Utjecaj špediterskih troškova na cijenu prijevoza robe

Vrbančić, Vanesa

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:566377

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Vanesa Vrbančić

UTJECAJ ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA NA CIJENU PRIJEVOZA ROBE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 25. travnja 2017.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4107

Pristupnik: **Vanesa Vrbančić (0135236063)**
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

Zadatak: **Utjecaj špediterskih troškova na cijenu prijevoza robe**

Opis zadatka:

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. Špediter je 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 procesa, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminali, carina, inspekcijske službe ...) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu.
Zadatak je u završnom radu definirati poslove špeditera i način naplate tih poslova, analizirati način izračuna prijevozne usluge te odrediti koliki udio u toj cijeni imaju špediterski troškovi i što sve ulazi u iznos špediterskih troškova.

Zadatak uručen pristupniku: 28. travnja 2017.

Mentor:

doc. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

UTJECAJ ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA NA CIJENU PRIJEVOZA ROBE

THE IMPACT OF SHIPPING COSTS ON THE TRANSPORTATION COSTS

Mentor: doc. dr. sc. Darko Babić

Student: Vanesa Vrbančić
JMBAG: 0135236063

Zagreb, rujan 2017.

SAŽETAK

Špediter se isključivo bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe svog komitenta. Uz osnovni zadatak, špediter se susreće s raznovrsnim, kompleksnim i brojnim osnovnim i specijalnim poslovima. Koristeći usluge koje nudi špediter, komitentu je u interesu po najnižoj cijeni na tržištu i uz zadovoljavajuću kvalitetu i pouzdanost usluge otpremiti ili dopremiti robu. Prilikom izvršenja usluga javljaju se špediterski troškovi koji utječu na visinu cijene prijevoza robe. Kako bi pokrili svoje troškove i ostvarili zaradu špediteri naplaćuju svoje usluge prema cjeniku troškova. Što su veći špediterski troškovi to će biti i skuplji prijevoz. Analizirane su cijene međunarodnog i domaćeg prijevoza dvije tvrtke i međusobno su uspoređene. Konačna cijena za komitenta uvećava se povećanjem udaljenosti i mase pošiljke, uslugom carinskog posredovanja, skladištenja i ostalih ugovorenih usluga, dodatkom za gorivo te na kraju i porezom na dodanu vrijednost (PDV).

KLJUČNE RIJEČI: špedicija; poslovi špeditera; špediterski troškovi; cijena prijevoza robe

SUMMARY

The freight forwarder exclusively deals with the organization of shipment and delivery of the goods of his clients. Along with the basic task, the forwarder is confronted with a variety of complex and numerous basic and special tasks. Using the services offered by the freight forwarder, the customer is in the interest of the lowest price on the market and with the satisfying_quality and reliability of the service. Shipping costs are incurred during the execution of the services, which affect the transportation costs. In order to cover their costs and make a profit, forwarding agents charge their services according to the price list. The higher the shipping costs it will be the more expensive transportation. The prices of two companies of international and domestic transport are analyzed and mutually compared. The final price for the customer is increased by increasing the distance and weight of the shipment, the service of customs brokerage, warehousing and other contracted services, the addition of fuel and finally the value added tax (VAT).

KEYWORDS: shipping; freight forwarder jobs; shipping costs; transportation costs

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU 2
2.1. Osnovni pojmovi 2
2.2. Vrste špedicije 3
2.3. FIATA-Međunarodni savez špediterskih udruženja 5
2.4. INCOTERMS 2010. 6
3. POSLOVI ŠPEDITERA 9
3.1. Podjela poslova špeditera 9
3.2. Osnovni poslovi špeditera 11
4. DEFINICIJA ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA I TROŠKOVA PRIJEVOZA 14
4.1. Ugovor o špediciji 14
4.2. Cijena špediterskih usluga 14
4.3. Osiguranje 15
4.4. Troškovi otpreme, dopreme i provoza robe 16
5. ANALIZA ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ 17
5.1. Razvoj špedicije na području Republike Hrvatske 17
5.2. Statusi špeditera u Hrvatskome pravnom sustavu 18
5.3. Carinski sustav 19
6. DEFINIRANJE UTJECAJA ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA NA CIJENU PRIJEVOZA ROBE 21
6.1.Tarife-postupak definiranja cijene prijevoza 21
6.1.1. Tarife u cestovnom prometu 22
6.1.2. Tarife u željezničkom prometu 22
6.1.3. Tarife u pomorskom prometu 23
6.1.5. Tarife u zračnom prometu 23
6.2. Primjer cijena prijevoza tvrtke In-Time 24
6.3. Primjer cijena prijevoza Overseas Expressa 31
6.4. Usporedba cijena tvrtke In time i Overseas Expressa 38
7. ZAKLJUČAK 40
POPIS SLIKA 41
LITERATURA 42

1. UVOD

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. Otprema robe u unutarnjoj razmjeni, a napose u međunarodnoj, iako na prvi pogled izgleda jednostavna, ipak je složen posao. Prvenstveno izbor najpovoljnijeg i najjeftinijeg puta traži poznavanje mnogih podataka. Potrebno je poznavati robu i njenu prirodu, opasnosti prilikom transporta, kao i čitav niz drugih okolnosti. Također uz poznavanje robe potrebno je i poznavanje poslovanja niza osoba koje obavljaju određene usluge u transportu robe od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, to jest na putu od prodavatelja do kupca. Do odredišta se najčešće prevozi roba kombinirano, na primjer željeznicom, riječnim brodom, morem, cestom ili zrakom te u tijeku prijevoza se izvršavaju razne manipulacije robom. Obavljanje ovih poslova i zadataka, kao i praćenje robe za vrijeme njenog prijevoza, dobro poznavanje tehnologije prometa, međunarodne trgovine, prometnih, carinskih, osiguravajućih, i međunarodnih transportnih propisa, spadaju u zadatak špeditera. Pri tome treba voditi računa da se roba dopremi na vrijeme. Zadaci koji se postavljaju pred špeditera uvijek uključuju i zahtjev za smanjenjem prijevoznih troškova koji značajno utječu na cijenu prijevoza robe.

U završnom radu prikazuju se isprva temeljni pojmovi i postavke špedicije, dok su u trećem poglavlju opisani osnovni poslovi špeditera kojima se pobliže dobiva slika o njihovoj ulozi u transportu robe. Definiranjem špediterskih troškova i troškova transporta u četvrtom poglavlju prikazuju se što sve utječe na cijenu špediterskih usluga i visinu prijevoznih troškova. Zatim analiziranjem špediterskog poslovanja u Republici Hrvatskoj u petom poglavlju opisuje se povijesni razvoj špedicije u Hrvatskoj, pravna regulativa i carinski sustav. U šestom poglavlju naglasak je na pojmu tarifa, tarifnim načelima kao i ostalim pojmovima usko vezanim za to područje koji olakšavaju izračun cijene prijevoza. Radi boljeg prikaza naplaćivanja cijena prijevoza i dodatnih troškova, dat je primjer objavljenih cijena špediterske tvrtke tvrtke In-time i Overseas Expressa, te njihova usporedba.

2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

2.1. Osnovni pojmovi

Riječ špedicija potječe od latinske riječi "expedire", što u doslovnom prijevodu znači "odriješiti", "urediti", dok se u praktičnoj primjeni prevodi s "otpremiti", "otposlati". Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. Špediciju kao aktivnost možemo opisati kao skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, vještina i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara svim prijevoznim sredstvima, svim prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu.[1]

Špediter (njem. Spediteur, eng. Forwarding agent) jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i sve poslove s tim u svezi. Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, osiguratelj, luka, robni terminal, carina...) i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Osim izraza špediter, u našem se jeziku upotrebljava i riječ otpremnik. U poslovnoj praksi poduzeća koja se bave organizacijom otpreme, u većini slučajeva imaju u svom nazivu izraz špediter, kao na primjer Zagrebšped, dok se u stručnoj literaturi koriste oba izraza.[2]

U špediterskoj djelatnosti susreću se još neki pojmovi. U slučajevima kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti sve poslove, u tu svrhu angažira svoje korespondente: međušpeditere i podšpeditere.

Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Špediter naime ne može uvijek sam obaviti sve povjerene mu zadatke u cijelom transportnom procesu, pa se on stoga u izvršenju komitentova naloga koristi uslugama međušpeditera, najčešće u inozemstvu. Špediter obično povjerava međušpediteru otpremu, dopremu, ili provoz robe na određenoj relaciji ili određenim prijevoznim sredstvima. Špediter može angažirati i više međušpeditera u istoj zemlji i pri organiziranju otpreme i dopreme jedne te iste pošiljke. To čini samo u slučaju izuzetno složenih otprema i doprema robe, naročito interkontinentalnih. U takvom slučaju špediter povjerava svakome od njih izvršenje onih poslova za koje određenog korespondenta smatra najstručnijim i najsposobnijim.

Podšpediter je osoba na koju je glavni špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla. Špediter je ponekad iz opravdanih razloga prisiljen da prenese na podšpeditera izvršenje komitentova naloga, s tim da ga podšpediter zamijeni u čitavom poslu. Najčešće zbog preopterećenosti u poslu ili zbog toga što nema organiziranu vlastitu radnu jedinicu u nekom mjestu iz kojeg treba otpremiti ili dopremiti robu.

[1] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 47.
[2] Bendeković, J., Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2008., str. 79.

2.2. Vrste špedicije

Špediterski su poslovi toliko raznovrsni da je trebalo doći do određene podjele rada i specijalizacije. Postoji više stajališta prema kojima se špedicija može podijeliti, a neki od glavnih su:[3]

a) Prema teritorijalnom djelokrugu rada: nacionalna i međunarodna špedicija
b) Prema osnovnom obilježju poslovanja: lučka, kontinentalna i granična špedicija

1. Nacionalna špedicija

Bavi se isključivo organiziranjem otpreme i dopreme unutar granica jedne države i koja se pri tome služi isključivo domaćim prijevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija organizira otpremu i dopremu robe u istom mjestu ("loko špedicija") i iz jednog mjesta u drugo mjesto iste države ("međumjesna špedicija"), gdje međumjesni špediter mora dobro poznavati domaći prometni sustav i unutarnju trgovinu. Nacionalni špediter se ne može baviti organizacijom otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu, dok međunarodni špediter može obavljati špeditersku djelatnost u nacionalnom prometu.

2. Međunarodna špedicija

Bavi se organiziranjem otpreme robe iz vlastite zemlje u strane zemlje (izvozna špedicija), dopreme robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i provoza robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (tranzitna ili provozna špedicija). Međunarodni se špediteri rjeđe specijaliziraju samo za jednu od spomenutih vrsta organizacije otpreme robe. Češći je slučaj da se bave sa sve tri vrste međunarodne špedicije. Mlađa je od nacionalne špedicije. U većini zemalja oko 95 % cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja se putem specijaliziranih špediterskih poduzeća. Raznovrsnost poslovanja špeditera i povećanje želja korisnika dovelo je do podjele međunarodne špedicije na lučku, kontinentalnu i graničnu.

3. Lučka (pomorska) špedicija

Lučka špedicija je špedicija koja se isključivo ili pretežno bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Poslovi lučke špedicije obavljaju lučki špediteri. Među glavnim vrstama špedicije najznačajnije mjesto pripada lučkoj pomorskoj špediciji zbog činjenice da se oko 75 % svjetske trgovine odvija preko mora. Stoga se s pravom može reći da tržište rada međunarodne špedicije leži upravo u lukama. S obzirom na svoje osnovno obilježje lučka špedicija se zove i pomorska. Takvo značenje proizlazi zbog dva glavna razloga: more je najjeftiniji prijevozni put, more kao prometni put ima izvjestan monopolski položaj, jer jedino ono omogućava veći i obimniji robni promet između pojedinih kontinenata, otoka i kopna, i otoka među sobom. Svi su prometni putovi na svim kontinentima usmjereni prema moru, odnosno završavaju u morskim lukama.

[3] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 74.

Lučki špediteri izvršavaju svoje brojne poslove, odnosno organiziraju brojne manipulacije na morskim lukama (uskladištenje robe, istovar, utovar, pretovar, sortiranje, signiranje, pakiranje, stupanje u ekonomsko pravne odnose s brodarima, skladištima, željeznicom, cestovnim prijevoznicima, osiguravajućim kućama, carinskim i sanitarnim, veterinarskim i drugim sudionicima u prometnom sustavu) s ciljem da koordiniranjem rada svih sudionika u otpremi i dopremi robe ubrzaju te radnje i da smanje prijevozne troškove na najmanju moguću mjeru. Dakle lučki špediteri mogu vrlo bitno utjecati na sigurno, stručno, brzo i ekonomično izvršavanje poslova svih sudionika u prometu robe morskim putem. Oni upotrebljavajući FIATA teretnicu za kombinirani transport pojavljuju se u ulozi operatora kombiniranog transporta i na taj način postaju "nositelj cjelokupnog transportnog pothvata".

4. Kontinentalna špedicija

To je špedicija koja se isključivo bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kopnenim prijevoznim putem. Kontinentalna špedicija se može podijeliti na željezničku, riječno – kanalsko – jezersku, cestovnu i zračnu (zrakoplovnu) špediciju. Poslove kontinentalne špedicije izvršavaju kontinentalni špediteri. Oni se specijaliziraju za organiziranje otpreme i dopreme robe jednim od spomenutih prijevoznih puteva. U praksi se najčešće ne vrše specijalizacije i podjela kontinentalnih špeditera na spomenute podvrste. Oni redovno organiziraju otpremu i dopremu robe svim vrstama kontinentalnih puteva prema propisima koji vrijede za određenu prijevoznu granu. Oni prate prometne, a naročito tarifne prilike u željezničkom, riječnom, cestovnom i zračnom prometnom sustavu gotovo svih zemalja svijeta. Takvo im praćenje omogućava tarifno kombiniranja i korištenja povlastica koje vrijede za prijevoz robe kroz pojedine zemlje. Kontinentalni špediteri mogu u kombiniranom transportu koristeći suvremene oblike racionalizacije manipuliranja i transporta robe (paletizacija, kontejnerizacija), te posebno u multimodalnom transportu (Huckepack), bitno utjecati na racionalizaciju manipuliranja i transporta robe. Brojna hrvatska poduzeća za međunarodnu špediciju se gotovo redovno bave poslovima lučke i poslovima kontinentalne špedicije. Pravni položaj i odgovornost špediterskih poduzeća regulirani su na isti način i za kontinentalnu i za lučku špediciju.

5. Granična špedicija

Granična špedicija pretežno se bavi carinskim poslovima oko otpreme izvozne, dopreme uvozne i tranzitne robe, te drugim poslovima koji su u vezi sa prijelazom robe preko državne granice. Djelatnost granične špedicije obuhvaća one usluge koje su povezane sa obavljanjem određenih carinskih formalnosti oko izvoza, uvoza, tranzita robe i raznim manipulacijama koje se obično obavljaju s takvom robom na granici (pretovar robe, privremeno skladištenje, organizacija i omogućavanje pregleda robe, sanitarni veterinarski i fitosanitarni pregled). U djelokrug graničnih špeditera spadaju i drugi poslovi koji se odnose na kontrolu kvalitete i kvantitete robe, doleđivanje lakopokvarljive robe i hranjenje životinja i slično. Granični špediter također ima zadatak da organizira zbirni promet pošiljaka. Takvim se prometom osigurava brza otprema robe, a istovremeno povoljno utječe i na visinu prijevoznih troškova. Granični špediteri obavljaju svoje specifične poslove u okviru špediterske djelatnosti vrlo često po nalogu i za račun drugih (lučkih, kontinentalnih i

graničnih špeditera) koji na odgovarajućem graničnom prijelazu nemaju vlastite organizirane jedinice.

2.3. FIATA-Međunarodni savez špediterskih udruženja

Međunarodni špediteri su nezaobilazna karika u obavljanju vanjskotrgovinskih poslova i organizaciji prijevoza robe. U praksi međunarodnog prijevoza robe uočene su teškoće koje je njihova međunarodna udruga izradom novih isprava olakšala i ubrzala odvijanje špediterskih poslova.

FIATA (franc. "Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles", engl. "Internation Federation of Freight Forwarders Associations") je Međunarodni savez špediterskih udruženja, kojeg su 31.05.1926. u Beču osnovali međunarodni špediteri. To je nevladina organizacija koja danas obuhvaća približno 40.000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država. [4]

FIATA-om upravlja njeno predsjedništvo a djeluje putem skupštine koje predsjedništvo organizira u određenim vremenskim periodima, kroz različita stalna i povremena povjerenstva (povjerenstvo za ekonomske, pravne poslove i dokumentacije i slično). Sjedište joj je u Švicarskoj, u Zürichu.[5]

Uloga organizacije je da unapređuje špeditersku djelatnost u svijetu, te da sudjeluje u radu drugih međunarodnih udruga, te drugim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju različitih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga. Kroz zadnja 4 desetljeća Fiata-ino djelovanje najuočljivije je kroz dokumente i obrasce koje je donijela sa svrhom pojednostavljivanja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta.

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja su:

1.) **FCR** (engl. "Forwarders Certificate of Receipt") – špediterska potvrda o primitku – neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme. Izdaje se i koristi u slučajevima kašnjenja originalnih prijevoznih isprava ili za potrebe naplate potraživanja od kupca putem dokumentarnog akreditiva. FCR je za špediterova nalogodavca neopoziva potvrda. Primljeni nalog se može opozvati jedino ako se vrati original potvrde i uz pretpostavku daje špediter još u mogućnosti ispuniti taj opoziv. Ta isprava se ne izdaje po naredbi pa se i ne može prenositi indosamentom[6].

2.) **FCT** (engl. "Forwarders Certificate of Transport") – špediterska transportna potvrda – isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u

[4] http://www.prometna-zona.com/fiata/ (kolovoz, 2017.)
[5] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str 17.
[6] Posebna izjava kojom indosant (prenositelj) prenosi vrijednosni papir na indosatara (stjecatelja, novog vjerovnika) i tu izjavu potpiše. Indosament je najčešći način prenošenja vrijednosnih papira po naredbi.

točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme. Naziva se i Pravom transportnom ispravom što znači da može zamijeniti svaku originalnu prijevoznu ispravu u bilo kojoj grani prometa, s tim da u pomorskom prometu zamjenjuje originalnu teretnicu, ali ne može biti prenosiva. FCT potvrda se izdaje kada je sasvim sigurno da je roba prošla cjelokupnu propisanu izvoznu proceduru i nakon što je s određenim prijevoznikom sklopljen ugovor o prijevozu.

3.) **FBL** (engl. "Intermodal Transport Bill of Lading") – teretnica za intermodalni prijevoz – služi u intermodalnom prijevozu sa ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana. Prilikom upotrebe postoje dva načina obračuna prevoznine. Jedan način je da izdavatelj isprave obračuna prevozninu u cijelosti, a drugi da svaki prijevoznik obračunava i upisuje u ispravu svoj dio prevoznine. Izdavanjem te isprave špediter na sebe preuzima odgovornost za dijela i propuste svih sudionika u mješovitom prijevozu čijim se uslugama koristi za ispunjenje ugovora o prijevozu na osnovi kojeg je izdana FBL. Prenosiva je isprava izuzev u slučaju kad je na njoj izričito navedeno da je neprenosiva.

4.) **FWB** (engl. "Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill) – teretni list za multimodalni prijevoz – neutrživi teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici.

5.) **FWR** (engl. "FIATA Warehouse Receipt") – špediterska skladišna potvrda – prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju.

6.) **SDT** (engl. "Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods") – potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe – obrazac kojim pošiljatelj, kao nalogodavac špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima.

7.) **SIC** (engl. "Shippers Intermodal Weight Certification) – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu – izdaje se kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća 29.000 funti ili 13.154 kg.

8.) **FFI** (engl. "FIATA Forwarding Instructions") – špediterske upute – obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.

2.4. INCOTERMS 2010.

Prijevoz robe iz jedne zemlje u drugu, vrlo često na velike udaljenosti i uz uporabu više grana prometa redovito je izložen brojnim i različitim manipulacijsko-prijevoznim troškovima i rizicima, na primjer gubitku ili oštećenju, zakašnjenju što dovodi u pitanje korektnost i povjerenje između poslovnih partnera. Kako bi se izbjegla različita shvaćanja,

nejasnoće i sporovi donesena su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina – INCOTERMS.

INCOTERMS, eng. International Commercial Terms (IN-CO-TERMS) su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina eng. International rules for the interpretation of trade terms koja uređuju pravno-ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu. Doneseni su prvenstveno kako bi se izbjegla različita shvaćanja, nejasnoće i sporovi pri tumačenju nekih najvažnijih obaveza iz kupoprodajnih ugovora.

Transportne klauzule od svog prvog donošenja 1936. godine u Parizu od strane Međunarodne trgovačke komore imale su nekoliko revizija kroz godine, sve u skladu sa novim terminologijama prijevoza tereta i primjeni i razmjeni elektronskih podataka.

Cilj Incoterms-a je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja.

Uređuju odnos isključivo između prodavatelja i kupca, osobito:[7]

- Obveze vezane za predaju robe (u skladištu, prvom prijevozniku, na odredištu i tako dalje)
- Obveze vezane za obavljanje carinskih formalnosti
- Obveze vezane za osiguranje robe u prijevozu
- Obveze vezane za pribavljanje prijevoznog sredstva
- Obveze vezane za pribavljanje posebnih isprava koje prate robu (uvjerenje o porijeklu proizvoda, fitosanitarni certifikati, certifikati o obavljenoj kontroli robe)
- Obveze vezane uz pakiranje robe
- Podjela troškova između prodavatelja i kupca i slično.

Incoterms-i su razvrstani u četiri skupine koje se označavaju početnim slovom kratica engleskih naziva odgovarajućih paritetnih klauzula. To su skupine E, F, C i D.[8]

"E" skupina – čini klauzula EXW koja ukazuje na polazak robe iz mjesta isporuke, s time da prijevoz i osiguranje nisu plaćeni odnosno da te troškove snosi kupac (uvoznik).

"F" skupina – čine klauzule FAS, FCA i FOB koje ukazuju na to da glavni prijevoz i osiguranje nisu plaćeni, odnosno da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu samo do luke, odnosno do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac (uvoznik) na naznačenom mjestu.

"C" skupina – čine klauzule CFR, CIF, CIP i CPT koje ukazuju na to da je glavni prijevoz platio prodavatelj (izvoznik), a kod klauzula CIF i CIP da je prodavatelj (izvoznik) platio i prijevoz i osiguranje do imenovanog odredišta.

[7] http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_(3)/Materijali/Incoterms_2010.pdf (kolovoz, 2017.)
[8] www.infoteh.ba/?l=19 (kolovoz, 2017.)

“D” skupina – čine klauzule DAT, DAP i DDP koje ukazuju na isporuku robe na imenovano odredište na trošak i rizik prodavatelja (izvoznika).

Prilikom primjene pojedinih transportnih klauzula važno je da hrvatski poduzetnici, koji se bave poslovima vanjskotrgovinskog prometa, posebno ako se nalaze u ulozi izvoznika, kupcima robe, uvijek nastoje ugovoriti onu transportnu klauzulu prema kojoj će se uz robu prodati transportne, osiguravajuće i duge usluge hrvatskih uslužnih poduzeća i organizacija. Tako će se u izvoznu cijenu uključiti svi troškovi domaćih uslužnih poduzeća i ostvariti veći devizni priljev, a s druge strane izravno i neizravno zaposliti domaća – hrvatska poduzeća specijalizirana za pružanje usluga transporta, osiguranja, kontrole, skladištenja i druge.[9]

[9] Bendeković, J., Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2008., str. 54.

3. POSLOVI ŠPEDITERA

3.1. Podjela poslova špeditera

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojega nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu. U izvršavanju tog zadatka međunarodni se špediter susreće s raznovrsnim, kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati suvremeni vanjskotrgovinski i prometni sustavi.[10]

Prof. dr. Turina je poslove međunarodne špedicije, s obzirom na njihovo značenje (važnost za međunarodnu špeditersku djelatnost i njihov udio u svakodnevnom radu međunarodnih špeditera) sistematizirao u dvije glavne skupine:[11]

1. Skupinu osnovnih poslova čine oni poslovi bez kojih se ne može ni zamisliti funkcioniranje sustava međunarodne špedicije:

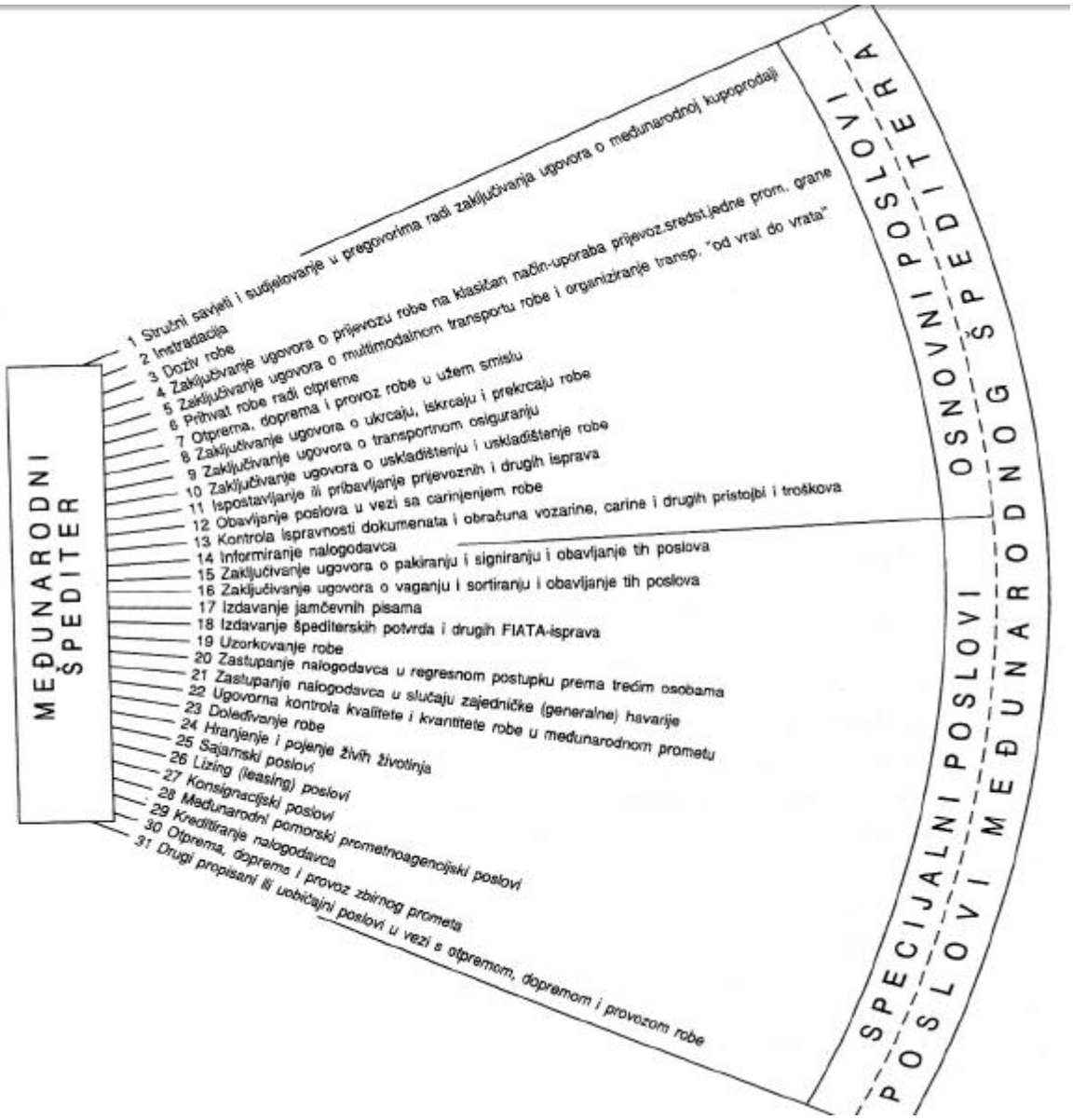
- Stručni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi zaključivanja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji,
- Instradacija,
- Doziv robe,
- Zaključivanje ugovora o prijevozu robe na klasičan način te uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane,
- Zaključivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta „od vrata do vrata“,
- Prihvat robe radi otpreme,
- Otprema, doprema i provoz robe u užem smislu,
- Zaključivanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
- Zaključivanje ugovora o transportnom osiguranju,
- Zaključivanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe,
- Ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih isprava,
- Obavljanje poslova u vezi s carinjenjem robe,
- Kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troškova,
- Informiranje nalogodavca.

[10] Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Rijeka, 2005., str. 115.
[11] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 111.

2. Skupinu specijalnih poslova špediter obavlja povremeno, u posebnim prilikama kada pomoću njih kompletira svoj paket usluga u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu.

Specijalni poslovi špeditera:

- Zaključivanje ugovora o pakiranju i signiranju, te obavljanje tih poslova;
- Zaključivanje ugovora o vaganju i sortiranju, te obavljanje tih poslova;
- Izdavanje jamčevnih pisama;
- Izdavanje špediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata;
- Uzorkovanje robe;
- Zastupanje nalogodavca u regresnom postupku prema trećim osobama;
- Zastupanje nalogodavca u slučaju zajedničke havarije;
- Ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu;
- Hranjenje i pojenje živih životinja;
- Doleđivanje robe;
- Sajamski poslovi;
- Leasing poslovi;
- Međunarodni pomorski prometno-agencijski poslovi;
- Kreditiranje nalogodavca;
- Otprema, doprema i provoz zbirnog prometa;
- Drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe.



Slika 1. Prikaz poslova međunarodnog špeditera[12]

3.2. Osnovni poslovi špeditera

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Ima stalan uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, te je stoga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi vanjsko trgovinskih kalkulacija. Pravodobno uključivanje špeditera u pripremu i ugovaranje vanjsko trgovinskih poslova, u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza

[12] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 116.

proizlaze, te povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.

Instradacija je kvalitetno najsloženiji, najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera. Pod instradacijom smatra se određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Od više mogućih prijevoznih rješenja, špediter će na temelju određenih elemenata odrediti optimalno, to jest ono koje je najpovoljnije za komitenta. Pritom do punog izražaja dolazi stručnost špeditera kao organizatora i tehnologa prijevoza.

Špediterski posao doziv robe treba razlikovati od njegovog posla instradacije. Kod doziva robe špediter ne obavlja izbor prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, već samo daje pošiljatelju upute kada će i u kojem mjestu utovariti robu. Pravodobnim dozivanjem robe vrši se brži protok robe, bolje skladištenje, manevriranje robom, a također se smanjuje zadržavanje robe u nekom od lučkih skladišta, jer velika zadržavanja robe predstavljaju gubitak u novcu.

Značaj špediterove uloge pri zaključivanju ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlazi iz njegove primarne funkcije organizatora prijevoza. 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. Špediter se također u prijevoznoj ispravi može pojaviti kao primatelj. U vanjskotrgovinskom prometu prijevozne isprave imaju jednu od najvažnijih uloga. Tu se podrazumijevaju dokumenti koje se izdaju prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu. S obzirom na specifična obilježja prijevoznih isprava, potrebno je razlikovati iste u pojedinim prometnim granama.

U međunarodnom multimodalnom transportu jedino špediter zadovoljava sve uvjete obavljanja cjelokupnog „paketa usluga“ u prijevoznom procesu. Također on organizira i fizičku distribuciju robe po sistemu „od vrata do vrata“, a sto je, zapravo, i osnovna svrha međunarodnog multimodalnog transporta.

Roba koju špediter prihvaća radi otpreme mora u pravilu biti spremna za transport, a obveza nalogodavca je da ju pripremi za transport. Špediter izvršava prihvat robe i upozorava nalogodavca na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja. Nadalje, zadatak otpreme špeditera je da otpremi robu do krajnjeg korisnika, kupca ili potrošača. Provoz robe zahtijeva od špeditera da obavlja sve one poslove koje obavlja prilikom otpreme i dopreme robe. Također obavlja i druge razne funkcije za koje je ovlašten i osposobljen, kao na primjer. ukrcaj, iskrcaj, pretovar, skladištenje, ugovaranje, popis i slično.

Ugovor o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe zaključuju špediter i agent. U njemu su sadržani svi zahtjevi, funkcije i zadatci. Najčešće se sastoji od vremena prihvata robe, doziva robe, vremena ukrcaja ili iskrcaja robe, vrsti, obliku i stanju robe, što utječe na vrijeme ukrcaja i iskrcaja i mehanizaciji koja će se koristiti, kako je roba zapakirana, označena, tovarnom listu i ostalog. U slučaju bilo kakvog kašnjenja robe, nalogodavac ostvaruje novčani gubitak i u tom slučaju špediter je odgovoran za nastalu situaciju. Robu u transportu špediter osigurava samo na izričit nalog i protiv rizika koje je naveo komitent.

Skladištenje robe ne predstavlja osnovnu djelatnost međunarodnog špeditera ali je funkcionalno povezano s ukupnim procesom organizacije otpreme i dopreme robe. Špediter može robu skladištiti u svom skladištu ili u skladištu treće osobe. Ako skladišti kod treće osobe špediter je dužan robu prvenstveno predati javnim skladištima, špediter tada odgovara samo za izbor skladišta.

Prilikom uvoza i izvoza špediter vodi brigu oko čitavog carinskog postupka. On određuje mjesto carinjenja te je, odgovoran za štetne posljedice ako je carinjenje obavio u nepogodnom mjestu. Nalogodavac je dužan pravovremeno predati špediteru isprave za carinjenje robe i odgovoran je za svaku štetu koja može nastati ako potrebne isprave ne budu na vrijeme dostavljene špediteru.

Zadatak je špeditera da kontrolira ispravnost svih dokumenata u vezi sa otpremom i dopremom nalogodavčeve robe kao i ispravnost obračuna prijevoznih troškova, carine i drugih troškova. Špediter ne odgovara za netočne obračune vozarine, carinskih davanja i druge troškove i nije dužan reklamirati više naplaćene iznose ukoliko za to nije dobio izričit nalog nalogodavca. S obzirom na redovite i izvanredne radnje i događaje koji se zbivaju s robom za vrijeme njezine otpreme, dopreme i prijevoza, a koji su od posebnog značenja za nalogodavca, špediter je dužan informirati nalogodavca o kretanju robe, o izvanrednim događajima i o konačnom izvršenju naloga.

4. DEFINICIJA ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA I TROŠKOVA PRIJEVOZA

4.1. Ugovor o špediciji

Ugovor o špediciji (otpremništvu) je dvostrani ugovor između špeditera i nalogodavca na temelju kojeg se špediter obavezuje da će nalogodavcu (komitentu) izvršiti jednu ili više špediterskih poslova različitim prijevoznim sredstvima na različitim prijevoznim putovima, a nalogodavac se obvezuje da će špediteru platiti naknadu za usluge, proviziju i naknadu troškova. Na taj se ugovor primjenjuju pravila o ugovoru o špediciji koja su utvrđena u Zakonu o obaveznim odnosima.

Ugovor o špediciji kao i sve drugo ugovori koji se temelje na pravilima privrednog (gospodarskog) prava ima dva najvažnija elemenata: predmet i cijenu špediterskih usluga.

4.2. Cijena špediterskih usluga

Određivanje cijena špediterskih usluga je osobito složen i stručan posao međunarodnih špeditera jer su cijene špediterskih usluga najvažnija osnovica financijske politike špediterskih poduzeća.

Cijena špediterskih usluga formira na osnovu tarifa špediterskih organizacija ili dogovora između nalogodavca i špeditera. Visina naknade za špediterske usluge može biti određena:

1. špediterskom tarifom za izvršeni posao
2. posebnim ugovorom između špeditera i nalogodavca
3. forfaitni stavom

Prema Zakonu o obveznim odnosima nalogodavac je dužan isplatiti otpremniku naknadu za njegove usluge prema ugovoru, a ako ona nije ugovorena, onda se naknada određuje špediterskom tarifom ili nekim drugim općim aktom špeditera, a ako ovog nema naknadu određuje sud.

U sklopu svoje financijske politike špediterska poduzeća trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati korištenje špediterskih usluga. Spomenuto stimuliranje može se postići na više načina, to jest više vrsta tarifa. Linearne špediterske tarife obračunavaju izvršene špediterske usluge po osnovnim tarifnim stavovima bez obzira na opseg usluga dok se degresivnim tarifama porastom špediterskih usluga cijene tih usluga smanjuju. Progresivnim tarifama se postiže učinak obrnut učinku degresivnih tarifa i vrlo su rijetke u praksi. Preferencijalne špediterske tarife predviđaju izvjesne olakšice korisnicima špediterskih usluga u određenim slučajevima i pod određenim uvjetima (na primjer kreditiranjem korisnika špediterskih usluga).

Visina tarifnih stavova u špediterskoj praksi može biti određena u apsolutnom iznosu, što je češći slučaj, ili u postotku od vrijednosti robe ili usluge (na primjer od realiziranog iznosa povlastica ili provizije). U forfaitnom stavu moraju se specificirati sve pojedinačne usluge koje su obuhvaćene određenom skupinom, ali bez naznake cijena za pojedinačne usluge. Prema Općim uvjetima poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, špediterska ponuda u obliku ukupne svote (kompletan forfaitni stav za sve faze otpremništva, odnosno prijevoza), koja, uz ostalo, sadrži vozarinu. troškove carinskog zastupanja, skladišninu i druge slične izdatke, vrijedi prema okolnostima koje postoje u trenutku kada je ponuda učinjena. Međutim, nalogodavac će posebno nadoknaditi špediteru troškove koji nisu obuhvaćeni forfaitnim stavovima.

Ugovaranje forfaitnog stava ima brojne uštede za nalogodavca i špeditera. Špediter će u ukupnoj kalkulaciji, koja služi kao osnova za određivanje forfaitnog stava, postići brojne uštede u troškovima i na taj način ostvariti veći profit. Prednost nalogodavca očituje se u tome da će unaprijed biti upoznat sa troškovima u vezi prijevoza robe što znači da unaprijed raspolaže sa elementima cijene robe u izvozu ili uvozu.

U međunarodnoj ekonomskoj razmjeni dolazi se do problema različitijih mjera ekonomske politike, kao što su: carine, izvozne i uvozne kvote, izvozne subvencije, tečaj stranih valuta, devizna ograničenja, kreditiranje izvoznih poslova. Partnerima u međunarodnoj robnoj razmjeni nezaobilazan je transportni trošak. Transportni trošak nije samo cijena prijevoza robe nego sadrži i troškove međunarodne špedicije, osiguranja robe i posredništva.

4.3. Osiguranje

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 dat opći nalog za osiguranje, onda on vrijedi do opoziva te je špediter dužan osigurati sve pošiljke nalogodavca, to jest 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 (rizika oštećenja pošiljke prilikom tvorničkog tovarenja, oštećenja uslijed djelovanja prirodnih nepogoda, te protiv krađe i gubitka pošiljke).[13]

Špediteri s osiguravateljima imaju posebne, vrlo pogodne ugovore za osiguranje robe u transportu. 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, rizici i ostali uvjeti osiguranja. Kod kopnenih grana prijevoza unosi se klauzula temeljni rizici prijevoza (AAR), kod pomorskog (TLO, FPA, WA ili AAR). Ukoliko se roba želi osigurati od ratnih ili političkih rizika unosi se kartica WAR ili SR&CC. Ove kratice nazivaju se institutske klauzule koje utvrđuju takozvani osiguravajući instituti u Londonu.

[13] Bendeković, J., Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2008., str. 102-103

4.4. Troškovi otpreme, dopreme i provoza robe

Osnovna je dužnost međunarodnog špeditera, kao što je već spomenuto, određivanje najekonomičnijeg prijevoznog puta. Ekonomičnost otpreme, dopreme i provoza robe u najvećoj mjeri ovisi o cijeni prijevoza. Zbog toga špediter bira onaj prijevozni put na kojemu su pod ostalim jednakim uvjetima najmanji prijevozni troškovi. Visina prijevoznih troškova zavisi o tri glavna činitelja:

1. Vrijednost robe
   Prijevozni troškovi rastu obrnuto proporcionalno sa vrijednošću robe. Kod robe sa većom vrijednosti, primjerice gotovi proizvodi, skuplje sirovine, prijevozni troškovi sudjeluju s 1 – 10% u vrijednosti robe, dok kod manje vrijednosti robe (jeftiniji masovni teret) oni sudjeluju i do 40 ili 50% u vrijednosti robe.
2. Količina robe
   Veće količine prevoze se redovito pod povoljnijim uvjetima nego manje količine robe. Zbog toga špediter nerijetko organizira zbirni promet, to jest spajanjem manjih količina robe dvaju ili više nalogodavca sa ciljem da postigne onu količinu prijevoznog supstrata koja ispunjava uvjete za jeftiniji prijevoz.
3. Tarife za prijevoz robe
   Tarife su najznačajniji činitelj o kojemu zavisi visina prijevoznih troškova. Visina prijevoznih troškova zavisi o trenutnoj tarifnoj situaciji na prijevoznim putovima, to jest o važećim tarifnim stavovima u trenutku predaje robe na prijevoz. Zbog toga špediter mora voditi računa o važećim tarifama u pomorskom, željezničkom, riječnom i cestovnom prijevozu robe.

Na visinu prijevoznih troškova mogu utjecati i drugi činitelji kao na primjer: zainteresiranost potencijalnih prijevoznika za konkretan prijevoz i konkurencija potencijalnih prijevoznika pa i samih zemalja preko kojih bi se trebao vršiti prijevoz. Međunarodni špediteri nastoje smanjiti troškove prijevoza ispod nominalnih tarifnih stavova koji vrijede za ekonomičniji prijevozni put, posebno ako se radi o velikim količinama prijevoznog supstrata. U međunarodnom prijevozu robe često se ne primjenjuju službene i objavljene tarife, već posebni aranžmani koje korisnici prijevoza sklapaju sa zainteresiranim prijevoznicima, naročito u prijevozu tranzitne robe i one koja se usmjerava na točno određenu relaciju.

Dodatni troškovi su i premija za transportno osiguranje robe, troškovi ukrcaja, prekrcaja, iskrcaja, sortiranja, signiranja, skladištenja, troškovi ugovorne kontrole, troškovi doleđivanja, troškovi hranjenja i pojenja životinja, naknada za korištenje putova, troškovi iznajmljivanja specijalnih prijevoznih sredstava i specijalne transportne opreme i tako dalje.

O svim tim činiteljima špediter vodi računa pri izradi kalkulacije troškova. Izvozno-uvozna poduzeća bi trebala pravodobno uključiti špeditera u vanjskotrgovinski posao kako bi on kod stranih prijevoznika, luka i drugih sudionika mogao postići najniže troškove ali i najpovoljnije povlastice beneficije i provizije.[14]

[14] Zelenika. R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996., str 124.-125.

5. ANALIZA ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA U REPUBLICI HRVATSKOJ

5.1. Razvoj špedicije na području Republike Hrvatske

Razvoj špedicije na područjima današnje Republike Hrvatske odvijao se usporedno s razvojem špedicije u svijetu. U 16. stoljeću, na području današnje Hrvatske, tadašnji su „prijevoznici“ organizirali otpremu krajnjim korisnicima i naplaćivali svoje usluge. Za vrijeme Mustro-Ugarske obavljanje poslova špedicije bilo je regulirano austrijskim zakonima, koji su bili slični njemačkim.[15]

U razdoblju od 1945. do 1990. godine poslovima međunarodne špedicije na području bivše Jugoslavije su se bavile filijale zapadnoeuropskih špediterskih poduzeća. Inozemna špediterska poduzeća bila su relativno vrlo dobro opremljena. Raspolagala su skladištima, često i vlastitim prijevoznim sredstvima, zbirkama prijevoznih tarifa za sve vrste prijevoza i za sva geografska područja, stručnim kadrovima i tako dalje. Ta su poduzeća imala značajnu ulogu u funkcioniranju vanjskotrgovinskog i prometnog sustava bivše Jugoslavije. Najvrjednije što je do tadašnje špedicije naslijeđeno bili su iskusni špediterski kadrovi, koji su nakon Drugog svjetskog rata bili nositelji razvoja špediterske djelatnosti.[16]

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.

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 poslovanja, zastupanje u carinskom postupku kod uvoza i izvoza robe. Definiranje posebnih uvjeta za obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, te kontrola zaduženja temeljem carinske garancije, eliminirala je tvrtke koje nisu mogle udovoljiti postavljenim uvjetima,te ih je danas registrirano manje od 400, od kojih se najviše 50-ak može nazvati međunarodnim špediterima u punom smislu ovog pojma.[17]

[15] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 14.
[16] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 37.
[17] Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str.14.

5.2. Statusi špeditera u Hrvatskome pravnom sustavu

Špediterovo pravo je samostalna grana, odnosno ogranak prava, čija su pravila posebna i specifična, pa se kao takva razlikuju od pravila drugih grana prometa, pa čak i prometnog prava i prava međunarodne trgovine. Naime, pravilima špediterova prava u najširem smislu riječi uređuju se odnosi između špeditera i njegovih nalogodavatelja, te brojnih sudionika u prometnome, skladišnome, carinskome sustavu.

U hrvatskome pravnom sustavu špediteri imaju tri statusa: status komisionara, status agenta i status samostalnog gospodarstvenika.[18]

Špediter u statusu komisionara je najviše afirmiran u hrvatskom pravnom sustavu. On je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavatelja i drugih aktivnih sudionika vanjskotrgovinskoga i prometnoga sustava, kao što su: prijevoznici svih prometnih grana, prometni agenti, skladištari, morske luke, podšpediteri, međušpediteri i drugi, koji obavljaju špediterske poslove u svoje ime, a za tuđi račun, odnosno u svoje ime, a po nalogu i za račun svojega nalogodavatelja (komitenta). U tome statusu špediteri obavljaju gotovo sve svoje osnovne i specijalne poslove.

Špediter u statusu agenta, odnosno zastupnika je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavatelja i nekih sudionika vanjskotrgovinskoga i prometnoga sustava, prije svega carinskih tijela i osiguravatelja, koji obavlja špediterske poslove u tuđe ime i za tuđi račun, odnosno u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja. Obavljaju brojne, kompleksne, stručne i odgovorne poslove i radnje u carinskome postupku i sklapa ugovore o transportnome osiguranju.

Špediter u statusu samostalnoga gospodarstvenika (privrednika) je posrednik između svojega nalogodavatelja (izvoznika i uvoznika) i brojnih aktivnih sudionika vanjskotrgovinskoga i prometnoga sustava, koji obavlja špediterske poslove u svoje ime i za svoj račun, odnosno u vlastito ime i za vlastiti račun. U praksi hrvatskih špeditera javlja se u dva slučaja: kada špediter sa svojim nalogodavateljem ugovori organizaciju otpreme ili dopreme robe na temelju forfaitnog stava i kada se špediter u multimodalnom transportu javlja u funkciji operatora multimodalnoga transporta.

Takvi se statusi hrvatskih špeditera temelje na odredbama:

1. ZAKON O OBVEZNIM ODNOSIMA
   Regulira prava i obveze kao i odgovornost između špeditera i nalogodavca
2. ZAKON O VANJSKOTRGOVINKOM POSLOVANJU
   Da bi međunarodni špediter mogao obavljati poslove vanjske trgovine mora biti upisan u sudski registar.
3. OPĆI UVJETI POSLOVANJA MEĐUNARODNIH OTPREMNIKA HRVATSKE
   Doneseni 20. siječnja 1993 . godine od Hrvatske gospodarske komore. Sadrže osnovne i specijalne poslove špeditera.

[18] Zelenika, R.: Špediterovo pravo, Rijeka, 2001. str. 73.

5.3. Carinski sustav

Carina povećava cijenu uvezene robe u kombinaciji s troškovima prijevoza i drugim uvoznim troškovima (razne pristojbe, troškovi skladišta, distribucije) i zapreka je slobodnoj trgovini, ali i instrument zaštite domaće industrije. Ukidanjem carina među državama EU velik broj špediterskih poduzeća se morao opredijeliti za izvršavanje ostalih osnovnih i specijalnih špediterskih poslova umjesto postupka uvoznog carinjenja, pa među državama članicama špediteri vode takozvanu evidenciju protoka roba (INTRASTAT).

Nakon ukidanja carina među državama članicama EU i količinskih ograničenja, kao i uspostavljanja zajedničke carinske tarife 1968. godine uspostavljeno je jedinstveno carinsko područje na kojem su ukinute carine i ostale ograničavajuće mjere trgovine između članica EU. Svaka članica carinske unije primjenjuje u osnovi iste carine prema državama koje nisu članice EU.

Za obavljanje poslova međunarodne otpreme koji se odnose na zastupanje i carinjenje robe, carinski otpremnik mora imati odobrenje to jest licencu koju izdaje Ministarstvo financija. Licenca vrijedi pet godina. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, smatra se da je dat nalog i za carinjenje. Prema carinskom pravu carinjenje robe se sastoji iz više međusobno povezanih radnji. Podnošenja deklaracije, prijema deklaracije, pregleda robe, svrstavanja robe po carinskoj tarifi, utvrđivanja carinske osnovice, svote carine i drugih uvoznih pristojbi. Špediter je dužan pobrinuti se za pribavljanje potrebnih isprava za izvoz pri čemu troškove pribavljanja isprava snosi nalogodavac.

Carinjenje se obavlja na temelju carinske deklaracije koja se popunjava na propisanom formularu. Deklaraciju podnosi špeditersko poduzeće koje izvozi/uvozi robu, to jest koje ima pismeno ovlaštenje i dispoziciju nalogodavca. Carinjenje se može obaviti u prijevoznom sredstvu (ukoliko se roba otprema tim sredstvom do krajnjeg korisnika) ili u carinskim skladištima, a u iznimnim slučajevima u prostorima krajnjeg korisnika ili uvoznika.

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). Radi lakšeg snalaženja pri razvrstavanju roba i određivanju odgovarajućeg tarifnog broja, Carinska tarifa je podijeljena na određeni broj odsjeka, poglavlja, u okviru kojih su dani tarifni brojevi (primjerice 0701 – Krumpir, svjež ili rashlađen) i tarifne oznake (primjerice 0701 10 00 – sjemenski). Uz tarifnu oznaku dana je jedinica mjere (primjerice kg) i stopa carine (primjerice 5%) i preferencijalna stopa carine s obzirom na podrijetlo (primjerice 2,5% za podrijetlo EU).[19]

Nakon izvršenog pregleda robe, carinarnica obračunava i naplaćuje carinu i druge uvozne pristojbe. Podnositelj deklaracije ne može podići robu ispod carinskog nadzora prije

[19] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010. (str. 90)

nego što carinarnici, kojoj je podnio deklaraciju, plati carinu i druge uvozne dažbine. Zakonom o obveznim odnosima nametnuta je obveza špediteru da isplati carinske pristojbe za račun nalogodavca, ako ugovorom nije drugačije određeno. Međutim, Opći uvjeti suprotno određuju, a prema njima špeditera nema obvezu isplatiti carinske pristojbe za račun nalogodavca. Zbog toga će špediter u većini slučajeva trebati ugovorom isključiti svoju obvezu plaćanja carine i drugih uvoznih pristojbi.

6. DEFINIRANJE UTJECAJA ŠPEDITERSKIH TROŠKOVA NA CIJENU PRIJEVOZA ROBE

6.1.Tarife-postupak definiranja cijene prijevoza

Pojam tarifa potječe iz doba kad su Arapi Mauri prešli na europski kontinent (Pirinejski poluotok) gdje se u Gibraltarskom tjesnacu nalazi gradić Tarifa (antički "Julia Traducta") u kojem su se naplaćivale naknade za prijelaz sa afričkog na europski kontinent i obrnuto, te je na temelju toga nastao suvremeni pojam tarife. Tarifa je riječ arapskog porijekla i znači objava, iako se u suvremenom svijetu smatra da je to cijena. Kada se razmatraju tarife polazi se od pojma i vrsta tarifa (arap. "taarifa", tur. "terife", franc. "tarifs", njem. "tarife", tal. "tariffe", španj. "tarifas", eng. "charges schemes" i „standard termset condition") i može ih se promatrati u užem i širem smislu. U užem smislu tarife su sistematski pregledi određenih davanja, odnosno cijena. U širem smislu tarife obuhvaćaju sve one propise i uvjete na temelju kojih se utvrđuju odnosna davanja, odnosno cijene. Tarifa je pregled cijena za pruženu uslugu. Tarife su dvojake po značaju i to:

a) javnopravnog značaja i
b) privatnopravnog značaja

U tarife javnopravnog značaja spadaju: tarife za naplatu poreza, carinske tarife i tarife za naplatu pristojbi i taksa i slično. Tarife privatnopravnog značaja dijele se na prijevozne, špediterske i ostale. U prijevozne tarife spadaju željezničke, pomorske, cestovne, riječne i zračne. Špediterske tarife su samo špediterske dok su ostale lučke, skladišne, terminalske, poštanske i slično.

U suvremenom smislu tarife su se počele primjenjivati polovicom 19. stoljeća sa pojavom i razvitkom željeznice i uvođenjem željezničkog tarifnog sustava.

Obzirom na područje na kojem vrijede prijevozne tarife dijele se na:

a) lokalne - koje se upotrebljavaju na užem području nekog grada
b) unutrašnje - vrijede za područje jedne države
c) međunarodne - vrijede na području više zemalja, a u njih spadaju još savezne i kombinirane tarife.

Kod kombiniranog odnosno intermodalnog transporta vrijede pravila koja se mogu primijeniti i na druge vrste transporta i to:

- što veća udaljenost, veća cijena prijevoza,
- što veća brzina, veća cijena prijevoza,
- što veća udobnost, veća cijena prijevoza (jednako vrijedi za putnike i robu).

Postoji nekoliko tarifnih načela:

1. Načelo javnosti podrazumijeva da se tarife javno objavljuju i da su pod jednakim uvjetima pristupačne svima.

2. Načelo jednakosti podrazumijeva primjenu tarife jednako prema svima, što znači da ne može biti preferiranja pojedinih korisnika.

3. Načelo jasnoće podrazumijeva da tarifa mora biti tako konstruirana da je jasna, pregledna i da ne dovodi u dvojbe i zablude.

4. Načelo trajnosti podrazumijeva da tarifa što dulje vremenski traje i da nije podložna čestim promjenama cijena, uvjeta prijevoza i ostalih naknada vezanih uz prijevoz.[20]

Špediteri kontroliraju ispravnost obračuna vozarina, izračunavaju vozarinske razlike i podnose zahtjeve za reklamaciju više ili manje obračunate i plaćene vozarine. Oni moraju biti vrsni poznavatelji tarifa svih vidova transporta, poznavati sve mogućnosti za korištenje raznih beneficija (provizija).

6.1.1. Tarife u cestovnom prometu

U cestovnom prometu na međunarodnoj razini bilo je pokušaja donošenja jedinstvenih tarifa, međutim u tome se nije uspjelo, a nakon 1992 god. Europska unija uvela je takozvanu deregulaciju po kojoj "onaj tko plaća prijevoz ima pravo biranja prijevoznika" tako da jedinstvena tarifa danas ne bi imala svrhe. Kod unutarnjih tarifa u okviru poslovnih udruženja cestovnog prijevoza pri Gospodarskoj komori Hrvatske donosi se minimalna tarifa koja je obvezna ne samo za članice općeg udruženja nego i za sve ostale koji se bave prijevozom robe i stvari. Temelj za utvrđivanje cijene prijevoza su opći uvjeti poslovanja Hrvatskih cestovnih prijevoznika i tarife javnog prijevoza tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu, koje donosi Gospodarsko interesno udruženje hrvatskih cestovnih prijevoznika „Transportkomerc“.

Temeljem minimalne tarife cestovni prijevoznici donose samostalno svoju tarifu, javno je objavljuju i dostupna je pod jednakim uvjetima svima. Za međunarodni promet poslovno udruženje također donosi minimalnu tarifu kako bi se izbjegla nelojalna konkurencija prijevoznika, a stvarnu cijenu prijevoza dogovaraju i utvrđuju stranke međusobno.

6.1.2. Tarife u željezničkom prometu

S obzirom na način računanja prevoznine, željezničke tarife mogu biti tonske (prevoznina se za određenu relaciju izračunava primjenom odgovarajućeg tonskog stavka,

[20] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 107.-108.

zavisno o računskoj masi pošiljke) ili vagonske (prevoznina se za određenu relaciju izračunava prema vrsti uporabljenog vagona, neovisno o masi pošiljke).

6.1.3. Tarife u pomorskom prometu

Tarife u pomorskom prometu promatraju se kroz vrste plovidbe koje se dijele na: slobodnu (trampersku i tankersku) i linijsku plovidbu. Pomorske tarife u linijskoj plovidbi brodarska kompanija donosi samostalno, javno se ne objavljuju (tajne su), a samim tim nisu podjednakim uvjetima dostupne svima. Brodar linijske tarife donosi za svaku liniju posebno, a vrlo često i za svaki pravac plovidbe što je ovisno o strukturi tereta koji se prima na prijevoz po pojedinim linijama odnosno pravcima plovidbe. Na tarifne stavove predviđene tarifom brodar može obračunavati dodatke koji su povezani s određenim situacijama ili veličinom tereta, a sam obračun izražen je u postotku od temeljne prevoznine.

6.1.4. Tarife u unutarnjoj plovidbi

Tarife u unutarnjoj plovidbi donosi riječno brodarstvo, a pri tome vodi računa o konkurenciji kopnenih grana prometa (željezničkom i cestovnom prometu), tako da prijevozni stavci riječnog prometa "privuku" robe na prijevoz. Riječni prijevoz robe u pravilu je najjeftiniji način prijevoza robe.

6.1.5. Tarife u zračnom prometu

Tarifu za prijevoz robe u međunarodnom zračnom prometu TACT (eng. The Air CargoTariff) donosi Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika IATA sa sjedištem u Montrealu (eng. International Air Traffic Association). Međunarodna konvencija o izjednačavanju određenih propisa u međunarodnom zračnom prijevozu donesena u Varšavi 1929. godine regulira sklapanje ugovora i prijevoz robe u međunarodnom zračnom prometu. Unutarnje tarife zračni prijevoznici donose samostalno bez utjecaja države, javno su objavljene, kao i međunarodne tarife, i pod jednakim uvjetima pristupačne svima.

6.2. Primjer cijena prijevoza tvrtke In-Time

In Time je tvrtka osnovana 1991. godine u Zagrebu i do danas je narasla u jednu od vodećih kurirskih službi u Republici Hrvatskoj. Od svoga osnutka pa do današnjeg dana, In Time postavlja standarde u kurirskom poslovanju na domaćem tržištu. Jedina je tvrtka u Hrvatskoj koja svojim partnerima nudi sve vrste kurirskih usluga na jednom mjestu.[21]

In time može vršiti slijedeće aktivnosti u ime pošiljatelja, a u svrhu pružanja svojih usluga:

- ispunjavati dokumente, dopunjavati šifre proizvoda ili usluga i plaćati bilo koje carinske ili porezne pristojbe propisane zakonima i propisima,
- djelovati kao špediter pošiljatelja u svrhu carinjenja i izvozne kontrole i kao primatelj-uvoznik isključivo za svrhu određivanja carinskog posrednika za obavljanje carinjenja i carinske evidencije

Termin "Pošiljka" podrazumijeva sve dokumente ili pakete ili palete koji se šalju po jednom prijevoznom listu i koje se otprema na bilo koji način koji odabere In time, uključujući zračnim putem, cestovnim ili bilo kojim drugim sredstvom.

Termin "Prijevoznica" označava bilo koju naljepnicu proizvedenu od strane In time-ovog automatskog sistema, koju ispunjava ili pošiljatelj ili djelatnik davatelja usluge prilikom preuzimanja pošiljke, pošiljatelj i djelatnik davatelja usluge potpisuju prijevoznicu. Jedan primjerak ostaje pošiljatelju kao dokaz da je pošiljku predao na prijevoz a ostali primjerci se lijepe na pošiljku i prilikom uručenja primatelju, primatelj se potpisuje ili ovjerava žigom prijevoznicu ili dostavnu listu.

Ako pošiljatelj zahtijeva veću zaštitu, tada se dogovara osiguranje koje se dodatno plaća. Pod ekspresnom pošiljkom se podrazumijeva jedan ili više paketa koje pošiljatelj šalje na jednu adresu s time da težina svakog pojedinog paketa može biti do 70 kg odnosno do 200 cm duljine. Ukoliko paket teži više od 70 kilograma, takav paket se mora staviti na paletu i time će se smatrati paletnom pošiljkom. Za veće pošiljke se primjenjuje volumenska obračunska masa i to na način da se umnožak visine, širine i dužine podijeli sa brojem 5000 osim kod usluge Economy Express gdje se umnožak podijeli sa brojem 4000, dobiveni iznos smatra se težinom pošiljke u kilogramima. Davatelj usluge ima pravo zaračunati volumenski obračun mase ako je on veći od stvarne mase pošiljke.

Pod paletnom pošiljkom se podrazumijeva jedna ili više paleta težine do 500 kilograma i dimenzija 120x80x175(visina).

Pošiljatelj koji s davateljem usluge ima sklopljen ugovor prigodom predaje pošiljke može zahtijevati od davatelja usluge da se pošiljka uruči primatelju uz prethodnu naplatu otkupnine od primatelja u korist pošiljatelja, te pošiljatelj može tražiti uslugu uručenja pošiljke isključivo određenoj osobi. Ovakvu uslugu moguće je ostvariti isključivo ako je pošiljatelj ovu uslugu ugovorio sa davateljem usluge.

Davatelj usluge pruža i uslugu vremenski definiranog roka dostave. Pošiljatelj koji želi koristiti takvu uslugu mora izabrati rok dostave pošiljke jedino i isključivo između

[21] http://www.in-time.hr/o-nama/o-nama/ (kolovoz, 2017.)

rokova dostave koji su ponuđeni od strane davatelja usluge. Pošiljatelj takvu uslugu mora naznačiti na prijevoznici i nalijepiti oznaku na pošiljku rok dostave. Ovakvu uslugu moguće je ostvariti isključivo ako je pošiljatelj ovakvu uslugu ugovorio.

Pošiljatelj je suglasan s svakom rutom i skretanjima, uključujući mogućnost da se Pošiljka može slati posrednim putem uz mjesta zaustavljanja. U slučaju oscilacije cijene nafte na tržištu davatelj usluga zadržava pravo jednostrane korekcije cijene svojih usluga prijevoza pošiljaka – dodatak na gorivo.

Troškovi pošiljke In time-a obračunavaju se prema većoj težini, da li stvarnoj ili volumenskoj, a svaka pošiljka može se ponovno vagati ili ponovno mjeriti od strane In time-a da bi se potvrdila dotična kalkulacija. Pošiljatelj će platiti ili nadoknaditi In time-u sve troškove slanja pošiljke, skladištenja, carinskih pristojbi i poreza za usluge koje je davao In time - u svoje ime ili za pošiljatelja, primatelja ili bilo koju treću stranu, te sva potraživanja, naknade i troškove koju mogu nastati u slučaju da se utvrdi da je pošiljka neprihvatljiva za transport .

Na Slici 2 prikazan je cjenik troškova u kunama (na njih se obračunava PDV) same usluge i obavijesti o prispijeću pošiljke, troškovi skladištenja i trošak ležarine. Za prva tri dana nakon predaje pošiljke se ne naplaćuju troškovi skladištenja i ležarine, već se četvrtog dana pa na dalje plaća sukladno težini pošiljke. Najmanji trošak skladištenja za pošiljku do 20 kg iznosi 50 kuna, dok za pošiljke mase veće od jedne tone obračunava se 1,10 kuna po kilogramu.

1.) NAŠA USLUGA I OBAVIJEST O PRISPIJEĆU	
po pošiljci (TOVARNOM LISTU)	150.00 KN
2.) TROŠKOVI SKLADIŠTA (do 3 radna dana)	
od 0.01 kg – do 20.00 kg	50.00 KN
od 21.01 kg – do 50.00 kg	100.00 KN
od 51.01 kg – do 100.00 kg	160.00 KN
od 101.01 kg – do 200.00 kg	240.00 KN
od 201.01 kg – do 300.00 kg	350.00 KN
od 301.01 kg – do 400.00 kg	470.00 KN
od 401.01 kg – do 500.00 kg	580.00 KN
od 501.01 kg – do 600.00 kg	660.00 KN
od 601.01 kg – do 700.00 kg	780.00 KN
od 701.01 kg – do 800.00 kg	880.00 KN
od 801.01 kg – do 900.00 kg	980.00 KN
od 901.01 kg – do 1000.00 kg	1,060.00 KN
preko 1,001.01 kg	1,10 KN/kg
3.) LEŽARINA (nakon 3. radnog dana) / po danu	
od 0.01 kg – do 40.00 kg	5.00 KN
preko 41.01 kg	0,15 KN/kg

Slika 2. Cjenik troškova usluge, skladišta i ležarine[22]

Slika 3 prikazuje cjenik carinskog posredovanja. Za svaku pošiljku gdje postoji plaćanje carinskih pristojbi (carina + PDV), te za provoz, naplaćuje se korištenje carinske garancije u visini 1 % od iznosa carinskih pristojbi. Za sve ostale deklaracije gdje se koristi carinska garancija In time-a naplaćuje se korištenje carinske garancije u visini 1% od iznosa vrijednosti robe.

[22]http://www.in-time.hr/cjenici/troskovi-carine/(kolovoz, 2017.)

VRIJEDNOST ROBE	USLUGA
POSREDOVANJE UVOZ:	
do 150,00 EUR	150.00 KN
do 300,00 EUR	200.00 KN
do 500,00 EUR	250.00 KN
do 1.000,00 EUR	300.00 KN
do 1.500,00 EUR	350.00 KN
do 2.000,00 EUR	400.00 KN
do 3.000,00 EUR	450.00 KN
do 5.000,00 EUR	500.00 KN
do 7.500,00 EUR	550.00 KN
od 7.500,01 EUR	0,80% KN
Izjava, Molbe	100.00 KN
Posredovanje PU/PI/VP/UP - Kontrolno mjesto In time	500.00 KN
Posredovanje PU/PI/VP/UP - Vanjske ispostave	700.00 KN
Obrazac za završetak postupka	300.00 KN
Provoz	250.00 KN
POSREDOVANJE IZVOZ:	
IN TIME ZBIRNI IZVOZ	250.00 KN
OSTALI IZVOZI	350.00 KN

Slika 3. Cjenik carinskog posredovanja[23]

Cjenik distribucije tvrtke In-time na području Hrvatske prikazan je na Slici 4. Raspodjela područja stavljena je u dvije zone. Prvoj zoni pripadaju područja: Osijeka, Slavonskog Broda, Bjelovara, Varaždina, Čakovca, Zagreba, Rijeke, Pule, Zadra, Šibenika i Splita. Pod drugu zonu spadaju sva ostala područja Republike Hrvatske (ne uključujući otoke). Cijene su u kunama (obračunava se PDV).

[23] http://www.in-time.hr/cjenici/spedicija/(kolovoz, 2017.)

Težina	ZONA 1	ZONA 2
2 kg	35,00	50,00
5 kg	40,00	60,00
10 kg	50,00	70,00
15 kg	60,00	85,00
20 kg	70,00	100,00
25 kg	80,00	110,00
30 kg	90,00	120,00
35 kg	100,00	135,00
40 kg	110,00	150,00
45 kg	120,00	160,00
50 kg	130,00	170,00
60 kg	140,00	180,00
70 kg	150,00	190,00
80 kg	160,00	210,00
90 kg	170,00	230,00
100 kg	180,00	250,00
150 kg	190,00	270,00
200 kg	210,00	290,00
250 kg	230,00	300,00
300 kg	260,00	330,00
350 kg	280,00	370,00
400 kg	310,00	410,00
450 kg	340,00	450,00
500 kg	360,00	460,00
600 kg	430,00	540,00
700 kg	500,00	610,00
800 kg	580,00	700,00
900 kg	650,00	780,00
1.000 kg	750,00	840,00
1.500 kg	1.100,00	1.300,00
2.000 kg	1.450,00	1.650,00
2.500 kg	1.800,00	2.000,00
3.000 kg	2.150,00	2.350,00
+ 500 kg	350,00	350,00

Slika 4. Cjenik domaće distribucije[24]

[24] http://www.in-time.hr/DOCS/IN-TIME_cjenik.pdf (kolovoz, 2017.)

Dodatne usluge koje nudi tvrtka In-Time dodatno se naplaćuju. Neke od dodatnih usluga, kao što je povrat dokumenata, dodatni pokušaji dostave, povrat pošiljatelju, prekomjerne dimenzije pošiljke, dostava na otoke, pakiranje, osiguranje, dodatak na gorivo, prikazuje Slika 5.

DODATNE NAPOMENE

Povrat dokumenata	Povrat ovjerene otpremnice, računa ili drugog dokumenta	+ 7,00 kn
Povrat gotovine	Povrat naplaćene gotovine pošiljatelju	+ 10,00 kn
Dostava na otoke	Dostava na otoke	+ 30% na Zonu 2
Dostava do 10 sati	Dostava slijedeći radni dan do 10:00 sati (opcija dostupna samo za Zonu 1)	+ 30%
Dodatni pokušaji dostave	U slučaju neuspjelog pokušaja dostave, svaki slijedeći pokušaj	+ 30%
Povrat pošiljatelju	Povrat pošiljke pošiljatelju	+ 50%
Posebna dostava robe	Dostava robe iznad drugog kata se dodatno naplaćuje na osnovnu cijenu	+ 30%
Prekomjerne dimenzije	Prijevoz pošiljaka obujma jedne kolete veće od 3m3	+ 50%
Prekomjerne težine	Prijevoz pošiljaka gdje težina jednog paketa prelazi 50 kg ili palete iznad 600 kg.	+ 50%
Pakiranje pošiljaka	Usluga pakiranja pošiljaka se naplaćuje prema dogovoru	
Dostava u suhom ledu	Dostava pošiljaka u suhom ledu se naplaćuje na osnovnu cijenu prijevoza	+20,00 kn/kg.
Osiguranje pošiljaka	Osiguranje pošiljaka se naplaćuje prema vrijednosti robe	+ 0,2% na vrijednost
Dodatak na gorivo	Na važeći cjenik se obračunava dodatak na gorivo	
Specijalni prijevozi	Za specijalne prijevoze (najam vozila, dostava po dogovoru i sl.) dogovara se posebna cijena.	

Slika 5. Cjenik dodatnih usluga[25]

[25] http://www.in-time.hr/DOCS/IN-TIME_cjenik.pdf (kolovoz, 2017.)

NE DOKUMENTI	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5
50 kg	735,26	735,26	894,44	1.030,88	1.243,12
100 kg	955,08	955,08	1.114,26	1.273,44	1.462,94
200 kg	1.137,00	1.243,12	1.432,62	1.455,36	1.697,92
300 kg	1.349,24	1.508,42	1.591,80	1.644,86	1.910,16
400 kg	1.644,86	1.887,42	1.917,74	2.008,70	2.342,22
500 kg	1.872,26	2.114,82	2.084,50	2.296,74	2.569,62
600 kg	1.985,96	2.228,52	2.228,52	2.531,72	2.743,96
700 kg	2.220,94	2.402,86	2.372,54	2.766,70	2.918,30
800 kg	2.395,28	2.516,56	2.516,56	3.032,00	3.244,24
900 kg	2.508,98	2.630,26	2.690,90	3.297,30	3.539,86
1.000 kg	2.622,68	2.743,96	2.865,24	3.501,96	3.683,88
1.100 kg	2.751,54	2.872,82	3.054,74	3.691,46	3.843,06
1.200 kg	2.812,18	2.933,46	3.115,38	3.782,42	3.903,70
1.300 kg	2.963,78	2.994,10	3.176,02	3.812,74	4.024,98
1.400 kg	3.054,74	3.054,74	3.297,30	4.085,62	4.297,86
1.500 kg	3.176,02	3.176,02	3.448,90	4.206,90	4.449,46
2.000 kg	4.237,22	4.237,22	4.510,10	5.268,10	5.510,66
2.500 kg	5.298,42	5.298,42	5.571,30	6.329,30	6.571,86
3.000 kg	6.359,62	6.359,62	6.632,50	7.390,50	7.633,06
3.500 kg	7.420,82	7.420,82	7.693,70	8.451,70	8.694,26
4.000 kg	8.482,02	8.482,02	8.754,90	9.512,90	9.755,46
4.500 kg	9.543,22	9.543,22	9.816,10	10.574,10	10.816,66
5.000 kg	11.665,62	11.665,62	11.938,50	12.696,50	12.939,06
6.000 kg	13.788,02	13.788,02	14.060,90	14.818,90	15.061,46
7.000 kg	15.910,42	15.910,42	16.183,30	16.941,30	17.183,86
+100 kg	212,24	212,24	212,24	212,24	212,24

ZONE	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5
ZEMLJE	Austrija Sjeverna Italija	Češka Slovačka Mađarska	Njemačka	Danska Belgija Nizozemska Luxemburg	V. Britanija Francuska Švicarska
TRANZIT*	3 radna dana	4 radna dana	5 radnih dana	5 radnih dana	6 radnih dana

Slika 6. Cjenik međunarodnog prijevoza[26]

Carinsko posredovanje nije uključeno u gore navedeni cjenik međunarodnog prijevoza (Slika 6.), te se dodatno obračunava dodatak na gorivo.

[26] http://www.in-time.hr/DOCS/IN-TIME_cjenik.pdf (kolovoz, 2017.)

6.3. Primjer cijena prijevoza Overseas Expressa

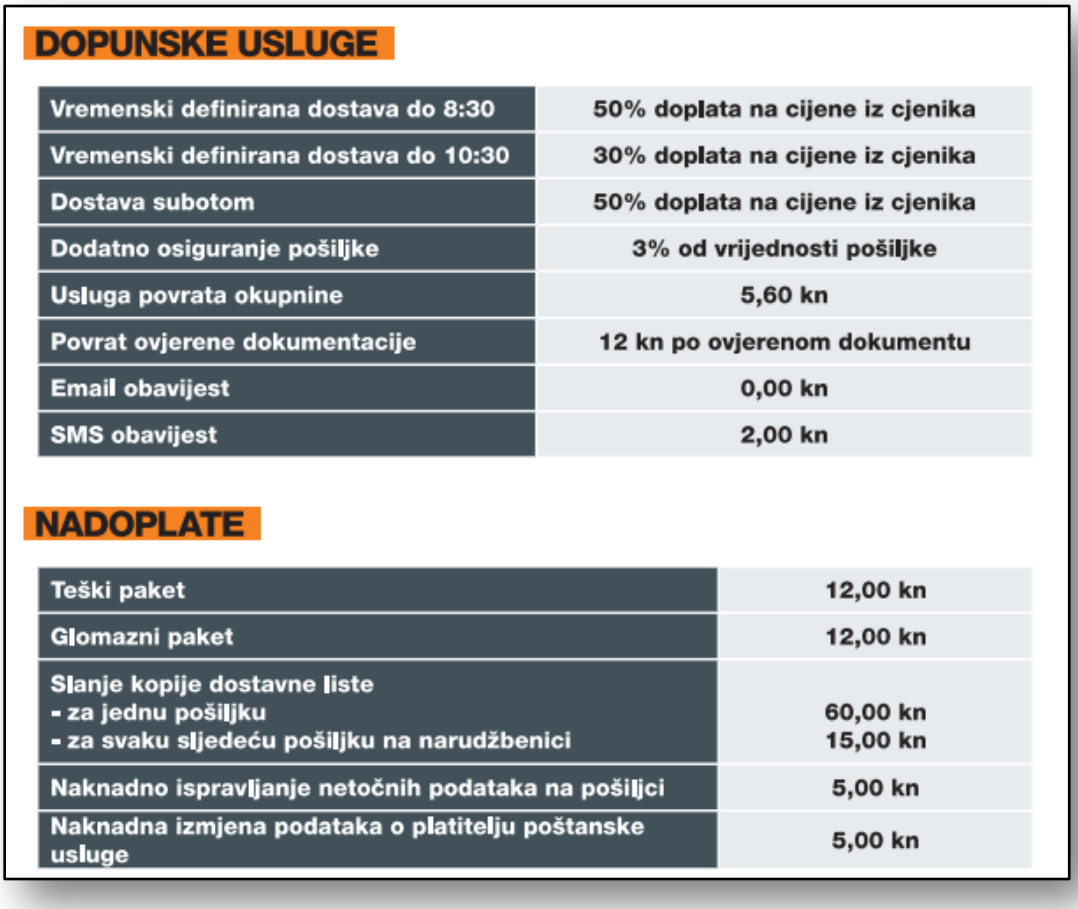
Overseas Express ima 20 godina iskustva u dostavi pošiljaka koje dostavlja putem 180 vozila. Još 1995 godine tvrtka "Overseas Express" započinje svoje logističko djelovanje - „dostava od vrata do vrata u 24 sata". Kako bi osigurao maksimalnu pokrivenosti cijele Hrvatske u to vrijeme Overseas gradi regionalne centre Zagreb, Split, Osijek i Rijeka.

Pružatelj je usluge koja se odnosi na ekspresnu paketnu pošiljku te usluge dostave paletizirane pošiljke. Ostale poštanske usluge uključuju ekspresnu uslugu prijama, usmjeravanja, prijenosa i uručenja paketa, dostava s pouzećem (otkupnina), uručenje pošiljke isključivo određenoj osobi, uručenje s povratom ovjerenog dokumenta (otpremnica), vremenski definirani rok uručenja (dostava subotom, do 8:30 ili do 10:30 sati) pošiljke, dodatno osiguranje pošiljke, SMS i e-mail obavijest. Ekspresna karakteristika navedene usluge očituje se u značajno bržem cjelokupnom operativnom segmentu obavljanja/pružanja usluge.[27]

Neovisno o odredištu i polazištu te naravi korisnika, težina svakog pojedinog paketa može biti maksimalno do 31,50 kilograma. U slučaju slanja od vrata do vrata maksimalna dimenzija najduže stranice paketa iznosi 175 cm. Ukoliko paket teži više od 31,50 kilograma smatrat će se preteškim paketom, te će kao takav biti označen i u odnosu na njega će postojati obveza nadoplate za teški paket sukladno cjeniku pružatelja usluge.

Pod „Paletiziranom pošiljkom" se podrazumijeva jedna ili više paleta maksimalne težine 600 kilograma i maksimalnih dimenzija 120 cm (dužina) x 80 cm (širina) x 185 cm (visina). Kod paletizirane pošiljke minimalna masa za obračun cijene vozarine je 200 kilograma. Ukoliko paleta teži više od 600 kilograma smatrat će se preteškom paletom te će kao takva biti označena i postojati će obveza nadoplate za tešku paletu.

[27] https://www.overseas.hr/overseas-express-o-nama (kolovoz, 2017.)



DOPUNSKE USLUGE

Vremenski definirana dostava do 8:30	50% doplata na cijene iz cjenika
Vremenski definirana dostava do 10:30	30% doplata na cijene iz cjenika
Dostava subotom	50% doplata na cijene iz cjenika
Dodatno osiguranje pošiljke	3% od vrijednosti pošiljke
Usluga povrata okupnine	5,60 kn
Povrat ovjerene dokumentacije	12 kn po ovjerenom dokumentu
Email obavijest	0,00 kn
SMS obavijest	2,00 kn

NADOPLATE

Teški paket	12,00 kn
Glomazni paket	12,00 kn
Slanje kopije dostavne liste - za jednu pošiljku - za svaku sljedeću pošiljku na narudžbenici	 60,00 kn 15,00 kn
Naknadno ispravljanje netočnih podataka na pošiljci	5,00 kn
Naknadna izmjena podataka o platitelju poštanske usluge	5,00 kn

Slika 7. Cjenik dodatnih usluga i nadoplata Overseas Expressa[28]

[28] https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_domaci_promet.pdf (kolovoz, 2017.)

EKSPRESNE POŠILJKE	ZONA 1	ZONA 2
do 2 kg	35,00 kn	52,00 kn
do 5 kg	47,00 kn	68,00 kn
do 10 kg	63,00 kn	84,00 kn
do 15 kg	79,00 kn	99,00 kn
do 20 kg	92,00 kn	110,00 kn
do 25 kg	105,00 kn	125,00 kn
do 30 kg	115,00 kn	135,00 kn
do 35 kg	125,00 kn	145,00 kn
do 40 kg	140,00 kn	155,00 kn
do 45 kg	150,00 kn	168,00 kn
do 50 kg	160,00 kn	178,00 kn
do 100 kg	174,00 kn	210,00 kn
do 150 kg	195,00 kn	222,00 kn
do 200 kg	215,00 kn	245,00 kn
do 250 kg	238,00 kn	270,00 kn
do 300 kg	262,00 kn	290,00 kn
do 350 kg	288,00 kn	315,00 kn
do 400 kg	315,00 kn	338,00 kn
do 450 kg	340,00 kn	360,00 kn
do 500 kg	365,00 kn	385,00 kn
Za svakih dodatnih 100kg	72,00 kn	75,00 kn

Slika 8. Cjenik distribucije paketnih pošiljaka[29]

Mjesta koja pripadaju zoni 1: Bjelovar, Čakovec, Dubrovnik, Đakovo, Karlovac, Koprivnica, Krapina, Našice, Ogulin, Osijek, Pazin, Požega, Pula, Rijeka, Samobor, Sesvete, Sisak, Slavonski Brod, Split, Sveta Nedelja, Šibenik, Varaždin, Velika Gorica, Vinkovci, Virovitica, Zadar, Zagreb. Sva ostala mjesta pripadaju zoni 2.

[29] https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_domaci_promet.pdf (kolovoz, 2017.)

PALETIZIRANE POŠILJKE

POŠILJKA	ZONA 1	ZONA 2
do 200 kg	225,00 kn	258,00 kn
do 250 kg	250,00 kn	280,00 kn
do 300 kg	275,00 kn	305,00 kn
do 350 kg	300,00 kn	330,00 kn
do 400 kg	330,00 kn	354,00 kn
do 450 kg	355,00 kn	378,00 kn
do 500 kg	380,00 kn	400,00 kn
Za svakih dodatnih 100kg	75,00 kn	80,00 kn

Slika 9. Cjenik paletizirane pošiljke[30]

NADOPLATE

Teška paleta	120,00 kn
Glomazna paleta	120,00 kn
Slanje kopije dostavne liste - za jednu pošiljku - za svaku sljedeću pošiljku na narudžbenici	 60,00 kn 15,00 kn
Naknadno ispravljanje netočnih podataka na pošiljci	5,00 kn
Naknadna izmjena podataka o platitelju poštanske usluge	5,00 kn

Slika 10. Nadoplate[31]

[30] https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_paletizirane_posiljke.pdf (kolovoz, 2017.)
[31] https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_paletizirane_posiljke.pdf (kolovoz, 2017.)



IZVOZ (cjenik po paketu)*

težina paketa (kg)	ZONE 1	2	3	4	5	6
1	56,00 kn	113,00 kn	126,00 kn	146,00 kn	188,00 kn	293,00 kn
2	60,00 kn	120,00 kn	136,00 kn	169,00 kn	208,00 kn	308,00 kn
5	71,00 kn	135,00 kn	166,00 kn	196,00 kn	253,00 kn	347,00 kn
10	83,00 kn	157,00 kn	198,00 kn	233,00 kn	353,00 kn	388,00 kn
15	90,00 kn	162,00 kn	210,00 kn	242,00 kn	444,00 kn	434,00 kn
20	98,00 kn	176,00 kn	225,00 kn	259,00 kn	476,00 kn	479,00 kn
25	105,00 kn	189,00 kn	250,00 kn	286,00 kn	540,00 kn	508,00 kn
30	113,00 kn	203,00 kn	299,00 kn	309,00 kn	598,00 kn	543,00 kn
35	120,00 kn	225,00 kn	325,00 kn	342,00 kn	655,00 kn	575,00 kn
40	128,00 kn	248,00 kn	350,00 kn	379,00 kn	707,00 kn	610,00 kn
45	135,00 kn	270,00 kn	375,00 kn	435,00 kn	893,00 kn	648,00 kn
50	143,00 kn	293,00 kn	410,00 kn	485,00 kn	940,00 kn	698,00 kn

IZVOZ (cjenik po pošiljci)**

težina pošiljke (kg)	ZONE 1	2	3	4	5	6
5	78,00 kn	136,00 kn	168,00 kn	208,00 kn	288,00 kn	634,00 kn
10	91,00 kn	158,00 kn	203,00 kn	246,00 kn	393,00 kn	865,00 kn
15	99,00 kn	184,00 kn	298,00 kn	333,00 kn	494,00 kn	1.087,00 kn
20	107,00 kn	211,00 kn	360,00 kn	367,00 kn	585,00 kn	1.287,00 kn
25	116,00 kn	227,00 kn	383,00 kn	414,00 kn	699,00 kn	1.538,00 kn
30	124,00 kn	273,00 kn	428,00 kn	455,00 kn	799,00 kn	1.758,00 kn
40	150,00 kn	338,00 kn	505,00 kn	535,00 kn	1.019,00 kn	2.242,00 kn
50	165,00 kn	409,00 kn	580,00 kn	628,00 kn	1.144,00 kn	2.517,00 kn
100	569,00 kn	731,00 kn	997,00 kn	1.210,00 kn	1.810,00 kn	3.982,00 kn
preko 100 kg (cijena/kg)	6,00 kn	7,00 kn	13,00 kn	16,00 kn	18,00 kn	40,00 kn

IZVOZ (palete, cjenik po paleti)

težina palete (kg)	ZONE 1	2	3	4	5	6
100	525,00 kn	705,00 kn	1.045,00 kn	1.805,00 kn	2.081,00 kn	3.822,00 kn
200	795,00 kn	1.065,00 kn	1.740,00 kn	2.222,00 kn	2.558,00 kn	4.555,00 kn
300	1.035,00 kn	1.555,00 kn	2.472,00 kn	2.890,00 kn	3.528,00 kn	5.592,00 kn
400	1.355,00 kn	1.955,00 kn	3.166,00 kn	3.828,00 kn	4.488,00 kn	6.732,00 kn
500	1.615,00 kn	2.355,00 kn	3.861,00 kn	4.667,00 kn	5.325,00 kn	7.988,00 kn
600	1.825,00 kn	2.880,00 kn	4.555,00 kn	5.525,00 kn	5.925,00 kn	8.888,00 kn

Povrat otkupnine		Glomazna paleta (dimenzije veće od 120x80x185 cm)	Doplata za opasne tvari (ADR)
Zona 1	23 kn	120,00 kn	75,00 kn

Slika 11. Cjenik međunarodne distribucije - izvoz[32]

Usluga dostave s pouzećem (povratom otkupnine) dostupna je isključivo za zemlje iz Zone 1. Cjenik po paketu vrijedi za jedan paket u pošiljci, a po pošiljci se cijena računa za zbrojenu masu svih paketa u jednoj pošiljci.

[32] https://overseas.hr/Media/Default/Pricelists/OEX%20vodic.pdf (kolovoz, 2017.)

UVOZ (cjenik po paketu)*

	ZONE					
težina paketa (kg)	1	2	3	4	5	6
1	68,00 kn	149,00 kn	191,00 kn	199,00 kn	280,00 kn	300,00 kn
2	71,00 kn	159,00 kn	202,00 kn	213,00 kn	301,00 kn	312,00 kn
5	83,00 kn	169,00 kn	230,00 kn	241,00 kn	322,00 kn	355,00 kn
10	94,00 kn	199,00 kn	255,00 kn	265,00 kn	365,00 kn	395,00 kn
15	101,00 kn	225,00 kn	274,00 kn	291,00 kn	450,00 kn	465,00 kn
20	109,00 kn	248,00 kn	313,00 kn	321,00 kn	485,00 kn	485,00 kn
25	116,00 kn	315,00 kn	388,00 kn	397,00 kn	583,00 kn	583,00 kn
30	124,00 kn	378,00 kn	408,00 kn	448,00 kn	645,00 kn	645,00 kn
35	131,00 kn	412,00 kn	535,00 kn	545,00 kn	881,00 kn	881,00 kn
40	139,00 kn	433,00 kn	595,00 kn	606,00 kn	949,00 kn	949,00 kn
45	146,00 kn	455,00 kn	628,00 kn	639,00 kn	1.016,00 kn	1.016,00 kn
50	154,00 kn	504,00 kn	668,00 kn	678,00 kn	1.063,00 kn	1.063,00 kn

UVOZ (cjenik po pošiljci)**

	ZONE					
težina pošiljke (kg)	1	2	3	4	5	6
5	93,00 kn	192,00 kn	250,00 kn	255,00 kn	358,00 kn	654,00 kn
10	106,00 kn	225,00 kn	279,00 kn	286,00 kn	458,00 kn	885,00 kn
15	114,00 kn	245,00 kn	385,00 kn	411,00 kn	512,00 kn	1.105,00 kn
20	122,00 kn	278,00 kn	437,00 kn	437,00 kn	625,00 kn	1.325,00 kn
25	131,00 kn	345,00 kn	490,00 kn	462,00 kn	707,00 kn	1.598,00 kn
30	139,00 kn	442,00 kn	558,00 kn	514,00 kn	1.042,00 kn	1.876,00 kn
40	165,00 kn	508,00 kn	678,00 kn	606,00 kn	1.167,00 kn	2.296,00 kn
50	180,00 kn	588,00 kn	733,00 kn	725,00 kn	1.367,00 kn	2.567,00 kn
100	584,00 kn	890,00 kn	1.200,00 kn	1.322,00 kn	1.832,00 kn	3.999,00 kn
preko 100 kg (cijena/kg)	6,00 kn	7,00 kn	8,00 kn	9,00 kn	18,00 kn	9,00 kn

UVOZ (palete, cjenik po paleti)

	ZONE					
težina palete (kg)	1	2	3	4	5	6
100	578,00 kn	776,00 kn	1.150,00 kn	1.986,00 kn	2.289,00 kn	4.204,00 kn
200	875,00 kn	1.172,00 kn	1.914,00 kn	2.444,00 kn	2.814,00 kn	5.011,00 kn
300	1.139,00 kn	1.711,00 kn	2.719,00 kn	3.179,00 kn	3.881,00 kn	6.151,00 kn
400	1.491,00 kn	2.151,00 kn	3.483,00 kn	4.211,00 kn	4.937,00 kn	7.405,00 kn
500	1.777,00 kn	2.591,00 kn	4.247,00 kn	5.134,00 kn	5.858,00 kn	8.786,00 kn
600	2.008,00 kn	3.168,00 kn	5.011,00 kn	6.078,00 kn	6.518,00 kn	9.776,00 kn

Povrat otkupnine	Glomazna paleta (dimenzije veće od 120x80x185 cm)	Doplata za opasne tvari (ADR)
Zona 1 23 kn	120,00 kn	75,00 kn

Slika 12. Cjenik međunarodne distribucije - uvoz[33]

[33] https://overseas.hr/Media/Default/Pricelists/OEX%20vodic.pdf (kolovoz, 2017.)

Država	Zona	Očekivano tranzitno vrijeme	Država	Zona	Očekivano tranzitno vrijeme	Država	Zona	Očekivano tranzitno vrijeme
Austrija	2	2 dana	Italija	3	3-4 dana	Slovačka	2	2 dana
Belgija	4	3 dana	Luxemburg	4	3 dana	Slovenija	1	1 dan
BiH	2	2 dana	Mađarska	1	2 dana	Srbija	2	2-5 dana
Bugarska	6	7-8 dana	Nizozemska	4	4 dana	Švicarska	5	4 dana
Crna Gora	2	2-5 dana	Njemačka	2	3-4 dana	Španjolska	5	4 dana
Češka	2	2 dana	Poljska*	4	4 dana	Velika Britanija	3	4 dana
Francuska	3	4 dana	Portugal	5	6 dana			
Irska	5	5 dana	Rumunjska	6	6 dana			

Slika 13. Zone[34]

Carinjenje pošiljaka

Overseas Express pruža usluge carinjenja pošiljaka i provođenje svih vrsta carinskog postupka u Hrvatskoj.

1. Manipulativni trošak	15,00 kn
2. Usluga carinskog posredovanja u uvozu do 5 tarifnih brojeva	300,00 kn
2.1. Dodatni tarifni broj nakon 5 tarifnih brojeva po tarifnom broju	20,00 kn
3. Usluga carinskog posredovanja u Uvozu (% od carinskog duga za uvoz vrijednosti veće od 5000 EUR)	2%, minimalno 300,00 kn
4. Uporaba carinske garancije (% od iznosa carinskih davanja)	1%, minimalno 5,00 kn
5. Usluga kod gratis uvoznog posla	150,00 kn
6. Skladišnina po paketu po danu za skladištenje preko 3 dana	10,00 kn
7. Iskup carinske dokumentacije	200,00 kn
8. Usluga prenapućenja	350,00 kn
9. Pisanje i podnošenje molbi i zahtjeva (osim za produženje privremenog uvoza)	100,00 kn
10. Pretpregled robe	150,00 kn
11. Zahtjev za produženje privremenog uvoza	200,00 kn
12. Usluga izvoznog carinjenja	300,00 kn
13. Usluga uvoznog carinjenja za fizičke osobe	150,00 kn
14. Intrastat izvještaj osnovni obrazac	250,00 kn
14.1 po svakoj stavci izvješća	10,00 kn

Slika 14. Cjenik carinjenja[35]

[34] https://overseas.hr/Media/Default/Pricelists/OEX%20vodic.pdf (kolovoz, 2017.)
[35] https://overseas.hr/Media/Default/Pricelists/OEX%20vodic.pdf (kolovoz, 2017.)

6.4. Usporedba cijena tvrtke In time i Overseas Expressa

Na tržištu poslovanja tvrtke In time i Overseas Expressa, u prijevozu pošiljaka, cijena špediterskih usluga i usluga prijevoza su odvojene. In time i Overseas Express nude cjenike domaće, međunarodne distribucije, te carinskog posredovanja za uvoz i izvoz. Njihove cijene prijevoza pošiljaka, bilo paketnih ili paletnih, baziraju se na težini robe, dok carinjenje na vrijednosti robe.

Špediter, nakon završenog posla, odnosno nakon izvršenja nalogodavčeve dispozicije, polaže račun nalogodavcu o svim učinjenim izdacima, tuđim i svojim uslugama, uključujući i nagradu. Posjeduje pravo na naknadu troškova nastalih u tijeku izvršenja naloga. U troškove za izvršenje naloga ubrajaju se: carina i carinske pristojbe, vozarina, troškovi uskladištenja, ukrcaja, prekrcaja, iskrcaja, pakiranja, osiguranja, skladišnine i drugi. U te se troškove ne ubrajaju režijski troškovi, troškovi radne snage, administracije, knjigovodstva i drugih jer su oni uključeni u naknadu špediterskih usluga.

Špediterske usluge iziskuju i troškove koje špediter ima prilikom obavljanja tih usluga. Trošak transporta može se podijeliti na tri zasebne cjeline: trošak prikupa robe, trošak linije i trošak isporuke robe.

Prilikom izračuna cijene transporta u obzir se uzima stvarna i volumenska težina, te se uvijek na temelju veće određuje cijena transporta. Na cijene iz cjenika In time-a obračunava se dodatak na gorivo koji iznosi 8%, te PDV u iznosu od 25%. Overseas Express ima nešto niži dodatak na gorivo pri kojem se cijena prijevoza uvećava za 7,5% uz PDV.

U domaćoj distribuciji, po određenim geografskim zonama i po težini robe u kilogramima, povećava se cijena pošiljke. Primjerice, za prijevoz paketne pošiljke težine 10 kilograma od Zagreba do Splita (spadaju pod zonu 1) koristeći prijevoz In time-a, iznos je: cijena za paket od 10 kg + 8% za gorivo = 50 kn + 4 kn = 54 kn. Na tu osnovnu cijenu dodaje se i PDV, te se dobije iznos od 67,5 kuna.

Overseas Expressom, za isti paket, dobije se: cijena za paket do 10 kg + 7,5% za gorivo = 63 kn + 4,75 kn = 67,7 kuna. Sa dodatkom PDV-a cijena pošiljke je 84,6 kuna, što je skuplje od In time-a.

Pošiljatelju je isplativije slati pošiljku i koristiti usluge In time-a zbog nezanemarive razlike u cijeni od 16,9 kuna. No, na ovu izračunatu cijenu distribucije paketa, po želji i potrebi pošiljatelja, mogu se doplatiti dodatne usluge. Primjerice, povrat ovjerenih dokumenata i računa (In time: + 7 kn, Overseas E.: 12 kn), dostava na otoke (In time: + 30% na zonu 2, Overseas E.: + 25% na zonu 2), dodatno osiguranje pošiljke (In time: + 0,2 % na vrijednost, Overseas E.: + 3%), usluge pakiranja (prema dogovoru), te ostale usluge koje nude prema svojim cjenicima.

Za razliku od domaće distribucije, nalog za otpremu stvari preko granice sadrži obvezu za otpremnika da provede potrebne carinske radnje i isplati carinske pristojbe za račun nalogodavca osim ako nije ugovorom drugačije određeno.

Uzimajući za primjer uvoz paketa mase do 50 kg iz Njemačke u Hrvatsku (Zagreb), prema cjeniku In time-a, osnovna cijena za zonu 3 iznosi 849 kuna. Na tu se cijenu pridodaje još i dodatak na gorivo, PDV, te carinsko posredovanje pri uvozu pošiljke.

Overseas Express je u ovom segmentu, naspram In time-a, ekonomičniji nego u domaćoj distribuciji. Njihova početna cijena za spomenuti paket iznosi 504 kn. Na tu se cijenu pridodaje još i dodatak na gorivo, PDV, carinsko posredovanje, no neovisno o tome sama mu početna cijena daje prednost nad In time-om. Uz prednost sa cijenom, dolazi i prednost tranzita za otprilike jedan ili dva dana.

Ostale usluge carinjenja pošiljaka In time i Overseas Express dodatno naplaćuje, kao što je carinsko skladištenje, uporaba carinske garancije, pretpregled robe, pisanje molbi i zahtjeva i tako dalje. Primjerice, za usluge prikupljanja prijevoza paketa s pouzećem (otkupninom) potrebno je na osnovnu cijenu prijevoza pridodati i naknadu za pouzeće koja iznosi 5,60 kuna koristeći Overseas Express ili 10 kuna sa In time-om.

Povećanjem težine pošiljke, u domaćoj i međunarodnoj distribuciji, povećava se i osnovna cijena prijevoza. Veće težine i volumen pošiljaka od špeditera zahtijevaju korištenje transportnog sredstva veće nosivosti ili za specijalan prijevoz što povlači i veće izdatke za sam transport i prijevoznike s kojima posluju ukoliko nemaju vlastiti vozni park. Isti utjecaj ima i povećanje udaljenosti.

U svrhu smanjenja, "rezanja", troškova prijevoza i povećanja poslovnih prihoda, špediteri također organiziraju dopremu i otpremu komadnih pošiljaka koja se zasniva na formiranju zbirnih pošiljaka. Zbirna pošiljka se sastoji od više različitih pojedinačnih (komadnih pošiljaka) koje su prethodno prikupljene i spojene u jednu. Pri tome se ne dovodi u pitanje kvaliteta prijevozne usluge.[36]

[36] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 207.

7. ZAKLJUČAK

Cilj rada bio je definirati poslove špeditera i način naplate tih poslova, analizirati način izračuna prijevozne usluge te odrediti što sve ulazi u iznos špediterskih troškova.

Špediter je, kao što je već navedeno, osoba koja organizira otpremu, dopremu i provoz robe. Ta organizacija se ne sastoji samo u prijevozu robe u užem smislu nego ujedinjuje brojne faze u ukupnom prijevoznom procesu. Dodatne špediterske usluge, kao što je skladištenje, osiguranje, izdavanje dokumenata, molbi, carinsko posredovanje, pakiranje, obavještavanje o prispijeću pošiljke, uz sam prijevoz robe, mogu biti ugovoreni. O svim tim činiteljima špediter vodi računa pri izradi kalkulacije troškova te naplati istih.

Analizirajući cijene prijevoza pošiljaka dvije tvrtke, cijena njihovog prijevoza u suštini ovisi o istim parametrima: vrsti ambalaže, težini pošiljke, mjestu pošiljatelja i mjestu primatelja te odabira dodatnih usluga. Dodatno ovisi i o brzini dostave po kojoj pošiljatelj želi da mu pošiljka stigne na određenu adresu, čak do 50 % na osnovnu cijenu. Može se zaključiti da što je veća kilometraža, težina robe, broj ugovorenih usluga to će biti veća cijena prijevoza i troškova koji su nezaobilazni.

Kako bi pokrili svoje troškove i ostvarili zaradu, to jest bili u plusu, špediteri naplaćuju svoje usluge prema cjeniku troškova i uračunavaju ih u nalogodavčev račun nakon obavljenih svih ugovorenih poslova. Zapravo, svaki posao koji obavi za nalogodavca, špediter dodatno naplaćuje. Što su veći špediterski troškovi to će u konačnici biti i skuplji prijevoz. Sukladno tome, špediteri ako žele biti konkurentni na prijevoznom tržištu, moraju ponuditi prihvatljivu, i za njih pogodnu cijenu prijevoza. U cilju im je privući što veći broj mogućih korisnika njihovih usluga. Na kraju, nalogodavac je taj koji odlučuje, od više špediterskih ponuda, čije će usluge koristit i kome će prepustit brigu oko otpreme, dopreme i provoza robe.

Prihodi špeditera od carinskog zastupanja nakon ulaska u Europsku uniju znatno su smanjeni. Kako bi nadoknadili gubitak ovog dijela prihoda, špediteri prebacuju svoje usluge na područje logističkih aktivnosti kao što je zbirni promet te usluge skladištenja, prepakiranja i drugih. Špediteri se moraju prilagoditi potražnji tržišta, to jest biti svojevrstan tip logističkih operatera koji nude obavljanje svih poslova u logističkom procesu. Špediter kao logistički operater bi stalno trebao investirati u znanja i vještine svojih zaposlenika, povjeravati dio svojih poslova poslovnim partnerima učvršćujući svoju poziciju na tržištima te prilagođavati svoju poslovnu politiku zahtjevima i potrebama korisnika njihovih usluga. Tim prilagođavanjem uvjetuju svoju špeditersku efikasnost, efektivnost, točnost, pouzdanost i brzinu.

POPIS SLIKA

Slika 1. Prikaz poslova međunarodnog špeditera 11
Slika 2. Cjenik troškova usluge, skladišta i ležarine 26
Slika 3. Cjenik carinskog posredovanja 27
Slika 4. Cjenik domaće distribucije 28
Slika 5. Cjenik dodatnih usluga 29
Slika 6. Cjenik međunarodnog prijevoza 30
Slika 7. Cjenik dodatnih usluga i nadoplata Overseas Expressa 32
Slika 8. Cjenik distribucije paketnih pošiljaka 33
Slika 9. Cjenik paletizirane pošiljke 34
Slika 10. Nadoplate 34
Slika 11. Cjenik međunarodne distribucije - izvoz 35
Slika 12. Cjenik međunarodne distribucije - uvoz 36
Slika 13. Zone 37
Slika 14. Cjenik carinjenja 37

LITERATURA

Knjige:

1. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996.
2. Bendeković, J., Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2008.
3. Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Rijeka, 2005.
5. Zelenika, R.: Špediterovo pravo, Rijeka, 2001.

Internet izvori:

1. URL: http://www.prometna-zona.com/fiata/ (kolovoz, 2017.)
2. URL: http://e-student.fpz.hr/Predmeti/S/Spedicija_(3)/Materijali/Incoterms_2010.pdf (kolovoz, 2017.)
3. URL: www.infoteh.ba/?l=19 (kolovoz, 2017.)
4. URL: http://www.in-time.hr/o-nama/o-nama/ (kolovoz, 2017.)
5. URL: http://www.in-time.hr/cjenici/troskovi-carine/ (kolovoz, 2017.)
6. URL: http://www.in-time.hr/DOCS/IN-TIME_cjenik.pdf (kolovoz, 2017.)
7. URL: https://www.overseas.hr/overseas-express-o-nama (kolovoz, 2017.)
8. URL: https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_domaci_promet.pdf (kolovoz, 2017.)
9. URL: https://overseas.hr/Media/Default/images/Cjenik_za_paletizirane_posiljke.pdf (kolovoz, 2017.)
10. URL: https://overseas.hr/Media/Default/Pricelists/OEX%20vodic.pdf (kolovoz, 2017.)

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 **Utjecaj špediterskih troškova na cijenu prijevoza robe**

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

Student/ica:

U Zagrebu, 4.9.2017. Vanesa Vrtarić
(potpis)