteru predstavlja preduvjet za izvršenje svog osnovnog zadatka, a to je otprema odnosno doprema robe. Prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu,

⁶ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str146

špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta te u tom smislu može biti naveden kao pošiljatelj u prijevoznoj ispravi. Špediter se također u prijevoznoj ispravi može pojaviti kao primatelj, odnosno stranka koju se obavješćuje o prispjeću robe. Praktični razlozi za to su višestruki:

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

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

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

3.2.5. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja robe

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme roba. Obuhvaća pripremu robe za prijevoz, ukrcaj robe u prijevozno sredstvo u mjestu otpreme, te iskrcaj robe iz prijevoznog sredstva na odredištu, organizaciju prekrcaja robe prilikom promjene vida prometa. U slučaju prekomorskog tranzita špediter pruža uslugu usputnog skladištenja robe ukoliko nije moguć izravan prekrcaj robe. Organizacija zbirnog prijevoza uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog okrupnjavanja jedinica prijevoznog supstrata, odnosno zbog rastavljanja zbirnih pošiljaka u fazi distribucije. U organizaciji otpreme odnosno dopreme robe, kada za to postoji potreba, špediter ugovara obavljanje ovih usluga sa za to specijaliziranim poduzećima.⁷

⁷ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str147

3.2.6. Transportno osiguranje robe

Robu u transportu špediter osigurava samo na izričit nalog i protiv rizika koje je naveo komitent. U dispoziciji je potrebno navesti protiv kojih rizika treba robu osigurati. Ako je dan opći nalog za osiguranje, onda on vrijedi do opoziva te je špediter dužan osigurati sve pošiljke nalogodavca tj. izdati generalnu policu osiguranja. U drugim slučajevima osiguravaju se samo one pošiljke koje su izričito navedene u dispoziciji. Ako u nalogu za osiguranje nisu navedeni rizici protiv kojih robu treba osigurati, špediter je dužan osigurati pošiljku samo protiv uobičajenih transportnih rizika.

Špediteri s osigurateljem imaju posebne, vrlo pogodne ugovore za osiguranje robe utransportu. U ponudi za osiguranje robe čije prazne obrasce osiguravatelj daje na raspolaganje špediteru unose se podaci o osiguraniku, podaci o pošiljci, podaci o instradaciji, podaci o vrijednosti robe i rizici i ostali uvjeti osiguranja. Roba se osigurava upisom u posebnu "knjigu pokrića" koju vode špediteri, pa je ovaj način osiguranja preko špeditera praktičan i jeftin.

3.2.7. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

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

3.2.8. Prihvat robe i iskrcaj

Uloga špeditera u prihvaćanju robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja, te organizaciji daljnje otpreme, tj. dostave robe primatelju. U prijevoznoj ispravi često se kao primatelj navodi špediter ili ako prijevozna isprava glasi na stvarnog primatelja (korisnikarobe), navodi se špediter kojeg treba izvijestiti o prispjeću robe. Prilikom obavljanja iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa kao primatelj ili stranka koju se izvještava o prispjeću robe. Sam postupak kod iskrcaja, prihvata robe, te daljnja otprema primatelju, razlikuju se ovisno o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza robe.⁸

⁸ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str162.

3.2.9. Angažiranje inspekcijskih službi

Prilikom uvoza i provoza robe određene vrste i namjene potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja odmah na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. Prijevoz pošiljaka takvih roba usmjerava se preko onih graničnih prijelaza nakojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe: sanitarna, veterinarska, fitosaniterska inspekcija..

Odmah po prispjeću robe na granični prijelaz, prijevoznik, odnosno njegov agent moraju nadležnom graničnom inspektoru podnijeti zahtjev za kontrolu pošiljke na propisanom obrascu. Na temelju primljenog zahtjeva, granični inspektor obavlja kontrolu robe i pratećih dokumenata, te ukoliko utvrdi da su ispunjeni svi propisani uvjeti, izdaje rješenje o odobrenju prijevoza robe u zemlju.

3.2.10. Zastupanje u carinskom postupku

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

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

- tehnološka razina - koja omogućuje nesmetano odvijanje prijevoza robe, bez zastoja i u ugovorenim rokovima
- komercijalna razina - koja omogućuje smanjenje prijevoznih troškova, zbog izbjegavanja nepotrebnih prekrcajnih manipulacija i skladištenja robe
- financijska razina - kojom osigurava uredno izvršenje carinskih obveza prema državnom proračunu, a svojim komitentima pruža usluge kratkoročnog financiranja, što mnogi uvoznici koriste u svrhu održavanja likvidnosti⁹

⁹ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str172.

3.2.11. Aviziranje

Pod pojmom aviziranje smatra se izvješćivanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Radnje o kojima špediter izvješćuje komitenta su primjerice:¹⁰

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

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

¹⁰ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str177.

3.3. Specijalni poslovi špeditera

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

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

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirovina i poluproizvoda, dok to za industrijske proizvode (npr. TV uređaji) nije potrebno, jer takvi proizvodi imaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju. Kontrolu kakvoće provode samo ovlaštene institucije ili tvrtke koje imaju odgovarajući prostor, opremu i stručni kadar, a može i špediter ako zadovoljava navedene uvjete i ima odobrenje nadležnog državnog tijela. Po izvršenoj kontroli kakvoće izdaje se certifikat o kakvoći robe.

Kontrola količine robe provodi se brojanjem, vaganjem, mjerenjem i drugim postupcima, a kao mjerodavni podaci se uzimaju oni koji su upisani u prijevoznu ispravu.

Uzorak je manja količina robe uzeta od veće količine robe, koji može uzimati samo stručna i ovlaštena osoba. Uzorci se mogu uzimati samo na početnim i završnim točkama putovanja ili na mjestu ugovorenom za uzimanje uzoraka.

Praćenje transporta može zatražiti komitent u slučaju kada se vrši prijevoz opasnih ili specijalnih tereta te pri prijevozu živih životinja ukoliko njihov prijevoz traje dulje od osam sati. Prilikom prijevoza lako pokvarljive robe u interfrigo kontejnerima, takva se roba doleđuje. Doleđivanje se provodi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu.

Garantna pisma izdaje špediter kada u pomorskom prijevozu postoje primjedbe na teret, a ne postoji bitan utjecaj na količinu i kakvoću robe. Garantno pismo izdaje se i u slučaju kada roba stigne na odredište prije originalnih prijevoznih isprava kako bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja robe, a da pritom ne nastanu novi troškovi i gubici za komitenta.

Svako oštećenje ili gubitak broda ili tereta do kojeg dođe uslijed nekog događaja na moru ili u unutarnjim vodama naziva se havarija. Generalna ili zajednička havarija pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata, dok partikularna ili zasebna havarija pogađa onoga koga je snašla. Uloga špeditera u slučaju havarije je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom i prikupljanje dokumentacije potrebne za utvrđivanje sudjelovanja u zajedničkoj šteti.

Naplata robe ili naplata pouzecom je realizacija posla kod otpremanja malih pošiljaka. Zadatak špeditera je otpremiti pošiljku primatelju te prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Ovakva realizacija posla obavlja se preko korespondenata (podšpeditera i špeditera) u inozemstvu.

Leasing poslovi obavljaju se temeljem sklapanja ugovora o leasingu tj. uporabi prijevoznih sredstava i kontejnera uz plaćanje naknade za leasing (najamnine). Najamnina se sastoji od troškova leasinga, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti koju ostvaruje leasing kompanija iz tako odrađenog posla.

Iz opisanih specijalnih poslova špeditera, vidljivo je da se provode u posebnim slučajevima prijevoza, kod specifične robe ili načina prijevoza, kada postoji opasnost u prijevozu ili rizici s obzirom na vrstu robe koja se prevozi te je tada prijevozu robe potrebno posvetiti dodatnu pozornost. U takvim slučajevima se provode opisane dodatne radnje i poslovi od strane špeditera, sve u cilju što bolje i kvalitetnije usluge koju je potrebno u takvim prijevozima pružiti komitentu, kako bi se takvi specifični prijevozi organizirali i proveli bez štete po komitenta i robu koja se prevozi.¹⁶

¹⁶ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str 197.

3.3.2. Tarife i njihovo određivanje

U prometu je 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 potkategorije¹⁹

Tarife u cestovnom prijevozu sastoje se od: općih ili elementarnih odredbi, daljinara, klasifikacije robe (vrlo jednostavne) i tablica prijevoznih stavova. Najčešće su uporabi tablice u kojima je vozarina izražena u kn/km²⁰

Tarife se sastoje od:²¹

- 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 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.

¹⁹ Zelenika R., „Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja Pomorskih brodara“, Naše more, 55(5-6)/2008., str. 182. – 190.

²⁰ Ibidem.

²¹ Zelenika M., Tarife u međunarodnom i unutarnjem cestovnom prometu, Diplomski rad, fakultet prometnih Znanosti, Zagreb:2011., str. 27.

- Doplata za posebne usluge i korištenje objekata na cesti. U redovitu cijenu nisu uračunate naknade koje prijevoznik plati za posebne usluge, a koje nisu sadržane u Tarifi. 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 o 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:²²

- 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.

²² Zelenika M., Tarife u međunarodnom i unutarnjem cestovnom prometu, Diplomski rad, fakultet prometnih Znanosti, Zagreb:2011., str. 29.

4. POSEBNOSTI ROBNE RAZMJENE IZMEĐU ZEMALJA EU I TREĆIH ZEMALJA

Posebnosti razmjene iz zemalja koje nisu članice EU u njezine članice ponajviše se očituje u vršenju carinjenja robe odnosno naplaćivanja u prekograničnom prometu roba u korist državnog proračuna.

4.1. Općenito o carini

Sam pojam carina ima dvojako značenje. U financijskom smislu. Carina označava novčana davanja koje se naplaćuju u korist državnog proračuna. U administrativnom smislu, carina je naziv za državnu službu, odnosno organ državne uprave koji preko svojih ustrojstvenih jedinica provodi carinske propise.

Od samih početaka međunarodne trgovine, vlastodršci su nalazili načine da od trgovaca čija se roba prevozila preko njihova teritorija naplaćuju davanja, prvobitno u naturi (dijelu robe), a kasnije u novcu. Naplatu su obavljali njihovi povjerenici, raspoređeni na glavnim prijevoznim putevima, na mjestima koje je teško ili nemoguće zaobići. Tako je nastalo jedno od najstarijih zanimanja, carinik. Carina je u početku imala isključivo fiskalni karakter, tj. služila je povećanju državnih prihoda. U suvremenoj ekonomiji, carina također predstavlja izvor državnih prihoda, no njezina je primarna zadaća zaštita domaće proizvodnje (od strane konkurencije) i domaćeg tržišta (od krijumčarenja, uvoza nekvalitetne robe, imitacija, te robe koja može biti štetna za zdravlje i okoliš), dakle u prvom planu je njezin zaštitni karakter.

Carine u zemljama u razvoju i dalje predstavljaju jedan od najvažnijih izvora proračunskih prihoda, dok u razvijenim zemljama, na carine otpada samo manji dio (u proračunu EU-a udjel carina iznosi manje od 20 posto prihoda).²³

²³ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str 89.

4.2. Osnovni pojmovi

U članku 4. Carinskog zakona, dane su definicije pojmova koji se rabe u službenoj carinskoj terminologiji, od kojih su ovdje izdvojeni sljedeći:²⁴

- Carinski status: određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe
- Carinski dug: obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine (uvozni carinski dug) ili izvozne carine (izvozni carinski dug)
- Carinski nadzor: opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora
- Carinska provjera: radnje kao što su pregled i pretraga robe, pregled i pretraga prijevoznih sredstava, provjera vjerodostojnosti i istinitosti isprava podnesenih u carinskome postupku i slično.
- Carinska deklaracija: radnja ili isprava kojom osoba u propisanu obliku i na propisan način zahtijeva da se roba stavi u neki od carinskih postupaka
- Podnoenje robe: prijavljivanje carinarnici na propisan način da se roba nalazi u njezinoj određenoj ustrojstvenoj jedinici ili drugome mjestu koje je carinarnica odredila ili odobrila
- Puštanje robe; radnja kojom carinarnica odobrava raspolaganje robom u skladu s uvjetima odobrenog postupka.

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

Carinska vrijednost robe (carinska osnovica) određuje se zbog primjene Carinske tarife i predstavlja osnovicu za obračun carine koja se plaća pri uvozu, odnosno izvozu određene robe. Svota carine utvrđuje se primjenom carinske stope propisane Carinskom tarifom na carinsku vrijednost robe (ad valorem).

²⁴ Ivaković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str. 90.

Carinska vrijednost uvezene robe je njezina transakcijska vrijednost, tj. stvarno plaćena cijena robe, uvećana za sve troškove koje snosi kupac, a koji nisu uključeni u stvarno plaćenu cijenu, kao što su:

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

Carinska vrijednost izvezene robe je vrijednost robe dopremljene na državnu granicu, tj. vrijednost robe na paritetu franko državna granica.

Roba koja ima status robe Europske Zajednice je roba u cijelosti dobivena na carinskom području Zajednice, roba uvezena iz država ili teritorija koji nisu dio carinskog područja Zajednice i puštena u slobodni promet na carinskom području Zajednice, te roba dobivena ili proizvedena u carinskom području Zajednice od prethodno navedenih roba. Takva roba kreće se unutar carinskog područja Europske unije slobodno bez mjera carinskog nadzora, te se prilikom kupnje takve robe putem interneta na istu ne primjenjuju carinski postupci niti se naplaćuju uvozna davanja (carine i porezi).

Primjer: roba podrijetlom iz Kine ocarinjena u drugoj državi članici Europske unije, tj. za koju su plaćena uvozna davanja u toj državi članici smatra se robom Zajednice. Takva roba kupljena od druge tvrtke iz zemlje članice Europske unije koja dolazi u poštanskom prometu, nije predmet carinjenja.²⁵

²⁵ carina.gov.hr/carinski-postupak-u-postanskom-prometu-2718/2718

5. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI ZBIRNOG PROMETA

Usporedno s uobičajenom praksom naručivanja velikih količina roba u svrhu postizanja povoljnijih cijena, javlja se i novi trend usitnjavanja pošiljaka, uspostavljen kao posljedica sve šireg prihvaćanja suvremenih logističkih načela upravljanja resursima poduzeća. Raznovrsnost i složenost time generirane prijevozne riješenja, koja mogu kvalitetno odgovoriti postavljenim zahtjevima.

U razmatranju tih zahtjeva trba naglasiti kako razina kvalitete prijevozne usluge više nije predmet pregovaranja, ona se podrazumijeva. Konkurencija definitivno istiskuje s tržišta sve koji nisu u stanju ponuditi i održati suvremene standarde kvalitete usluge. Tržišno natjecanje ovdje se primarno vodi u području prijevoznih troškova, tj. u ispunjenju zahtjeva za rezanjem troškova koji se nametnuo kao jedan od temeljnih načela poslovanja suvremenih tvrtki, bilo da se radi o čistoj trgovini ili o proizvodnim djelatnostima.

Zbirni promet je prijevozno rješenje za dopremu i otpemu komadnih pošiljaka, koja zadovoljava postavljene zahtjeve glede niskih prijevoznih troškova, a pritom ne dovodi u pitanje kvalitetu prijevozne usluge.²⁶

5.1. Pojam i svrha zbirnog prometa

Pod pojmom zbirnog prometa podrazumijeva se organizacija dopreme i otpreme komadnih pošiljaka koja se zasniva na okrupnjivanju jedinica prijevoznog suprstata, tj. na formiranju zbirnih (konsolidiranih) vagonskih, kamionskih, kontejnerskih i avionskih pošiljaka.

Komadna pošiljka je svaka pošiljka koja ne zahtijeva isključivu uporabu teretnog prostora prijevoznog sredstva, već se u istom prijevoznom sredstvu (vagonu, kamionu, kontejneru) prevozi zajedno s drugim komadnim pošiljkama. Nasuprot tomu, vagonka, kamionska, odnosno kontejnerska pošiljka zahtijeva ekskluzivno korištenje čitavog teretnog prostora, tj. u prijevoznom sredstvu se prevozi samo ta pošiljka.

Zbirna pošiljka u smislu eksploatacije prijevoznog sredstva ima sva obilježja vagonke, kamionske, odnosno kontejnerske pošiljke budući da se kao takva predaje na prijevoz, no sam

²⁶ Zelenika M., Tarife u međunarodnom i unutarnjem cestovnom prometu, Diplomski rad, fakultet prometnih Znanosti, Zagreb:2011.,str. 207.

se sastoji od više različitih pojedinačnih (komadnih) pošiljaka koje su prethodno prikupljene i konsolidirane u jedinstvenu zbirnu pošiljku.

Usluga zbirnog prometa u kontejnerskom prijevozu robe naziva se LCL Service, eng. *Less than container load*, i dostupna je u gotovo svim većim kontejnerskim lukama, odnosno terminalima.

Zbirne pošiljke u zrakoplovnom prijevozu ne podrazumijevaju ekskluzivno korištenje teretnog prostora, već se njihovim formiranjem samo ostvaruju uštede na prevoznini koje proizlaze iz degresije prijevozne tarife.

Osnovna svrha zbirnog prometa je optimalno iskorištenje prijevoznog kapaciteta, što je jedna od temeljnih pretpostavki za ispunjenje glavnog zahtjeva koji gospodarsko okružje postavlja sustavu tehnologije prometa, a to je smanjenje prijevoznih troškova. Za ilustraciju toga može poslužiti sljedeći pojednostavljeni primjer otpreme:²⁷

Neka prema tarifi broдача prevoznina (P) za 40-stopni kontejner na određenoj relaciji, primjerice luka na Dalekom istoku – Rijeka, iznosi 1800 USD. Korisni volumen 40-stopnog kontejnera (V) iznosi 60 m³.

$$P = 1800 \text{ USD}; V = 60 \text{ m}^3$$

Kako se prevoznina obračunava po kontejneru, relativna cijena prijevoza po jedinici tereta (p) obrnuto je proporcionalna iskorištenosti kapaciteta kontejnera, odnosno količini ukrcanog tereta (v).

$$p = \frac{P}{v}, v \leq V; \text{ za } v = V, p = p_{\min} = \frac{1800}{60} = 30 \text{ USD/m}^3$$

Ako se kontejnerskim prijevozom treba prevesti pošiljka volumena (v₁) od primjerice 20 m³, prevoznina (P₁) bi također iznosila 1800 USD (P₁ = P), odnosno u relativnom iznosu:

$$P_1 = \frac{P}{v_1} = \frac{1800}{20} = 90 \text{ USD/m}^3$$

Ukoliko bi se dotična pošiljka spojila s još jednom ili više pošiljaka drugih pošiljatelja na istoj relaciji (v₁, v₂, ..., v_n), te bi se zajedno predale na prijevoz, kao jedna zbirna pošiljka (v₂), relativna cijena prijevoza za svakog pojedinog pošiljatelja (p_z) bila bi manja, do najmanje 30 USD/m³ u slučaju optimalne iskorištenosti kapaciteta:

²⁷ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str. 208.

$$v_z = v_1 + v_2 + \dots + v_n, v_z \leq V; \quad \text{za } v_z = V, p_z = p_{\min} = 30 \text{ USD/m}^3$$

Prevoznina za svakog pojedinog sudionika u zbirnom prijevozu (PZ_i) iznosila bi:

$$PZ_i = v_1 * \frac{P}{v_z}$$

Odnosno u slučaju optimalne popunjenosti kapaciteta kontejnera ($v_z = V$), za ore spomenutu pošiljku volumena $v_1 = 20 \text{ m}^3$:

$$PZ_i = v_1 * \frac{P}{v_z} = 20 * \frac{1800}{60} = 600 \text{ USD}$$

5.2. Početak i razvoj zbirnog prometa

Iako željeznica ima vlastitu organizaciju prijevoza komadnih pošiljaka, zbirni promet u organizaciji špeditera kao svojevrsna paralelna usluga uspostavljen prvo u željezničkom prometu. Špediter je svojim dostavnim vozilima preuzimao komadne pošiljke kod različitih primatelja, prikupljao ih u svojem ili u željezničkom skladištu, te kao zbirnu vagonsku pošiljku otpremao drugom špediteru – svojem korespondentuza određeno odredište. Korespondent je prihvaćao zbirne pošiljke, koje je rastavljao u svojem skladištu i svojim vozilima dostavljao pojedinačne pošiljke do krajnjih primatelja. Špediteri su pri tome iskoristili prednosti željeznice – niske prijevozne troškove pri prijevozu vagonskih pošiljaka, uz istodobno pružanje nove kvalitete usluge kakvu željeznica nije imala – prijevoz od vrata do vrata i skraćenje roka isporuke (eng. Lead time). Osim toga, špediteri su za svoje komitente obavljali i carinske formalnosti, čime je usluga zbirnog prometa u potpunosti zaokružena.

Sniženje cijena cestovnog prijevoza, uz njegovu veću brzinu i fleksibilnost u odnosu na željeznicu, postupno je dovelo do prelaska najvećeg dijela zbirnog prometa na cestvoni prijevoz, koji je i dalje dominantan. Špediteri koji ostvaruju veliki obrt robe u zbirnom prometu (200 i više tona zbirne robe mjesečno po pojedinom pravcu) najčešće imaju u zakupu kamione za prijevoz pošiljaka između svojih glavnih zbirnih centara, tj. za određeno razdoblje ugovaraju prijevoz po principu *puno za prazno*. To znači da je za određenu relaciju prijevoznik obvezan osigurati odgovarajuće vozilo, za unaprijed određene termine ukrcaja (primjerice ponedjeljkom, srijedom i petkom) koji se stalno ponavljaju tijekom ugovornog razdoblja (primjerice šest mjeseci ili jedne poslovne godine). Špediter mu za to plaća ugovorenu naknadu, neovisno o količini ukrcane robe, koja je u pravilu niža od cijene za *ad hoc* narudžbu, no prijevoznici su uglavnom zainteresirani za takvu suradnju jer je na taj način osiguravaju stalnu zaposlenost svojih kapaciteta. Osim u kopnenom prometu, isti princip

formiranja, otpreme, prijevoza i distribucije zbirnih pošiljaka primjenjuje se u zračnom i kontejnerskom prometu.

Prve zbirne linije iz europskih zemalja za Hrvatsku organizirane su također u željezničkom prometu, u vrijeme bivše Jugoslavije. Jedna od najznačajnijih takvih linija uspostavljena je između Salzburga i Zagreba, suradnjom domaćih špeditera, Transjuga (današnja Transadria) i Intereurope s austrijskim špediterom, Lagermaxom. Lagermaxove zbirne vagone su na zagrebačkom Terminalu Žitnjak naizmjenično prihvaćali Transjug i Intereuropa, koji su također obavljali usluge carinskog zastupanja i dostave pojedinačnih pošiljaka do krajnjih primatelja. U novije vrijeme, zbirni promet je u Hrvatskoj također najvećim dijelom prešao na cestovni prijevoz, dok se željezničkim prijevozom komandnih pošiljaka bavi željezničko poduzeće AGIT d.o.o. (trgovačko društvo u stopostotnom vlasništvu Hrvatskih željeznica). Najznačajniji hrvatski špediteri koji imaju vlastitu organizaciju zbirnog prometa su Transadria, Trast i Zagrebšped, a najznačajniji strani špediteri koji ovu vrstu usluga prodaju na hrvatskom tržištu su Intereuropa, Schenker, Kuhne & Nagel, Lagermax, Franz Welz, Gebrueder Weiss. . .

5.3. Organizacija zbirnog prometa

Zbirnim prometom bave se špediteri koji raspolažu odgovarajućom infrastrukturom, te razvijenom mrežom poslovnih jedinica i korespondenata preko kojih mogu organizirati obavljanje početno - završnih operacija i kontrolirati pošiljke na cijelome prijevoznom putu.

Infrastrukturu zbirnog prometa čine zbirni centri u kojima špediteri prikupljaju pošiljke, odnosno iz kojih organiziraju distribuciju pošiljaka do krajnjih primatelja. To su robno - transportni centri, odnosno terminali, s odgovarajućim skladišnim kapacitetima i transportno-manipulacijskim sredstvima, koji u operativnom smislu pokrivaju svoju gravitacijsku zonu". Zbirni centri također su vezani uz određene prijevozne pravce, bilo da se radi o izravnim zbirnim pošiljkama ili o prekrcaju radi daljnjeg okrupnjavanja prijevoznih jedinica, tj. spajanju pojedinih zbirnih pravaca.

Dopremu odnosno otpremu pošiljaka u sustavu zbirnog prometa činesljedeće tri osnovne faze:²⁸

1. Faza prikupljanja (konsolidacije), obuhvaća:

²⁸ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str. 210.

- preuzimanje pojedinačnih komadnih pošiljaka različitih pošiljatelja i njihovo prikupljanje na jednome mjestu – zbirnom centru za odnosnu gravitacijsku zonu;
 - svrstavanje komadnih pošiljaka prema odredištima, formiranje i otpremu zbirnih pošiljaka za pojedine prijevozne pravce, tj. gravitacijske zone odredišta.
2. Faza transporta, obuhvaća prijevoz zbirne pošiljke od otpremnoga do odredišnoga zbirnog centra. Prijevoz zbirnih pošiljaka između glavnih zbirnih centara u praksi se još naziva linija ili most. To je prijevoz koji se redovito odvija prema unaprijed utvrđenom rasporedu, neovisno okolišini prikupljenih pošiljaka, zbog održanja rokova isporuke“. Špediteri uspostavljaju takve prijevozne mostove između svojih zbirnih centara na kojima redovito postižu najveći obrt robe.
 3. Faza distribucije, obuhvaća:
 - Prihvat i rastavljanje zbirne pošiljke u odredišnom zbirnom centru
 - Dostavu pojedinačnih pošiljaka do krajnjih primatelja

Zbirna pošiljka otprema se jednom prijevoznom ispravom (teretni list CIM/CMRAWB odnosno B/L, ovisno o prometnoj grani), uz koju se obvezatno prilaže popis svih pojedinačnih pošiljaka od kojih se navedena zbirna pošiljka sastoji (eng. Cargo Manifest, njem. Sammelbordereau, Ladeliste). Pošiljatelj toj prijevoznoj ispravi je špediter koji otprema, a primatelj je špediter koji prihvaća zbirnu pošiljku. Za svaku pojedinačnu pošiljku špediter ispostavlja posebnu prijevoznu ispravu koja se naziva bordero, odnosno u zračnom prijevozu kućni teretni list - HAWB, eng. House Air Waybil. Ova je prijevozna isprava internog karaktera, a špediteriju ispostavlja pošiljatelju kao dokaz da je primio pošiljku na prijevoz.

5.4. Prednosti i perspektiva zbirnog prometa

S obzirom na svoju funkciju u optremi i dopremi komadnih pošiljaka, u sustavu zbirnog prometa mogu se identificirati tri glavna subjekta:

1. Korisnik prijevoza
2. Špediter – oragnizator zbirnog prometa
3. Prijevoznik

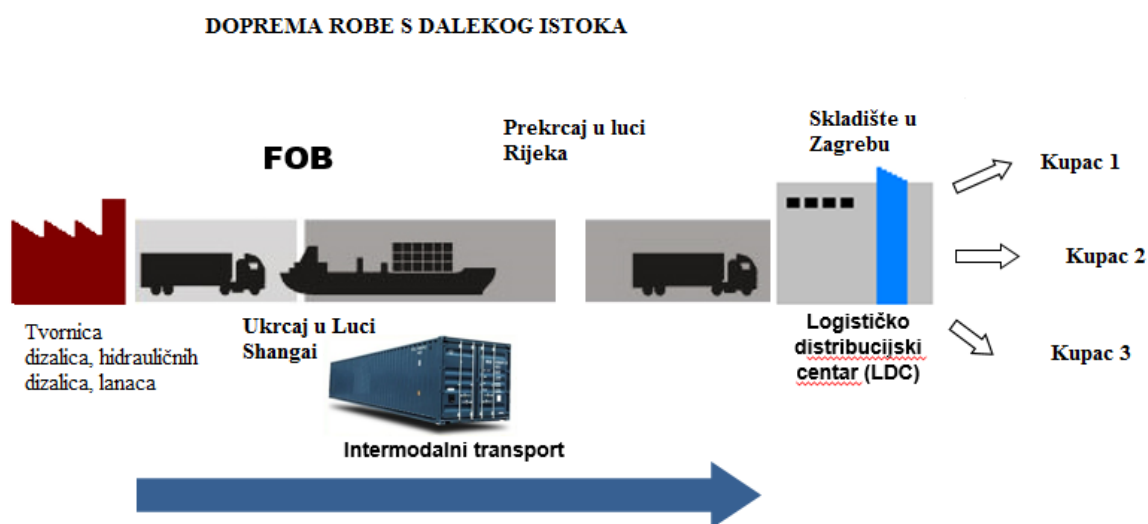
Razvoj međunarodne trgovine i time potaknuti integracijski procesi na međunarodnoj razini, uvjetuju primjenu novih rješenja u području prometnog i carinskog Sustava koja idu u pravcu otklanjanja prepreka slobodnom kretanju roba. Primjerice u robnoj razmjeni između država članica Europske unije i bikiolute su carinske barijere, a sam carinski postupak krajnje je pojednostavljen. Prihodi špeditera od carinskog zastupanja time su u velikoj mjeri smanjeni, s i tendencijom daljnje erozije. Kako bi nadoknadili gubitak ovog dijela prihoda, Špediteri prebacuju težište svojih poslovnih aktivnosti na područje logističkih usluga, gdje organizacija zbirnog prometa i obavljanje s time povezanih usluga (skladištenje, prepakiranje, etiketiranje.) može postati okosnica njihova opstanka na tržištu. Istodobno, zbog sve prisutnijeg trenda prepuštanja svih poslova izvan osnovne djelatnosti poduzeća specijalistima (eng. Outsourcing). može se očekivati povećanje interesa za ovom vrstom usluga. Sve ovo upućujena zaključak da će poslovi zbirnog prometa i dalje dobivati na značaju.²⁹

²⁹ Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. op. cit. p., str. 213.

6. PRIKAZ POSLOVA ŠPEDITERA NA PRAKTIČNOM PRIMJERU DOPREME ROBE S DALEKOG ISTOKA

U sljedećem poglavlju prikazuje se primjer špediterskog poslovanja na praktičnom primjeru koje započinje tako da špediterska tvrtka prima zahtjev za špeditersko djelovanje i preuzima posao. U prikazanom primjeru radi se o dopremi hidrauličnih dizalica, dizalica, hvataljka, gurti i lanaca. Prevozi se 24 različite vrste navedenih robe kao što je prikazano na računu (Prilog 1., Prilog 2) u 40-stopnom kontejneru iz luke u Kini, Shangai.

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.



Slika 1. Shematski prikaz dopreme robe s Dalekog istoka

Izvor: Materijali sa predavanja, Prijevozna logistika

Posao se obavlja na temelju Incoterms termina FOB (Slika 1). 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.

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 brodarka ili agenta brodarka) 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 40 stopa. U poruci kupac navodi:
 - o Naziv dobavljača, adresu, kontakt brojeve i adresu elektroničke pošte i osobu za kontakt
 - o Robu koja se prevozi
 - o Luku ukrcaja – Shangai
 - o Datum ukrcaja – 25. 5. 2016
 - o Kupac zahtjeva da kontejner ide na direktan servis (direktno za luku Rijeka)

Nakon zaprimanja zahtjeva za rezerviranje kontejnera, špediter kontaktira agenta brodarka s kojim surađuje i za svog klijenta (kupca) rezervira jedan kontejner od 40 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, 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.

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.

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).

Popis pošiljaka koji su ukrcani u kontejner (Prilog 4.) ukazuje na to kako bi se paketi odnosno palete trebale slagati da se kontejner maksimalno iskoristi a da i ujedno roba bude zaštićena. Sigurnost robe koja je naručena osigurano je i policom osiguranja (Prilog 5.)

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 (Prilog 6.) i da ga se kamionom pošalje na istovar u skladište kupca. Špediter u nalog prilaže: račun (Prilog 1.), i primjerak teretnice (Prilog 3.).

7. ZAKLJUČAK

Uloga špeditera u organizaciji prijevoza najvažnija je za cjelokupan proces dopreme ili otpreme neke robe. Obavljaju čitav posao koji se od njih traži te izvršavaju sve operacije koje naručitelj nebi znao. U zadatku dopreme robe sa Dalekog istoka, špediter uz sve poslove koje obavlja tokom dopreme robe, mora voditi računa i o svemu prema propisima o carinskom postupku, isporučiti robu u ispravnom stanju na određeno mjesto u predviđenom roku. Učestvu u carinskim pregledima robe koju obavlja inspeksijska služba

Obavljanjem poslova špedicije koji su vrlo zahtjevni, pošiljatelj se riješava velike odgovornosti koju treba uzeti u obzir tijekom prijevoza robe. Očekivajući da će se međunarodni prijevoz i dalje razvijati sa Dalekim istokom, povećavat će se i količina robe koja je naručena, i morat će se osigurati da svaka vrsta robe dođe u odredište u točno određeno vrijeme i tako udovoljiti zahtjevima i potrebama korisnika usluga.

LITERATURA

1. Ivanković Č, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2010
2. Šafran M, Stanković R, Tehnika Špedicije, 2002
3. Zelenika R., „Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja Pomorskih brodara“, Naše more, 55(5-6)/2008
4. Zelenika, R., Pupavac, D., Rudić, D., Špediter u funkciji logističkog operatora, Pomorski zbornik , Vol. 38, No. 1., 2000
5. carina.gov.hr/carinski-postupak-u-postanskom-prometu-2718/2718 6.5.2016.
6. <http://euro-ruta.com/vrste-i-dimenzije-kontejnera/>
7. https://bib.irb.hr/datoteka/656994.ULOGA_I_VANOST_PEDITERA_U_LANCU_OPSK_RBE.pdf
8. www.prometna-zona.com/fiata/
9. https://www.dpd.com/hr/home/otprema/medunarodna_otprema/dispozicija_izvoz_uvoz
10. <http://www.fas-logistika.hr/korisno.php>
11. Bilješke s predavanja
12. Dokumentacija Cargo parnter d.o.o.

POPIS SLIKA

Slika 1. Shematski prikaz dopreme robe s Dalekog istoka	28
---	----

PRILOZI

1 KONT

ZZ LIFTING GEAR & MARINE EQUIPMENT

Company: HANGZHOU RUBY IMP&EXP. CO., LTD Office: 120yuan Industrial Park, Puyang Town, Xiaoshan, Hangzhou, Zhejiang, China 311235 Telephone: 86 571 82633800 Fax: 86 571 82633856 E-mail: sales@zzlifting.com

INVOICE NO. : Z2BIOC013
ORDER NO.: Z2BIOC013
DATE :MAY, 2016

INVOICE

ORIGINAL
正本

Compan		装船口岸 From:	Shanghai	
Address:	Zagreb	目的地 To:		
Tel:				
Fax:		收款人 Pay to:	HANGZHOU RUBY IMP&EXP. CO.LTD	
Attn:				
编号 Items	商品名称和规格 Name of commodity & specification FOB	数量 Quantity Unit	单价 Unit price USD \$	总值 Amount USD \$
1	ZSH-V Lever Block 0.75T 0.75T	10 PC	25	250.00
2	ZSZ-A Chain Block 0.5T,German Style 0.5T	10 PC	18.2	182.00
3	ZSZ-A Chain Block 1T,German Style 1T	10 PC	21.21	212.10
4	ZSZ-A Chain Block 2T,German Style 2T	20 PC	32	640.00
5	ZSZ-A Chain Block 5T,German Style 5T	5 PC	56.25	281.25
6	hydraulic bottle jack 5ton 5ton	50 PC	5.63	281.50
7	hydraulic bottle jack 10ton 10ton	30 PC	7.45	223.50
8	hydraulic bottle jack16ton 16ton	10 PC	9.75	97.50
9	Floor jack 2ton 2ton	30 PC	10.12	303.60
10	Floor jack 3ton 3ton	15 PC	36	540.00
11	Wire Rope Pulling Hoist 5.4T*20M	10 PC	281.25	2 812.50

Prilog 1. Račun sa navedenom robom



12	beam clamp 1000kg 1000kg	10 PC	12.66	126.60
13	beam clamp 2000kg 2000kg	20 PC	14.06	281.20
14	beam clamp 3000kg 3000kg	10 PC	22.5	225.00
15	Flat Webbing Sling(7:1) 1Tx2M	150 PC	1.04	156.00
16	Flat Webbing Sling(7:1) 2Tx3M	100 PC	2.74	274.00
17	Flat Webbing Sling(7:1) 2Tx4M	100 PC	3.59	359.00
18	Flat Webbing Sling(7:1) 2Tx6M	50 PC	5.25	262.50
19	Flat Webbing Sling(7:1) 3Tx2M	50 PC	2.9	145.00
20	Flat Webbing Sling(7:1) 3Tx3M	100 PC	4.1	410.00
21	G80 Short link chain blacken diam.6mm	300 M	1.06	318.00
22	G80 Short link chain blacken diam.10mm	200 M	2.56	512.00
23	G80 Short link chain blacken diam.13mm	200 M	4.38	876.00
24	G80 Short link chain blacken diam.16mm	300 M	6.78	2034.00
Total Value: FOB		USD \$11803.25		

杭州如德进出口有限公司
HANGZHOU RUDY IMP. & EXP. CO., LTD

Handwritten signature or stamp in Chinese characters.

Prilog 2. Račun sa navedenom robom nastavak

BRODSKA
TERETNICA
PAGINA DO RIJEKE

 MAERSK LINE		NON-NEGOTIABLE WAYBILL		SCAC MAEU																								
Shipper CARGO-PARTNER LOGISTICS CHINA LTD JIANGSU ROAD 6F SUN YOUNG BUILD CHANG NING DISTR 200050		Booking No. 604621123		B/L No. 604621123																								
Consignee cargo-partner d.o.o. Sarajevo o/b of Belamionix d.o.o. Sarajevo, BiH - 71000 Sarajevo Tel: + 387 33 778 172 Fax: + 387 33 778 171 email: seagen.sjj@cargo-partner.com		Export references		Incoterms 26191361																								
Notify Party (see clause 22) cargo-partner d.o.o. Sarajevo o/b of Belamionix d.o.o. Sarajevo, BiH - 71000 Sarajevo Tel: + 387 33 778 172 Fax: + 387 33 778 171 email: seagen.sjj@cargo-partner.com		This contract is subject to the terms and conditions, including the law & jurisdiction clause and limitation of liability & declared value clauses, of the current Maersk Line Bill of Lading (available from the carrier, its agents and at www.maerskline.com), which are applicable with logical amendments (uzastih mutacija). To the extent necessary to enable the Consignee to sue and to be sued under this contract, the Shipper on entering into this contract does so on his own behalf and as agent for and on behalf of the Consignee and warrants that he has the authority to do so. The shipper shall be entitled to change the Consignee at any time before delivery of the goods provided he gives the Carrier reasonable notice in writing. Delivery will be made to the Consignee or his authorised agent on production of reasonable proof of identity (and, in the case of an agent, reasonable proof of authority) without production of this waybill. The Carrier shall be under no liability whatsoever for misdelivery unless caused by the Carrier's negligence.																										
Vessel GRETE MAERSK		Voyage No. 621W		Onward inland routing (not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Forwarder)																								
Port of Loading SHANGHAI, CHINA		Port of Discharge Rijeka, Croatia		Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal waybill																								
				Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)																								
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER																												
Kind of Packages, Description of goods, Marks and Numbers, Container No./Seal No. 1 Container Said to Contain 366 Package 8 4330,05 9,801 TUBULAR MOTOR 8501400000 56 571,2 2,68 DIGITAL BLOOD PRESSURE MONITOR 9018902000 68 836,9 4,51 THERMOMETER 9025199090 1 480 0,273 PAPER CUTTING KNIFE 8208900000 103 2010 3,86 NYLON WEBBING 5806320090 11 6072 9,5 ALLOY STEEL CHAIN 73158200 70 560 1,63 STARTER 85369090 40 1120 4 RIBOFLAVIN 2936230000 6 2701 6,42 WEBBING RING 5806320090 1 440,9 1,5 BEER TOWER 8481909000 1 800 1,4 POWDER COATING 3824909990 1 45 0,48 POWDER COATING EQUIPMENT 8424899990			Weight 19967.050 KGS	Measurement 46.0540 CBM																								
Above particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Freight & Charges</th> <th>Rate</th> <th>Unit</th> <th>Currency</th> <th>Prepaid</th> <th>Collect</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6"> Carrier's Receipt: Total number of containers or packages received by Carrier 1 container </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Shipped on Board Date (Local Time) 2016-05-25 </td> <td colspan="2"> Date Issue of Waybill 2016-06-17 </td> <td colspan="2"> Shipped, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Carrier's Receipt" </td> </tr> <tr> <td colspan="6"> Declared Value Charges (see clause 7.3 of the Maersk Line Bill of Lading) for Declared Value of US\$ </td> </tr> </tbody> </table>					Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect	Carrier's Receipt: Total number of containers or packages received by Carrier 1 container						Shipped on Board Date (Local Time) 2016-05-25		Date Issue of Waybill 2016-06-17		Shipped, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Carrier's Receipt"		Declared Value Charges (see clause 7.3 of the Maersk Line Bill of Lading) for Declared Value of US\$					
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect																							
Carrier's Receipt: Total number of containers or packages received by Carrier 1 container																												
Shipped on Board Date (Local Time) 2016-05-25		Date Issue of Waybill 2016-06-17		Shipped, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Carrier's Receipt"																								
Declared Value Charges (see clause 7.3 of the Maersk Line Bill of Lading) for Declared Value of US\$																												
This transport document has one or more numbered pages																												
Signed for the Carrier Maersk Line A/S  As Agent(s)																												

Prilog 3. Brodska teretnica

Kate

NO.	SOPT ID NO.	DEST OFFICE	SHIPPER (PP-Coloader)	CONSIGNEE	POL	POD	Final Destination	Warehouse in no	CTNS	KGS	CBM
1	88259080	ZAG	HANGZHOU WISTAR	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88259080	8	4330	9,8
2	88259171	ZAG	ROSSMAX	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88259171	121	1324	6,5
3	88469200	ZAG	CHAGNZHOU KIMDA	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88469200	1	480	0,273
4	88469721	ZAG	ANHUI LIGHT	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88469721	106	2070	4
5	88480850	ZAG	HANGZHOU RUBY	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88480850	6	6000	6
6	88526850	ZAG	TAIXING FENGLING	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88526850	70	560	1,63
7	88508569	ZAG	JIANGXI DEXING	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88508569	40	1120	4
8	88529623	ZAG	HANGZHOU TLE	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88529623	6	2500	6
9	88573852	ZAG	TALOS	[REDACTED]	SHA	KOP	ZAG	CPL88573852	1	367,15	1,5
10	88378633	SJJ	JINHU COLOR	[REDACTED]	SHA	KOP	SJJ	CPL88378633	2	845	1,88

361 19596,15 41,583

Prilog 4. Popis pošiljaka ukrcanih u kontejner



Generali

Generali Versicherung AG
 Generaldirektion
 Landstrasse 1-3
 1010 - Wien
 T +43 1 534 01-0
 F +43 1 534 01-11534
 office.at@generali.com

INSURANCE - CONFIRMATION No. **1607**

The undersigned Company herewith certifies to
 HOLDER
 to have insured for account of whom it may concern under Open Policy No. **000-2371-0409**
 the amount of **USD 11.803,25**

on the hereafter mentioned goods by
 Schiff/Schiff/llkw
 for the voyage from
 SHANGHAI via: RIJEKA
 to
 ZAGREB

Insured Interest (Number and kind of parcels, marks, numbers, weight) and Policy conditions
 11CII / 6072,00kg / ALLOY STEEL CHAIN
 JA

all risks coverage

This Insurance is valid in accordance with clauses
1, 2, 7, 11, 8, 17, 19

issued in **2** copies. Settlement of a claim under one copy of this certificate causes all other copies to become null and void and frees the underwriter from all liabilities under this insurance.
 No payment to be made except against surrender of the duly endorsed certificate. The underwriter is entitled, but not obliged, to demand a proof of identity of the holder of this certificate before effecting payment. In case of damage to or total or partial loss of the goods insured the following surveys:
 Pino Rebulla Cargo & Yacht Surveyors
 Put Gradine 46 22243 Murter, 22243 Murter
 T: +385 22 435498, F: +385 22 435498

must be requested immediately to certify the loss or damage.
 Surveyor's functions are limited to that of an independent observer retained for the sole purpose of reporting on the nature, extent and proximate cause of loss; the surveyor has not authority or right to represent the underwriter with regard to the terms and conditions of this contract of insurance.
 In the event of any dispute another jurisdiction shall be solely before the Courts of Austria at the place of issuance of this certificate and service of process must be performed in compliance with Austrian law upon the underwriter as named herein.
 In case of loadings by rail and/or railway, the respective points or railway officials must be requested within the time stipulated for this purpose to issue a certificate of loss. If such certificate cannot not be given the surveyor should be advised.
 Non-observance of these stipulations invalidates all rights for compensation on the underwriter.

Generali Versicherung AG

Vienna/Austria, 15.06.2016

Generali Versicherung AG, Abkömmling der in Wien
 Festschreib 30 Wien 20 080164, UID-Number: ATU 38707, D/3E: 04a/14a 0403390

IMPORTANT
 PROCEEDURE IN THE EVENT OF LOSS OR DAMAGE FOR WHICH UNDERWRITER MAY BE LIABLE

LIABILITY OF CARRIERS, BAILEES OR OTHER THIRD PARTIES

It is the duty of the Assured and their Agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimizing a loss and to ensure that all rights against Carriers, Bailees or other third parties are properly preserved and exercised. In particular, the Assured or their Agents are required:

- To claim immediately on the Carriers, Port Authorities or other Bailees for any missing packages
- In the circumstances, except where other parties, to give clear receipts when a goods are in receipt of custody
- When delivery is made by Carriers, to ensure that the Container and its seals are examined immediately by their responsible officials. If the Container is delivered damaged or with break, broken or missing or with seals other than as stated in the shipping documents, to cause the delivery receipt to be signed and retain all defective or irregular receipts for subsequent examination
- To notify immediately by advice to Carriers or other Bailees. Representatives if any loss or damage for which they are liable on the Carriers or other Bailees for any loss or damage for which they are liable on the Carriers or other Bailees within 3 days of delivery if the loss or damage was not apparent at the time of delivery

NOTE: The Carriage or other Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities at the port of discharge

Prilog 5. Polica osigurnja robe

EUROPSKA ZAJEDNICA		1 DEKLARACIJA		A CARINARNICA ODREDIŠTA		
8 Primerak za primatelja/voznika	2 Posiljatelj/voznik SUZHOU EXPO DISPLAY APPLIANCE MANUFACTURE CO. HUAYANG ROAD HUANGDAI, CN Indikator AEO: 0 - NE		Br: ---		HR030171 RGP JANKOM. I S.ZONA 01.09.2016 11:33:49 MRN 16HR030171U0216878	
	8 Primatelj Jankomir 25 J 10000, Zagreb, HR Indikator AEO: 0 - NE		Br: HR14138952609		9 Osoba odgovorna za financijsko poravnavanje	
	14 Desinant/Zastupnik [2] CARGO-PARTNER d.o.o. Jankomir 25 J 10000, Zagreb, HR Indikator AEO: 0 - NE		Br: HR84596041174		15 Zemlja otpremel/voza Kina	
	18 Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva u dolasku R1561VI		19 KTR 0		20 Uvjeti isporuke EXW SHANGAI	
	21 Identitet i nacionalnost aktivnog prijevoznog sredstva koje prelazi granicu		22 Valuta i ukupan iznos iz fakture HR USD 3.150,00		23 Tečaj valute 6,63171600	
	25 Vrsta pr. na grb. 3		26 Vrsta pr. u unut. 3		27 Mjesto istovara	
	29 Carinarnica ulaska HR060178		30 Mjesto robe car.ski.cargo-partner		28 Financijski i bankovni podaci	
	31 Pakiranje i oca robe		32 Br.		33 Tarifna oznaka	
	44 Instrument osiguranja: (J0006) (11002/2013/0412/2/HR84596041174)		41 Posebna mjerna jedinica		42 Vrijednost stavke	
	47 Obracun davanja		48 Odgodeno plaćanje		49 Oznaka skladišta	
50 Glavni obveznik		Potpis:		FC CARINARNICA OTPREME		
51 Predvid. carinarn. provaza (i zemlje)		Zastupan po: Mjesto i datum:		53 Određena carinarnica (i zemlja)		
52 Osiguranje ne vrijedi za		54 Mjesto i datum		55		
KONTROLA ODREDIŠNE CARINARNICE		Sluša i rok završetka postupka:		Razlog nepuštanja, rok za ispunjenje uvjeta:		
Status: Deklaracija završena		Datum zadnje izmjene: 01.09.2016.		Potpis, ime i prezime deklaranta/zastupnika: HR84596041174, Ivica Romić Ivica Romić,		

Prilog 6. Carinska deklaracija