Prikaz poslova špedicije pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe

Petek, Patrik

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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:119:765333

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

Patrik Petek

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI ORGANIZACIJI KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2021.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 4. svibnja 2021.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 6410

Pristupnik: **Patrik Petek (0135251474)**
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

Zadatak: **Prikaz poslova špedicije pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe**

Opis zadatka:

Opisati poslove špedicije općenito, a posebno specifičnosti organizacije kontejnerskog prijevoza. Prikazati ulogu špeditera pri organizaciji kontejnerskog prijevoza na praktičnom primjeru izvoza robe u Bangladeš

Mentor:

izv. prof. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

PRIKAZ POSLOVA ŠPEDICIJE PRI ORGANIZACIJI KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE

OUTLINE OF THE FREIGHT FORWARDING OPERATIONS AT ORGANIZING CONTAINER TRANSPORT

Mentor: izv.prof.dr.sc. Ratko Stanković

Student: Patrik Petek

JMBAG: 0135251474

Zagreb, kolovoz 2021.

SAŽETAK

Organizacija kontejnerskog prijevoza je proces u kojem najvažniju ulogu ima špediter koji svojim znanjem i vještinama organizira prijevoz na najoptimalniji mogući način. U radu su prikazane najvažnije značajke kontejnera, prednosti, nedostatci, ciljevi, kao i poslovi špedicije u organizaciji prijevoza robe kontejnerima. U okviru studije slučaja, prikazan je primjer organizacije kontejnerskog prijevoza iz prakse.

KLJUČNE RIJEČI: kontejnerski prijevoz, organizacija, špediter

SUMMARY

Container transport organization is the process in which freight forwaders organize transport with their skills and knowledge throught the most optimal way. The paper presents the most important features of containers, advantages, disadvantages, goals as well as forwarding activities in the organization of transport of goods by container. As part of case study, an example of the organization of container transport from practice is presented

KEY WORDS: container transport, organization, the freight forwarder

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. POSLOVI ŠPEDICIJE 2
   2.1. Organizacija poslovanja špedicije 3
   2.2. Osnovni poslovi špedicije 4
      2.2.1. Tarifno–konjukturni poslovi 4
      2.2.2. Operativni poslovi 6
   2.3. Specijalni poslovi špeditera 11
3. SPECIFIČNE ZNAČAJKE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA 14
   3.2. Razvoj kontejnerskog prijevoza 14
   3.3. Podjela i vrste kontejnera 15
   3.4. Kontejnerski terminali 19
   3.5. Kontejnerski brodovi 19
   3.6. Prednosti i nedostaci kontejnerizacije 21
   3.7. Prekrcajna mehanizacija na kontejnerskim terminalima 21
4. ULOGA ŠPEDITERA U KONTEJNERSKOM PRIJEVOZU ROBE 23
   4.1. Izvoz robe 23
   4.2. Uvoz robe 24
5. PRAKTIČNI PRIMJER ORGANIZACIJE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE 25
6. ZAKLJUČAK 28

LITERATURA 29

POPIS SLIKA 30

POPIS KRATICA 31

POPIS DIJAGRAMA 32

PRILOZI 33

1. UVOD

Kontejnerski promet, kao dio pomorskog prijevoza, gotovo svake godine bilježi periodični rast te i danas ima veliku ulogu u prijevozu i prekrcaju robe. Njegova važnost za pomorski promet stalno raste te tržište pomorskog prometa obilježava trend stalnog porasta kontejnerskog prometa. Trend stalnog porasta uzrokuje povećanje kapaciteta kontejnerskih brodova odnosno niže cijene prijevoza i globalizaciju svjetskog gospodarstva odnosno premještanje proizvodnje u zemlje s jeftinom radnom snagom.

Veliku ulogu u obavljanju uvoznih i izvoznih poslova ima špediter. On obavlja poslove vezane za organizaciju transporta, carinsko zastupanje pri uvozu odnosno izvozu robe, kao i ostale poslove vezane za to.

Cilj završnog rada je prikazati poslove špeditera općenito i poslove špeditera koje obavlja prilikom organizacije prijevoza robe kontejnerskim prijevozom. Rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Poslovi špedicije
3. Specifične značajke kontejnerskog prijevoza
4. Uloga špeditera u kontejnerskom prijevozu robe
5. Praktični primjer organizacije kontejnerskog prijevoza robe
6. Zaključak

U drugom poglavlju su opisani poslovi špeditera, odnosno glavni i specijalni. U trećem poglavlju prikazan je kontejnerski prijevoz i njegove specifične značajke. Četvrto poglavlje opisuje ulogu špeditera u kontejnerskom prijevozu robe odnosno poslove otpreme i dopreme. Konačno u petom poglavlju je prikazan praktični primjer organizacije kontejnerskog prijevoza robe iz prakse.

2. POSLOVI ŠPEDICIJE

Riječ špedicija dolazi od latinske riječi expedire što u prijevodu znači „odriješiti“ ili „urediti“ dok se u tehničkoj praksi prevodi s „otpremiti“ ili „otposlati“.[1] Porast potražnje za uslugama prijevoza robe zbog razvoja međunarodne trgovine je utjecao na razvoj prijevozničke djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tijekom vremena nametnuta je potreba za posebnom, specijaliziranom djelatnosti koja će prijevoznu ponudu i potražnju povezati.[2] Povezivanjem ponude i potražnje se omogućava korisnicima prijevoza osiguravanje odgovarajućih prijevoznih kapaciteta za prijevoz svoje robe te optimalno odvijanje prijevoznog procesa. Djelatnost čiji je ovo osnovni smisao i svrha naziva se špedicija.

U znanstvenoj i stručnoj literaturi razlikuju se pojmovi „špedicija“ i „špediter“. Špedicija predstavlja specijaliziranu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i sličnim poslovima s tim u vezi. S druge strane špediter je gospodarstvenik, pravna i fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kao i poslovima vezanim za zastupanje u carinskom postupku, osiguranju robe, kontroli dokumenata i slično. Špediter tijekom odvijanja prijevoznog procesa mora koordinirati sve sudionike tj. pošiljatelja, primatelja, prijevoznika, osiguratelja i carinu. Špediter mora imati stalnu kontrolu nad pošiljkom na čitavom prijevoznom putu. U slučaju da špediter ne stigne ili nije u mogućnosti obaviti sve potrebne poslove moguće je angažirati međušpeditera ili podšpeditera.

Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Podšpediter je osoba na koju je špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla.[3]

Razlikujemo međunarodnu i nacionalnu špediciju. Nacionalna špedicija je specijalizirana gospodarska djelatnost koja obavlja poslove organizacije otpreme i dopreme robe isključivo unutar granica jedne države pri čemu se koristi isključivo domaćim prijevoznim sredstvima.

Pod poslove međunarodne špedicije podrazumijevaju se gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi kao što su: otprema robe iz vlastite u strane

[1] Ivanković Ĉ, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str 13.
[2] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 1.
[3] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

zemlje (izvozna špedicija), doprema robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i provoza robe između stranih preko vlastite zemlje.[4]

2.1. Organizacija poslovanja špedicije

U organizaciji poslovanja špediterskih tvrtki razlikuju se više vrsta, odnosno prema osnovnom obilježju poslovanja špedicije dijele se na čiste i mješovite:[5]

- Čiste špediterske tvrtke obavljaju samo špediterske poslove
- Mješovite špediterske tvrtke, osim špediterske djelatnosti, bave se trgovinom, prijevozom i sličnim poslovima.

Prema teritorijalnom obilježju međunarodne špedicije dijele se na kopnene, lučke i granične špediterske tvrtke.

Kopnene špediterske tvrtke organiziraju prijevoz robe i obavljaju ostale poslove u vezi s prijevozom robe u kopnenom prometu (željeznički prijevoz, cestovni prijevoz i unutarnja plovidba).

Lučke špediterske tvrtke nalaze se na dodirnim točkama dviju ili više prometnih grana te iz toga proizlazi njihova posebnost poslovanja koja je vezana uz prijelaz robe s jedne prometne grane na drugu. Lučke špediterske tvrtke se bave organizacijom prekrcaja, skladištenja, i ostalim poslovima vezanim za prihvat i otpremu robe.

Granične špediterske tvrtke smještene su na graničnim prijelazima otvorenim za međunarodni promet robe. Glavni posao je vezan za obavljanje carinskih i drugih formalnosti kada roba ulazi u carinski prostor.

Prema predmetu poslovanja špediterske tvrtke mogu biti:

- Specijalizirane za rad s određenom vrstom robe (žitarice, drva, vojne opreme i dr.)
- Specijalizirane za organizaciju prijevoza robe u određenoj prometnoj grani (pomorska špedicija, željeznička špedicija, cestovna špedicija itd.)

[4] Zelenika R: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996, str. 51.
[5] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 8.

2.2. Osnovni poslovi špedicije

Osnovni poslovi špeditera su oni poslovi bez kojih sustav špedicije ne bi mogao funkcionirati. Oni se dijele na:

- Tarifno – konjukturne poslove koji su u funkciji stručne podrške i prodaje špediterske usluge
- Operativne poslove koji su u funkciji obavljanja špediterske usluge

Poslovi od kojih se sastoje ove dvije cjeline su u velikoj mjeri povezani s ciljem povećanja produktivnosti i unaprjeđenja kvalitete i ponude usluga. U određenim špediterskim tvrtkama za pojedine poslove postoji organizirana struktura odnosno zasebni odjeli i/ili sektori npr. odjel prodaje, sektor tranzita i slično.

2.2.1. Tarifno–konjukturni poslovi

Tarifno-konjukturni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter poduzima radi unaprjeđenja svoje tržišne pozicije, pružanja stručno-konzultativne pomoći svojim komitentima i pružanja stručne podrške operativnom sektoru tvrtke.

Tarifno-konjukturni odjel pokriva sve segmente špediterskih poslova te je sastavljen od komercijalista, stručnjaka za pojedinu vrstu prijevoza i stručnjake za carinu i porez.

Najvažniji tarifno-konjukturni poslovi vezani su za istrživanje tržišta i akviziciju, ugovori i ponude za obavljanje špediterskih poslova, stručni savjeti i informacije, instradacija, refrakcije, stimulacije, provizije i reklamacije.[6]

Istraživanje tržišta predstavlja jedan od poslova špeditera koji su potrebni za prikupljanje informacija o ponudi i potražnji prijevoznih kapaciteta. Takve informacije su mu potrebne kako bi mogao biti konkurentniji i povoljniji na tržištu prijevoznih usluga. Potencijalni izvori poslovnih informacija za špeditera mogu biti neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima, državne institucije kao primjerice Gospodarska komora, međunarodni sajmovi, prezentacije, itd.

[6] Ivanković Ĉ, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str. 129

Pod pojmom akvizicije smatramo skup aktivnosti koje špediter kao nositelj transportnog procesa mora pokušati privući nove poslove odnosno pridobiti nove komitente. Kako bi akvizicija bila uspješna potrebno je istražiti tržište, odgovarajuće pristupiti novim potencijalnim korisnicima, kvalitetna i cjelovita ponuda usluga, konkurentna cijena usluga i poslovni ugled špeditera. Konačno uz proširenje usluga i poslovnih aktivnosti, špediter jednaku pozornost mora posvetiti postojećim komitentima kako bi zadržao dobre poslovne odnose i potencijalnu buduću suradnju.[7]

Ponuda za obavljanje špediterskih usluga se odnos na određeni posao kao što je uvoz ili izvoz određene pošiljke. Prihvaćanjem ponude od strane komitenta ima značaj sklapanja ugovora odnosno obvezuje špeditera da će prevesti robu iz jednog mjesta u drugo, a komitent da će za to platiti. Komitentima s kojima je uspostavio dugoročnu suradnju špediter nudi povoljnije uvjete od primjerice onih uvjeta koji se koriste za pojedinačne poslove.

Špediter kao nositelj cjelokupnog transportnog pothvata trebao bi sudjelovati i u izradi vanjsko trgovinskih kalkulacija za prodaju i kupovinu robe. Uključivanje špeditera u pripremu i ugovaranje vanjskotrgovinskih poslova dovodi do smanjenja prijevoznih troškova i rizika koji proizlaze iz prijevoza te do povećanja sigurnosti izvršenih obveza vezano za isporuku ili preuzimanje robe.

Instradacija je određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Strana koja plaća trošarinu ima pravo odrediti način prijevoza i izabrati prijevoznika. Za uspješnu instradaciju, ona koja je najpovoljnija za komintenta, špediter radi na temelju: pariteta isporuke, svojstva robe i ambalaže, roka isporuke tj. preuzimanja robe, kalkulacija prijevoznih troškova, aktualnog stanja ponude prijevoznih kapaciteta, aktualnih uvjeta u međunarodnom prometu i mogućih posebnih zahtjeva komtenta. Od više prijevoznih rješenja špediter će odrediti optimalno temeljem navedenih elemenata, tj. ono koje je najpovoljnije za komintenta. Ukoliko je komitent sam odredio instradaciju pošiljke, zadatak špeditera je da provjeri je li takvo rješenje optimalno.[8]

Osim naknade za obavljanje špediterske usluge, značajne prihode špediter ostvaruje temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Imaju pravo na refrakciju odnosno povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine robe imaju pravo na stimulacije odnosno novčane

[7] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 128
[8] Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005

nagrade. Prijevoznik temeljem agencijskog ugovora odobrava špediteru proviziju kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih sredstava. Nositelj prava 7 iz ugovora ima pravo na reklamaciju odnosno na povrat više neplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja.[9]

2.2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi spadaju u glavne poslove špeditera u izvršavanju dispozicije komitenta odnosno poslove otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu. Struktura operativnih poslova sastavljena je od niza kronoloških događaja koji se izvršavaju u pojedinoj fazi prijevoznog pothvata. Struktura operativnih poslova može se podijeliti u dvije grupe:

1. Prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu, operativni poslovi su:

- primitak naloga (dispozicije) i pozicioniranje
- disponiranje
- zaključivanje prijevoznih kapaciteta
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava
- ugovaranje prekrcaja i skladištenja
- osiguranje robe u prijevozu
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj
- prihvat robe i iskrcaj
- angažiranje inspekcijskih služba
- zastupanje u carinskom postupku
- aviziranje komitenta

2. Prema smjeru kretanja robe, odnosno vrsti vanjskotrgovinskog posla, operativni poslovi se svrstavaju na:[10]

- poslovi dopreme, odnosno uvoza
- poslovi otpreme, odnosno izvoza
- poslovi provoza (tranzita)
- sajamski poslovi

Sve poslove u vezi s dopremom odnosno otpremom robe špediter obavlja na temelju naloga odnosno dispozicije. Dispozicija predstavlja dokument kojim

[9] Ivaković Č., Stanković R. i Šafran M. Špedicija i logistički poslovi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. 2010. str. 132

[10] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 133

nalogodavac daje nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu odnosno dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao iza obavljanje drugih radnji u svezi s tim. Nalogodavac ovjerava dispoziciju te samim time odgovara za ispravnost podataka prema carinskom zakonu. U slučaju da roba nije u skladu s upisanim podacima krivnju snosi nalogodavac.

Osnovni podaci koji se traže od komitenta, odnosno koje komitent mora navesti u svom nalogu su:

- podaci o komitentu i mjestu isporuke robe
- podaci o primatelju
- broj izvoznog, odnosno uvoznog zaključka
- podaci o robi
- paritet isporuke prema INCOTERMS-u
- podaci o instradaciji
- podaci o osiguranju
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga
- naputak za daljnju otpremu nakon carinjenja

Postoje dvije vrste dispozicije, dispozicija za uvoz i dispozicija za izvoz. Dispozicija se izdaje na posebnim obrascima u kojim se upisuju podaci koji su špediteru potrebni za obavljanje poslova (Prilog 1)..

Kada špediter zaprimi dispoziciju daje pošiljki jedinstven broj pozicije. Nakon dodjeljivanja pozicije špediter pod tim brojem otvara pozicijsku mapu ili uvodi u bazu podataka ako je u elektronskom obliku. U pozicijsku mapu se stavlja sva dokumentacija vezana za tu pošiljku.

Pod pojmom disponiranja podrazumijeva se davanje naloga i uputa koji su nužni za praktičnu provedbu prijevoza te se s njome nastoji omogućiti koordinacija svih sudionika u prometnom procesu. Određivanje transportnog puta može se izvršiti u dva smjera i to ako je komitent izričito naveo način i prijevozni put ili je ostavio špediteru da u skladu s kupoprodajnim ugovorom izvrši istu. U skladu sa zahtjevima i postojećim tarifama odabire se optimalni prijevoz te se nakon toga radi „opoziv robe“. Opoziv predstavlja upute kako, kada i na koji način otpremiti prodanu robu. Opoziv se piše u više kopija, koji se obavezno dostavljaju dobavljaču, špediteru u zemlji dobavljača i komitentu Svrha disponiranja je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće instrukcije u skladu s instradacijom kako bi se prijevoz

odvijao neometano, bez nepotrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima. Bitno je naglasiti da ugovoreni paritet isporuke i dispozicija komitenta određuju špediteru u kojem dijelu prijevoznog procesa dolazi on kao organizator prijevoza.

Špediter kao organizator prijevoza mora odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i rezervirati potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavljaju i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe. U pomorskom prijevozu prostor se rezervira zaključnicom brodskog prostora, kod linijske plovidbe, a kod slobodne plovidbe brodarski se prostor zaključuje brodarskim ugovorom koji se može odnositi na cijeli brod, razmjerni dio broda (polovina broda, trećina broda i sl.) ili određeni brodski prostor (skladište). Kod unutarnje plovidbe prijevoz robe se zaključiva kao i kod pomorskog prometa. U željezničkom prijevozu špediter će ovisno o količini i vrsti robe naručiti odgovarajuće vagone, dok u zrakoplovnom prijevozu špediter najavljuje aviopošiljku za koju dobiva potvrdu o rezervaciji. U cestovnom prijevozu špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza nakon što prijevoznik uputi ponudu špediteru.[11]

Špediter ima važnu ulogu pri zaključivanju ugovora o prijevozu kojim se špediter obvezuje prevesti robu s jednog mjesta na drugo. Značaj špediterove uloge pri zaključivanju ugovora o prijevozu i ispostavljanju prijevoznih isprava proizlaze iz njegove glavne funkcije organizatora prijevoza. Špediter ugovara prijevoz u svoje ime te prema prijevozniku nastupa u svoje ime, a za račun komitenta. Špediter se u prijevoznim ispravama pojavljuje kao pošiljatelj ili primatelj. U pomorskom prijevozu prijevozna isprava može biti teretnica, dok se teretni list i teretnice koriste u unutarnjoj plovidbi. U međunarodnom cestovnom prijevozu koristi se teretni list *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (CMR). U željezničkom prijevozu teretni list koji se koristi je *Convention Internationale concernant le transprt des Marchandises par chemin de fer* (CIM). U međunarodnom zrakoplovnom prijevozu robe koristi se zrakoplovni teretni list *Air Waybill* (AWB).

Poslovi prekrcaja i skladištenja predstavljaju funkcionalni dio procesa dopreme odnosno otpreme robe. Za kvalitetnu organizaciju intermodalnog a tako i kontejnerskog

[11] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 138

prijevoza prekrcaj i skladištenje robe radi se zbog prijelaza transportno-manipulacijskih jedinica s jedne prometne grane na drugu.

Transportno osiguranje robe nije obavezno. Špediter osigurava robu samo ako je komitent u dispoziciji tako zatražio. U dispoziciji komitent treba navesti iznos osiguranja, relaciji (prijevozni put ili samo njegov dio) te osigurane rizike. Roba se osigurava protiv uobičajenih i zatraženih rizika. Ako komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike. Osiguranje je postalo nužnost i potreba jer je roba u prijevozu stalno izložena rizicima. Na slici 1. je prikazana podjela rizika koji se mogu podijeliti na osnovne, dopunske, specijalne, ratne i političke



Slika 1: Podjela rizika

Izvor: https://www.slideshare.net/HarisLigata/kargo-osiguranje [18.8.2021]

Jedna od osnovnih obaveza špeditera je obavljanje radnji vezanih za preuzimanje robe i daljnje otpreme. Prilikom preuzimanja robe od strane pošiljatelja špediter ima obavezu upozoriti pošiljatelja na nedostatke vezane za pakiranje, oštećenje ambalaže ili manjak sadržaja pošiljke. Roba koju špediter prihvaća radi daljnjeg transporta mora biti pripremljena od strane pošiljatelja. Pripremljenu robu špediter ukrcava u odgovarajuće prijevozno sredstvo.

Uloga špeditera u prihvaćanju robe vezana je uz radnje iskrcaja i preuzimanja robe od prijevoznika te organizacija daljnje otpreme. Otprema robe zahtjeva od špeditera da nakon

izvršenog preuzimanja robe organizira otpremu robe prethodno odabranim prijevoznim sredstvom. Kod iskrcaja i prihvata robe špediter nastupa u svojstvu primatelja ili stranke koju se izvještava o prispijeću robe. Postupci vezani za prihvat, iskrcaj robe te daljnju otpremu razlikuju se ovisno o prometnoj grani u kojoj se odvija prijevoz.

Pri uvozu i prijevozu robe, s obzirom na namjenu i vrstu robe, potrebno je odobrenje od strane nadležnog ministarstva. Obzirom da se pregled robe vrši na graničnim prijelazima, takva robe se usmjerava prema onim graničnim prijelazima na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe kao što su:

- sanitarna inspekcija – nadzire promet prehrambenih proizvoda i svih proizvoda koji dolaze u doticaj s ljudskom kožom
- fito-sanitetska inspekcija – nadzire promet roba biljnog podrijetla (žitarice, drvo, itd.)[12]
- veterinarska inspekcija – organizirana u sklopu ministarstva poljoprivrede nadzire promet životinja
- kozmetika – nadzire promet kozmetičkih proizvoda

U carinskom postupku sa stranom robom špediter zastupa svojeg komitenta (uvoznika/izvoznika robe) tj. nastupa kao njegov opunomoćenik. Nalog i ovlaštenje za zastupanje u postupku kod carinarnice špediter dobiva dispozicijom komitenta. Zastupanje u smislu Carinskog zakonika Unije može biti:

- izravno (ako opunomoćenik djeluje u ime i za račun druge osobe)
- neizravno (ako opunomoćenik djeluje u svoje ime, a za račun druge osobe)[13]

Ukoliko u carinskom postupku nije podnesena vjerodostojna isprava o ovlaštenju za izravno zastupanje radi se o neizravnom zastupanju te je carinski dužnik osoba za čiji je račun carinska deklaracija podnesena. Špediter u pripremi i provođenju carine robe ima zadatak prikupiti potrebne podatke, srediti dokumentaciju, podnijeti molbu, platiti carinu i slično.

[12] Ministarstvo poljoprivrede i šumarstva: http://extwprlegs1.fao.org/docs/html/cro24952.htm [18.8.2021]
[13] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 161

Pod pojmom aviziranje smatra se izvješćivanje kojim špediter, kao organizator i izvršitelj otpreme, dopreme i provoza robe, mora obavještavati svojeg nalogodavca o događajima koji se zbivaju sa robom tijekom procesa transporta.

Špediter obavještava nalogodavca vezano za:[14]

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

2.3. Specijalni poslovi špeditera

Osim osnovnih poslova koje pružaju špediteri, postoje i specijalni poslovi. Specijalni poslovi se pružaju u manjem obujmu, ali su važnivažni kako bi upotpunili skupine usluga koje pružaju. U specijalne poslove špeditera ubrajaju se:

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

Kontrola kakvoće robe provodi se kod sirove robe i poluproizvoda dok kod robe industrijske proizvodnje (primjerice: elektronike, mobitela i sl.) ona nije potrebna jer takvi proizvodi imaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju. Kontrolu kakvoće smiju obavljati samo ovlaštene institucije ili tvrtke koje imaju odgovarajuće prostorije kao i odgovarajuću opremu te stručno osposobljene ljude. Kontrola može biti ugovorena ili neugovorena. Neugovorenu kontrolu kakvoće propisuje država radi zaštite korisnika i proizvođača, a ugovorena kontrola se temelji na ugovoru između zainteresirane

[14] Ivaković Č., Stanković R. i Šafran M. Špedicija i logistički poslovi. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. 2010. str. 177.

osobe i ovlaštene tvrtke. Kontrola količine robe provodi se različitim postupcima kao što su brojenje, vaganje, mjerenje i sl.

Uzimanje uzoraka mogu obavljati samo stručne osobe koje su ovlaštene za takvu vrstu poslova. Uzorak predstavlja manju količinu robe uzetu iz veće količine, tj. uzimanje manjeg komada od većeg komada. Uzorak se uzima samo na početnim ili završnim točkama prijevoznog puta, odnosno na mjestu koje je ugovoreno za uzimanje uzoraka. Tijekom postupka u zimanja uzoraka moraju biti nazočni: osoba koja je ovlaštena za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoznika, carinik, ali i sve zainteresirane osobe.

Praćenje transprta organizira se na zahtjev komitenta ako se radi o visoko vrijednoj robi odnosno visokovrijednom teretu, specijalnom (vangabaritnom) teretu, opasnom teretu i pri prijevozu živih životinja ako prijevoz traje dulje od osam sati. Broj pratitelja prijevoza ovisi o prometnoj grani u kojoj se odvija prijevoz. Primjerice u željezničkom prometu može biti jedan pratitelj na maksimalno 3 vagona dok u cestovnom može biti jedan ili više pratitelja ovisno o koloni ili broju vozila.

Doleđivanje rove se provodi kod lakopokvarljive robe (oće, povrće, meso) koja se prevozi interfrigo vagonima posebno u toplije doba godine i na većim udaljenostima. Postupak doleđivanja može se provoditi samo u željezničkim postajama koje posjeduju za to specijalizirane uređaje.

Garantno pismo se izdaje na zahtjev komitenta u dvama slučajevima, u pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret koji nemaju bitnog utjecaja na kakvoću i količinu robe. Analogno garantno pismo se ne izdaje ako su vidljiva oštećenja ili gubitak dijela pošiljke. Drugi slučaj izdavanja garantnog pisma je kada roba stigne na odredište prije dokumentacije tj. prije originalnih prijevoznih isprava. U tom slučaju je potrebno izdati garantno pismo kako bi se mogla obaviti primopredaja pošiljke.

Havarija predstavlja svako oštećenje ili gubitak robe i/ili broda koje je nastalo zbog nekog događaja na moru ili unutarnjim vodama. Havarije mogu biti partikularne (zasebne) i

generalne (zajedničke).[15] Glavna razlika između njih je što partikularna pogađa onoga koga je snašla, a generalna pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata. Glavna zadaća špeditera u slučaju havarije je da utvrde veličinu nastale štete za sve sudionike, kako bi se utvrdio udio pojedine stranke u ukupnoj šteti. Također uloga špeditera je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom. Slika 2. prikazuje jednu takvu havariju.



Slika 2: Prikaz havarije broda

Izvor: https://www.radiodalmacija.hr/havarija-u-luci-ploce-tanker-udario-u-dok/ [20.8.2021]

Naplata robe naziva se i naplata pouzećem. U slučaju malih pošiljaka, špediter ima mogućnost naplatiti robu putem pozeća, pri tome špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe.

Leasing posao je pravni posao koji se obavlja temeljem sklapanja ugovora o *leasingu* odnosno uporabi prijevoznih sredstava i kontejnera uz plaćanje naknade za *leasing*. Špediter obavlja uslugu prijevoza robe u svoje ime i za svoj račun, tj. nastupa u ulozi prijevoznika.

[15] Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020, str. 187

3. SPECIFIČNE ZNAČAJKE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA

U današnje vrijeme postoji mnogo definicija koje objašnjavaju pojam kontejnera i njegovu namjenu. U literaturi se mogu naći nazivi za kontejner poput „prenosivi sanduk“, „pokretni sanduk“, „transportne posude“ i slični termini. Međunarodna organizacija za standardizaciju (ISO) definira kontejner na način da su kontejneri posebne naprave, prenosivi sanduci, transporni sanduci, pokretna transportna oprema ili druga slična konstrukcija koja mora ispuniti sljedeće uvjete kao što su:

- Potpuno ili djelomično zatvoreni, ali da čine odijeljeni prostor namijenjen za smještaj robe, s najmanje jednim vratima
- Konstruirani tako da se brzo, sigurno i jednostavno pune i prazne
- Konstruirani tako da se ubrza prijevoz robe jednim ili više prijevoznih sredstava bez indirektnog prekrcaja odnosno pretovara
- Opremljeni uređajima pogodnim za brzo, sigurno i jednostavno rukovanje, posebice za pretovar (prekrcaj) s jednog na drugo prijevozno sredstvo
- Izrađeni od postojanog materijala i dovoljno čvrsti
- Otporni na vremenske prilike i prikladni za višekratnu uporabu
- Izrađeni s obujmom od najmanje jednog kubičnog metra[16]

Uz paketizaciju i paletizaciju, kontejnerizacija je prva suvremena transportna tehnologija koja se primjenjuje u svim zemljama svijata. Kontejnerizacija se smatra najvišim oblikom integralnog transporta. Integralni transport je oblik transporta u kojem se roba ne ukrcava direktno na prijevozno sredstvo, već se slaže na palete ili kontejnere koji zajedno s robom postaju teret.

3.2. Razvoj kontejnerskog prijevoza

Kontejnerizacija i kontejnerski promet doživjeli su u posljednjih nekoliko desetljeća veliki razvoj. Nakon uvođenja standardnih dimenzija kontejnera omogućen je učinkovitiji prijevoz različitih vrsta tereta, te je kontejnerski prijevoz postao nezamjenjiv oblik prijevoza robe u međunarodnom pomorskom i kopnenom prometu. Kontejnerski prijevoz ne može

[16] . Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001

postojati bez određenog sustava kontejnera. Osim kontejnera za prijevoz potrebna su prekrcajna sredstva te ostala potrebna oprema za podešavanje i privez kontejnera u toku prijevoza. Veliki utjecaj na optimalno stanje i funkcioniranje sustava kontejnera ima kapacitet kontejnerskih brodova, kontejnerski terminali. U novije vrijeme u svijetu su se formirale posebne velike kompanije koje se bave davanjem kontejnera u zakup na određeno putovanje, nakon čega se prazni kontejner na odredištu prepušta vlasniku kontejnera. Kontejnerski prijevoz je jedan od vrlo značajnih oblika suvremenih tehnologija prometa, a nekoliko zadnjih desetljeća kontejnerizacije ima iznimno značenje u prijevozu robe od proizvođača do potrošača. Kontejnerski prijevoz je složeni sustav koji osigurava brz i racionalan prijevoz robe širom svijeta.[17]

3.3. Podjela i vrste kontejnera

Razvoj i napredak kontejnerskog prijevoza dovodi do povećane proizvodnje samih kontejnera. Procjenjuje se da postoji preko 20.000 vrsta kontejnera koji se razlikuju po određenim svojstvima. Najjednostavniji način razvrstavanja je prema namjeni i obzirom na veličinu. Prema namjeni mogu biti:

1. Univerzalni: osnovna karakteristika je da se odnose na prijevoz ambalažirane robe namijenjene za široku potrošnju. Ova vrsta kontejnera omogućuje uredno i sigurno punjenje i pražnjenje kontejnera, kao i mogućnost pretovara s jednog prijevoznog sredstva na drugo. Univerzalni kontejneri su najrasprostranjeniji u prometno razvijenim zemljama.[18]

Na slici 3. je prikazan jedan takav univerzalni kontejner.

[17] Rudić B., Gržin E.: Razvoj kontejnerizacije u svijetu i analiza kontejnerskog prometa u luci Rijeka
[18] Ivaković Č. , Stanković R., Šafran M. : Špedicija i logistički procesi, Zagreb 2010



Slika 3: Univerzalni kontejner

Izvor: https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/ [22.8.2021]

Univerzalni kontejneri obuhvaćaju više podskupina:

- kontejneri za opću uporabu – kontejneri koji su namijenjeni za smještaj, čuvanje i prijevoz različitih tereta. Ovu vrstu kontejnera karakteriziraju nepokretni elementi kao što su krov i pod, te jedna vrata koja se nalaze na bočnim stranama
- kontejneri posebne namjene – glavna značajka ovih kontejnera odnosi se na konstrukcijska rješenja koja omogućuju brže i jednostavnije manipuliranje. Osnovna podjela kontejnera posebne namjene je: otvoreni kontejner, zatvoreni kontejner s provjetravanjem, kontejneri-platforme s otvorenim bočnim stranama i s cjelokupnom nadogradnjom.[19]

2. Specijalni kontejneri

Specijalni kontejneri su kontejneri koji su namijenjeni za prijevoz robe i tereta koji zahtijevaju određene uvjete prijevoza. Vrste specijalnih kontejnera su:

- Kontejneri s izotermičkim obilježjem – kontejneri unutar kojih se zadržava potrebna temperatura (toplina ili hladnoća) bez obzira na temperaturu izvan kontejnera. Uređaji za hlađenje i grijanje kontejnera konstruirani su tako da se jednostavno mogu ugraditi i skinuti. Primjer takvog kontejnera je frigo kontejner koji pomoću

[19] Prometna zona: https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/ [22.8.2021]

računala regulira temperaturu ovisno o vrsti robe koja se prevozi.[20] Prikaz frigo kontejnera je na slici 4.



Slika 4: Frigo kontejner

Izvor: https://titancontainers.com/hr/kontejneri-s-temperaturnim-rezimom [22.8.2021]

- kontejneri-cisterne- kontejneri namijenjeni za prijevoz robe u tekućem i plinovitom stanju. Sastoje se od dva dijela, cisterne i okvira. Cisterna služi za punjenje, prijevoz i pražnjenje robe u tekućem i plinovitom stanju, dok okvir nosi opterećenje i štiti cisternu tokom transporta. Na slici 5. je prikazan kontejner-cisterna.

[20] Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.



Slika 5: Kontejner-cisterna

Izvor: https://www.basworld.com/hr/vehicles/used/kontejner-cisterna---kemijska-klaeser-1992-30ft-70129385 [22.8.2021]

S obzirom na veličinu kontejneri se dijele na:

1. Mali

Vrsta kontejnera koji ima zapremninu od 1 do 3 m3 i nosivost do 3000 kg. Najviše se koriste u željezničkom nacionalnom i međunarodnom prometu. Mogu biti otvoreni, zatvoreni, univerzalni i specijalni.

S obzirom na zapremninu mali kontejneri mogu se podijeliti na:

- Kategoriju A kod koje je zapremnina do 1 m3
- Kategoriju B kod koje je zapremnina od 1 do 2 m3
- Kategoriju C kod koje je zapremnina preko 2 m3

Najveća mana malih kontejnera je ta što se ne koriste u prekomorskom prijevozu već se mali kontejneri povezuju više uz željeznički prijevoz.

2. Srednji

Vrsta kontejnera sa zapremninom od 3 m3 do 10 m3 , nosivosti do 10 000 kg i maksimalne duljine do 6 m. Najzastupljeniji oblik srednjih kontejnera su PA kontejneri(parteur anemage). Glavna karakteristika ovih kontejnera je opremljenost manipulacijskim uređajima. Prijevoz ovakvih kontejnera zahtijeva specijalne željezničke vagone s opremljenim uređajima koji su potrebni za pričvršćivanje takvih kontejnera. Najviše se koriste u željezničkom prijevozu, dok se u cestovnom međunarodnom prijevozu koriste slabije.

3. Veliki

Vrsta kontejnera kojima je zapremnina veća od 10 m3 , a nosivost do 10 000kg. Vanjska duljina velikih kontejnera veća je od 6 metara. Najčešće se koriste u pomorskom prometu, pa se vrlo često nazivaju i trans kontejnerima. Prema ISO standardizaciji razlikujemo tri vrste velikih kontejnera a to su: od 20, 30 i 40 stopa duljine i od 8 stopa širine i visine.

S obzirom na vrstu robe kojoj su namijenjeni kontejneri mogu biti:

- za suhi teret
- za rasuti teret
- za tekućine
- izotermički kontejner
- za plinove[21]

3.4. Kontejnerski terminali

Za prekrcajne terminale može se reći da su to mjesta na kojima dolazi do susreta između dvije ili više prometnih grana radi dovoza i otpreme robe. Prekrcajni terminali doprinose cijelom procesu prijevoza s obzirom na to da predstavljaju bitnu sponu na transportnom putu između proizvođača i potrošača. Doprinose procesu prijevoza jer služe za doradu, preradu, prepakiravanje, razvrstavanje, carinjenje, uzorkovanje i slično. Na temelju toga, pojam kontejnerski terminali označava sva ona mjesta na kojima se kontejneri pretovaruju između različitih transportnih sredstava kako bi bili spremni za dalji transport.

3.5. Kontejnerski brodovi

Iako se kontejnerizacija primjenjuje u svim prometnim granama, najveći udio ima u pomorskom prometu. Osnovna sredstva za rad u sustavu kontejnerizacije u pomorskom prometu su kontejnerski brodovi. Pojam kontejnerski brod označava vrstu broda kod kojeg

[21] Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.

postoji najmanje jedan posebno odijeljeni prostor pripremljen i opremljen za prijevoz velikih ISO kontejnera. Kontejnerski brodovi mogu se svrstati u 4 osnovne skupine:[22]

1. Potpuno kontejnerski brodovi - ova skupina kontejnerskih brodova s obzirom na tehničko tehnološke i eksploatacijske karakteristike obuhvaća 5 generacija takvih brodova, i to:

- Kontejnerski brodovi prve generacije imali su kapacitet do 700 TEU i brzinu od 18 do 20 nm/sat
- Druga generacija potpuno kontejnerskih brodova imala je kapacitet do 1500 TEU i brzinu do 22 čvora
- Treća generacija imala je kapacitet do 3000 TEU i brzinu do 30 čvorova
- Četvrta generacija potpuno kontejnerskih brodova imala je do 4000 TEU i brzinu do 28 čvorova
- Peta generacija potpuno kontejnerskih brodova ima kapacitet 4500 TEU i brzinu do 28 čvorova

2. RO – RO brodovi – za ovu skupinu brodova je karakterističan horizontalni ukrcaj i iskrcaj najčešće utovarenih kopnenih trensportnih sredstava. Primjerice: utovareni kamion i prikolice, utovareni autobus s putnicima i slično. Ova tehnologija obavlja se tako što se teret ukrcava na brod vlastitim kotačima preko ukrcajne rampe, prevozi se do odredišta i iskrcava vlastitim kotačima.

3. LO – LO brodovi – kod ovih brodova je karakterističan vertikalni ukrcaj i iskrcaj kontejnera s robom pomoću lučke mehanizacije. LO-LO brodovi se mogu podijeliti na: potpuno kontejnerske brodove, djelomično kontejnerske brodove, preuredive kontejnerske brodove, SEA-TRAIN brodove, klasične trgovačke brodove

4. FO – FO brodovi – karakterističan je horizontalni ili vertikalni način prekrcaja kontejnera na brodove. Prekrcaj kontejnera obavlja se tako da se kontejneri najprije ukrcaju na barže ili teglenice a nakon toga zajedno na brodove.

[22] Božičević D. , Kovačević D: Suvremene transportne tehnologije, Zagreb 2002

3.6. Prednosti i nedostaci kontejnerizacije

Uporaba kontejnera raste iz dana u dan te se kontejnerizacija može smatrati kao jedna od najrasprostranjenijih modernih tehnologija transporta. U pojedinim zemljama kontejner nije još dovoljno razvijen i predstavlja određenu novost, ali procjenjuje se da se od ukupne razmjere SAD-a i razvijenih europskih zemalja oko 80 % prevozi kontejnerom. Najvažnije prednosti kontejnerskog prijevoza su:

- Smanjenje troškova pakiranja robe
- Prijevoz robe kontejnerima isključuje prekrcaj robe
- Prijevoz robe u kontejnerima osigurava solidno čuvanje robe
- Prijevoz robe iz kontejnera omogućava brže manipuliranje
- Smanjenje troškova skladištenja
- Smanjenje vremena potrebnog za premještanje robe od proizvođača do potrošača

Kontejnerizacija ima veću ekonomičnost od klasičnih načina manipulacije, ali bez obzira na sve prednosti, kontejnerizacija i kontejnerski prijevoz ima određenih nedostataka. Najvažniji nedostaci su:

- Visoke investicije za redstava i infrastrukturne objekte
- Otežana dispozicija kod usklađivanja veza u redovima vožnje
- Zahtijeva se određen intezitet robnih tokova
- Potreban je jedinstveni nivo tehnologije
- Potrebna gotovo savršena koordinacija rada svih sudionika
- Problem distribucije praznih kontejnera i osiguravanja povratnih ukrcanih vožnji i slično[23]

3.7. Prekrcajna mehanizacija na kontejnerskim terminalima

Iako su prijevozna sredstva najzaslužnija za isporuku samih kontejnera jako veliku ulogu u cijelom procesu kontejnerizacije imaju i mnoga druga sredstva za rad. To se posebice odnosi na sredstva koja su potrebna za ukrcaj, prekrcaj i iskrcaj kontejnera s jednog na drugo

[23] Zelenika R. : Prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.

prijevozno sredstvo. Ta sredstva najviše doprinose na kontejnerskim terminalima, to jest na mjestima gdje se manipulira kontejnerima.

Sredstva za rad mogu se svrstati u dvije skupine:

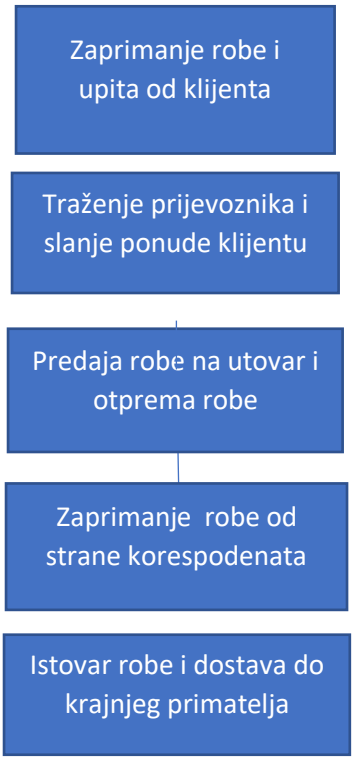
- Pokretna prekrcajna sredstva – karakterizira iz neograničeno područje kretanja, tu spadaju viličari, autodizalice odnosno hvatači ili prijenosnici
- Portalne (mosne) dizalice i prijenosnici - Unutar ove skupine najčešće se ubrajaju dizalice, koje se kreču po kotačima ili tračnicama, i prijenosnici. Za prijenosnik se može reći da je to specijalno vozilo kojemu je osnovna namjena slaganje kontejnera

4. ULOGA ŠPEDITERA U KONTEJNERSKOM PRIJEVOZU ROBE

Špediter je nositelj prijevoznog procesa te provodi sve radnje vezane za uvoz ili izvoz robe. Također, poslovi špeditera se razlikuju ovisno o tome radi li se o uvozu ili izvozu robe. Poslove špeditera od početne točke do završne možemo podijeliti na nekoliko točaka kao što je prikazano na dijagramu 1.

4.1. Izvoz robe

Prilikom izvoza robe, špediter ima zadaću organizirati prihvat i otpremu robe prema primatelju. Špediter zaprima upit od klijenta i temeljem upita može započeti organizaciju prijevoza odnosno pronaći prijevoznika i poslati ponudu komitentu. Ukoliko komitent prihvati ponudu, špediter robu predaje na utovar i prijevoz do korespodenta u zemlju prihvata. Korespodent robu zaprima i ukoliko je roba u istom stanju u kojem je otpremljena, prelazi se na istovar i dostavu do krajnjeg primatelja. Potrebno je naglasiti da špediter tijekom cijelog procesa prijevoza, kao organizator prijevoza ima mogućnost praćenja kretanja robe i ako je potrebno obavještavati primatelja.

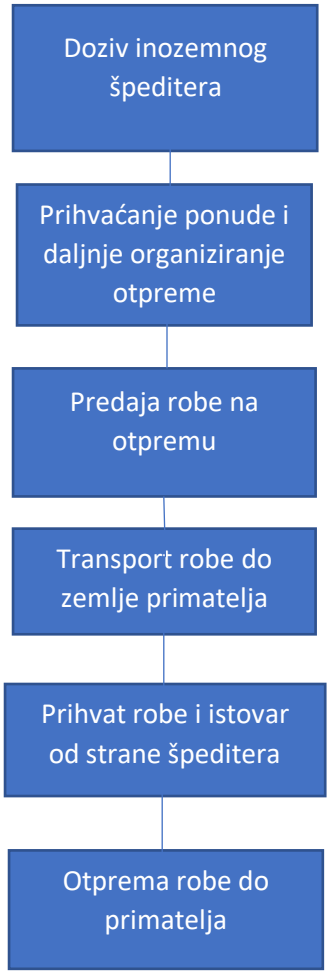


Dijagram 1. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza robe prilikom izvoza

Izvor: Izradio autor

4.2. Uvoz robe

Prilikom uvoza robe, proces prijevoza započinje dozivom inozemnog špediter kako bi on predao robu na dalju otpremu prema određenom špediteru u određenoj zemlji. Ukoliko su svi subjekti prijevoza zadovoljni ponudom i uvjetima započinje proces prijevoza. Inozemni špediter prihvaća robu od dobavljača te ju šalje na utovar i otpremu prema korespodentu. Špediter u zemlji primatelja zaprima kontejnere te ih pregledava i istovaruje. Istovarenu robu dostavlja do mjesta primatelja. Na dijagramu 2. je prikazan proces organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza.



Dijagram 2. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza

Izvor: Izradio autor

5. PRAKTIČNI PRIMJER ORGANIZACIJE KONTEJNERSKOG PRIJEVOZA ROBE

U ovom poglavlju je prikazana organizacija otpreme robe kontejnerima na primjeru iz prakse.

Zadaća špeditera u postupku otpreme robe u inozemstvo je organizacija prijevoza robe i zastupanje u carinskom postupku. Špediter može i pružati usluge vezane za osiguranje robe, angažiranje inspekcijskih službi ako roba koja se prijevozi podliježe nadzoru i slično. Kao primjer iz prakse uzet je proces organizacije prijevoza deset 40 stopnog kontejnera iz Zagreba preko luke Rijeka do Chittagonga (Bangladeš). Jadroagent/Cosco Shipping su logistički operateri. U primjeru je zadan upit za prijevoz 200 jumbo-vreća. Prikaz jumbo vreća je na slici 6.



Slika 6:Prikaz jumbo vreća

Izvor: https://intelmar.hr/industrijsko-pakiranje/jumbo-vrece/ [29.8.2021]

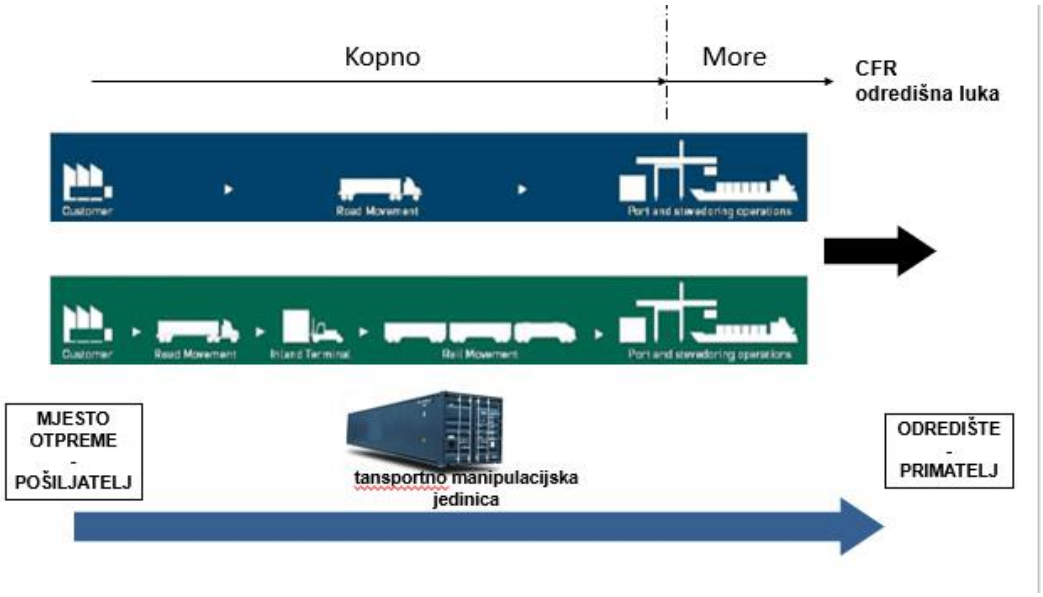
Elementi prijevoznog procesa:

1. Kopneni dio
- Manipulacije u luci Rijeka (AGCT-Jadranska vrata d.d)
- Dostava praznih kontejnera na ukrcaj: KT Brajdica-KT Vrapče-Sesvete
- Prijevoz punih kontejnera do luke: Sesvete-KT Vrapče- KT Brajdica
2. Izvozno carinjenje: CI Zapadni kolodvor
3. Pomorski dio:
- Rijeka-Chittagong

- Agent/brodar:Jadroagent/Cosco Shipping
- 10 X 40’ DB

4. Paritet: CFR Chittagong

Shematski prikaz prijevoznog puta je prikazan na slici 7.



Slika 7:Prijevozni put

Izvor: URL: https://moodle.srce.hr/2020-2021/pluginfile.php/5006963/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2020.pdf [22.8.2021]

Nakon upita, špediter izrađuje ponudu za navedenu uslugu. U izrađenoj ponudi moraju biti podaci o dimenziji i težini pošiljke, pomorska vozarina CFR Chittagong, (troškove i vozarinu snosi Jadroagent d.d i obavlja izvozno carinjenje robe) vrsti robe te udaljenosti između mjesta utovara i istovara.

U primjeru se špediterska tvrtka (Jadroagent d.d) odlučila za intermodalni prijevoz jer će za korisnika tako biti najpovoljnije(Prilog 2). Ako je ponuda prihvaćena kreće se u realizaciju prijevoza. Transportnog osiguranja nema.

Kada tvrtka prihvati ponudu potvrđuje da se slaže s uvjetima i cijenom pruženih usluga te se sklapa ugovor o otpremi robe i dodjeljuje se broj bookinga (Cosco Shipping Lines Co.) Proces otpreme započinje dispozicijom (Jadranska vrata/AGCT) koju komitent daje špediteru(Prilog 3).

Nakon zaprimanja dispozicije, špediter organizira prijevoz praznih kontejnera na punjenje u ovom slučaju željezničkim prijevozom i kamionskom dostavom. Napunjeni kontejneri se odvoze od pošiljatelja do KT Vrapče, kontejneri se prekrcavaju na vagone i željeznički prijevoze do Brajdice gdje uspješno stižu (Prilog 4.), te se izvozno carinjenje robe u kontejneru obavlja kod CI Zapadni kolodvor(Prilog 5.). U skladu sa zahtjevima korisnika špediter odabire optimalni prijevozni put te nakon toga radi „opoziv robe“. Opoziv predstavlja upute kako, kada i na koji način otpremiti robu. Zatim špediter odabire najpovoljnijeg prijevoznika i rezervira potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja.

Nakon dogovora s brodarom oko smještaja i rezervacije prostora za kontejner, kontejner se ukrcava u brod i izdaje se brodska teretnica(Prilog 6.).. Brodska teretnica sadrži podatke o pošiljatelju, primatelju, broju i veličini kontejnera te robi koja se prevozi.

Nakon ukrcaja kontejnera na brod, špediter ima zadaću pratiti pošiljku cijelim putem i izvještavati o događajima koji se zbivaju s robom tijekom procesa prijevoza svog nalogodavca.

Kada brod stigne u dopremnu luku, lučki špediter provjerava ispravnost robe. Ako je roba zaprimljena u istom stanju u kojem je otpremljena, prelazi se na istovar robe. Zadatak logističkog operatera Jadroagent d.d je izdavanje lučke dispozicije kojom daje nalog lučkoj operativi za obavljanje svih potrebnih manipulacija kako bi se roba mogla iskrcati s broda (Prilog 7.). Nakon rješavanja carinskih formalnosti, radi se prekrcaj robe na kamione koji su namijenjeni za prijevoz robe od luke do krajnjeg primatelja.

6. ZAKLJUČAK

Prijevoz tereta je od velike važnosti za sve grane industrije kako bi se osigurao kontinuirani tok robe. Važnu ulogu u prijevozu većih količina robe ima kontejnerski prijevoz robe koji je jedan od najrasprostranjenijih načina prijevoza..

Špediter je važno tijelo u cijeloj organizaciji prijevoza od početka do kraja prijevoznog procesa, od samog upita pošiljatelja ili primatelja pa sve dok roba ne stigne na željeno odredište. Špediter mora voditi o prometnim, carinskim i vanjskotrgovinskim propisima te je odgovoran za kvalitetno obavljanje svojih usluga u poslovima otpreme i dopreme robe. Zbog toga špediter mora imati dobru komunikaciju sa svim sudionicima prijevoznog procesa, odnosno dobivati pravovremene i točke informacije na svakom dijelu transporta. Špediter je dužan poznavati prijevozne isprave i dokumente, osigurati robu ako je tako zatraženom, sudjelovati u carinskom postupku, rezervirati prostor na prijevoznom sredstvu i slično. Na primjeru iz prakse prikazanom u ovom radu prikazana je uloga špeditera kao nosioca transportnog procesa prilikom organizacije procesa prijevoza. Glavna zadaća špeditera je organizirati najbolje uvjete dopreme i otpreme robe.

Kontejnerski prijevoz bilježi stalni rast kroz godine i možemo zaključiti da je kontejnerski prijevoz budućnost razmjene robe. Razlog tomu je što je kontejnerski prijevoz suvremena tehnologija prometa te omogućava brzi, sigurni i racionalni prijevoz dostave robe.

LITERATURA

1. Ivanković Ĉ, Stanković R, Šafran M. Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010., str 13.
2. Babić D, Stanković R, Bajor I, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb, 2020,
3. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
4. Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet, Rijeka, 2005
5. URL: https://paperzz.com/doc/5166370/dispozicija-izvozna-hp---hpekspres-a
6. URL: https://www.slideshare.net/HarisLigata/kargo-osiguranje [18.8.2021]
7. URL: http://extwprlegs1.fao.org/docs/html/cro24952.htm [18.8.2021]
8. URL;https://www.radiodalmacija.hr/havarija-u-luci-ploce-tanker-udario-u-dok/ [20.8.2021]
9. Rudić B., Gržin E.: Razvoj kontejnerizacije u svijetu i analiza kontejnerskog prometa u luci Rijeka
10. URL:https://www.prometna-zona.com/kontejneri-i-kontejnerizacija/ [22.8.2021]
11. URL: https://titancontainers.com/hr/kontejneri-s-temperaturnim-rezimom [22.8.2021]
12. URL:https://www.basworld.com/hr/vehicles/used/kontejner-cisterna---kemijska-klaeser-1992-30ft-70129385 [22.8.2021]
13. Božičević D. , Kovačević D: Suvremene transportne tehnologije, Zagreb 2002
14. URL: https://intelmar.hr/industrijsko-pakiranje/jumbo-vrece/ [29.8.2021]
15. URL:https://moodle.srce.hr/20202021/pluginfile.php/5006963/mod_resource/content/1/03_INCOTERMS_2020.pdf [22.8.2021]

POPIS SLIKA

Slika 1: Podjela rizika 9
Slika 2: Prikaz havarije broda 13
Slika 3: Univerzalni kontejner 16
Slika 4: Frigo kontejner 17
Slika 5: Kontejner-cisterna 18
Slika 6:Prikaz jumbo vreća 25
Slika 7:Prijevozni put 26

POPIS KRATICA

CIM- Regles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des Marchendises

CMR- Convention relative au contract de transport international des Marchandises par Routa

ISO- International Standardization Organization

TEU- twenty foot equivalent unit

INCOTERMS- International Commercial Terms

RO-RO- Roll on- Roll off

LO-LO- Lift on- Lift of

FO-FO- Float on- Float off

CFR- cost and freight

AGCT- Adriatic Gate Container Terminal

KT- Kontejnerski terminal

POPIS DIJAGRAMA

1. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza robe prilikom izvoza
2. Prikaz procesa organizacije kontejnerskog prijevoza prilikom uvoza

PRILOZI

Prilog 1. Dispozicija za izvoz

01. IZVOZNIK: _____
NAZIV, MJESTO, MATIČNI BROJ, OIB

_____ odgovorna osoba _____ telefon/ faks

02. PREDMET: Dispozicija za izvoz broj: _____

03. Pošiljatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, faks, odg. osoba

04. Kupac: _____
točan naziv i adresa

05. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, faks, odg. osoba

06. Vrijednost robe iz računa/ ugovora: _____

07. Paritet prema INCOTERMS-u _____

08. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta i kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:

_____

09. Količina robe: jedinica mjere: _____ bruto težina: _____
broj koleta: _____ obujam / dimenzije: _____

10. Roba osigurana: ☐ NE ☐ DA osigurana vrijednost: _____ broj police: _____

11. Mjesto carinjenja i preuzimanja robe: CI POŠTA ZAGREB datum: _____

12. Upute za carinjenje robe u inozemstvu (mjesto i otpremnik): _____

13. Zemlja naplate: _____ Zemlja namjene: _____

14. Upute za popunjavanje EUR-a: _____

15. Vrsta carinskog postupka: _____

16. Upute za popunjavanje transportnih isprava: _____

17. Broj i datum iz nadzorne knjige: _____

18. Dodatne upute: _____

19. Prijevoz i ostale troškove plaća plaća: _____
matični broj, OIB, naziv i adresa, žiro-račun

Sukladno članku 5.Stavak 2.AL.2. Carinskog zakona, ova dispozicija je ujedno punomoć za neizravno zastupanje kojom otpremnik OIB: 87311810356; HP-OTPREMNIŠTVO, Branimirova 4, Zagreb u svoje ime i za moj račun može obavljati radnje vezane uz carinjenje gore navedene robe uključujući i preuzimanje rješenja koje carinarnica donosi u upravnom postupku

Prilozi:
račun prodavatelja broj: _____
prijevozni dokumenti: _____
EUR _____
ostalo: _____

_____
Potpis i žig odgovorne osobe

Prilog 2. Ponuda pomorskog agenta



JADROAGENT RIJEKA

JADROAGENT d.d. - Rijeka

Međunarodna pomorska i prometna agencija d.d.
VAT No. HR95976200516 / OIB: 95976200516
Trg Ivana Koblera 2, P.O.B. 120 - 51000 Rijeka, CROATIA
Tel: 385 51 78 05 00, Fax: 385 51 21 29 59

Poslovna jedinica: RIJEKA, 5.12.2016.

Pošiljatelj

OIB:

Ponuda:

Poštovani,
Na žalost izgleda da trenutno moramo raditi od mjeseca do mjeseca , pa vam tako niže javljam cijenu za SIJEČANJ 2017.

Predmet:

40' db/hc. cntr -
Inland + pomorska vozarina: Sesvetski Kraljevac - Chittagong via Rijeka
Valjanost: od prvog broda u SIJEČNJU 2017. do 31.01.2017.

Br.	Opis usluge	Cijena	Val.	Kol.	Jedin. mjere	Vrijednost
1.	Pomorska vozarina: Rijeka - Chittagong	1.150,00	USD	1	40'	1.150,00

Napomena:
Vozarina je ponuđena na bazi "All in" te uključuje osnovni stav, aktualne dodatke sa THC-om u Rijeci i THD-om u Chittagongu
Plus:
Izdavanje B/L : eur 60/set (ODF) + usd 10/set (DDF)
Uključeno i 12 dana free DND na destinaciji (Chittagong)
Valjanost: od 01.01. '17. do 31.01.2017. (primjenjuje se na kontejnere koji se krcaju na brod u 2017.)
Napomena: samo jedan brodar je dao predmetnu vozarinu

2.	Kombinirani prijevoz: Rijeka/Sesvetki Kraljevec/Rijeka (FOR-FOT)	510,00	EUR	1	40'	510,00

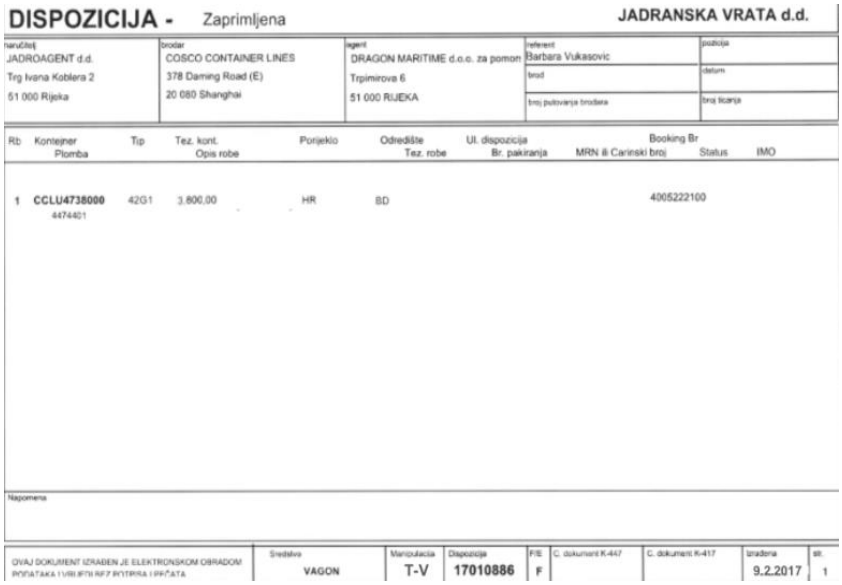
(btto : kontejner + robe max 30 tona)
Uključeno: transportni troškovi (željeznica,terminal Zagreb,kamionska dostava), izvozno tranzitno posredovanje u luci Rijeka i lučka špedicija (Rijeka)

Nije uključeno: lučki troškovi (sastavni dio pomorske vozarine), izvozno carinjenje sa graničnim inspekcijama koje se obavlja u vašoj organizaciji na kontejnerskom terminalu u Zagrebu, transportno osiguranje

Valjanost: do 31.01.2017.

S poštovanjem,

Prilog 3. Dispozicija T - V



DISPOZICIJA - Zaprimljena

JADRANSKA VRATA d.d.

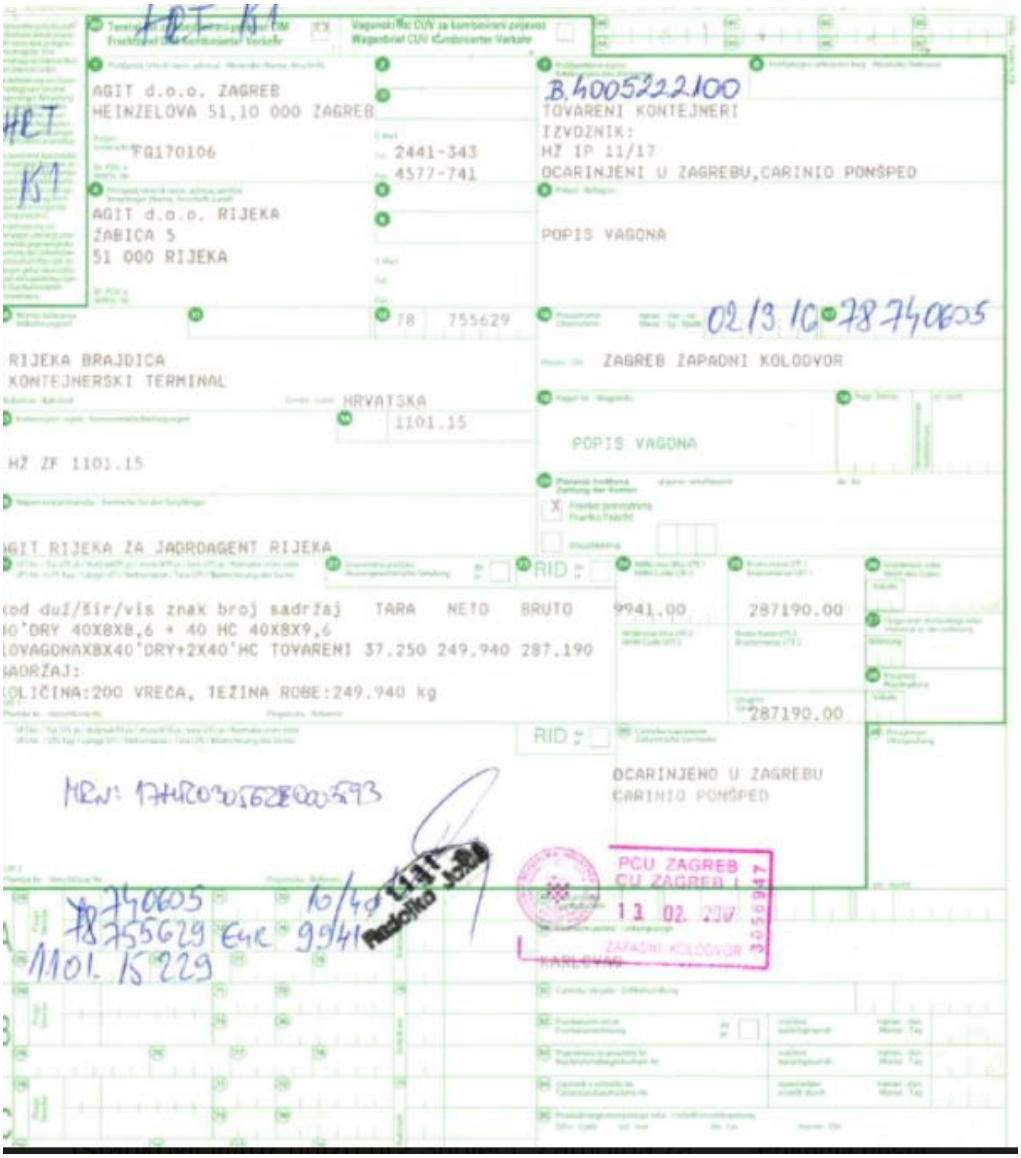
naručitelj	brodar	agent	referent	podružnica
JADROAGENT d.d. Trg Ivana Koblera 2 51 000 Rijeka	COSCO CONTAINER LINES 378 Daming Road (E) 20 080 Shanghai	DRAGON MARITIME d.o.o. za pomor Trpimirova 6 51 000 RIJEKA	Barbara Vukasovic brod broj putovanja brodara	datum broj ticanja

Rb	Kontejner / Plomba	Tip	Tez. kont. / Opis robe	Porijeklo	Odredište / Tez. robe	Ul. dispozicija / Br. pakiranja	Booking Br / MRN ili Carinski broj	Status	IMO
1	**CCLU4738000** 4474401	42G1	3.800,00	HR	BD		4005222100		

Napomena

OVAJ DOKUMENT IZRAĐEN JE ELEKTRONSKOM OBRADOM PODATAKA I NIJE POTREBAN POTPIS I PEČAT	Sredstvo	Manipulacija	Dispozicija	F/E	C. dokument K-447	C. dokument K-417	Izrađeno	str.
	VAGON	T-V	**17010886**	F			9.2.2017	1

Prilog 4. Prijevoz napunjenih kontejnera do Brajdice



Prilog 5. Izvozno carinjenje



EUROPSKA ZAJEDNICA

PRATEĆA IZVOZNA ISPRAVA

Pošiljatelj/Izvoznik (2) Br. HR8069545234S

Pošiljatelj / Izvoznik

Primatelj (8) Br. ---

Primatelj / Uvoznik

Deklarant/Zastupnik (14) Br. HR03310563726
PON-ŠPED PROMET d.o.o.
M.Kovačevića 12
10000
Zagreb
HR

Identitet prijevoznog sredstva pri polasku (18)
SPECIFIKACIJA

Vrsta prijevoza na granici (25) 2

Mjesto robe (30)

Izlazni carinski ured (29) HR060178

VRSTA DEKLARACIJE (1)
EX | A | ---

Oblici (3) 001 | 001
Tig. dekl. (5604) S

Stavke (5) 1
Ukupno paketa (6) 10

17HR030562E0003593
MRN 17HR030562E0003593

Datum isteka roka 20170213
Carinski ured HR030562

Referentni broj/vrsti (7)
43/10.12.2016

Šifra načina plaćanja prijevoznih troškova (5219) Y
Šifra zemlje otpreme/izvoza (15) a | HR
Šifra zemlje odredišta (17) a | BD
Šifra zemlje (zemalja) preko kojih se odvija prijevoz (5213)

Zastupnik osobe koja podnosi skraćenu deklaraciju (146) Br. ---

Bruto masa (kg) (35) 249.940,000

Broj plombe (5208) ---

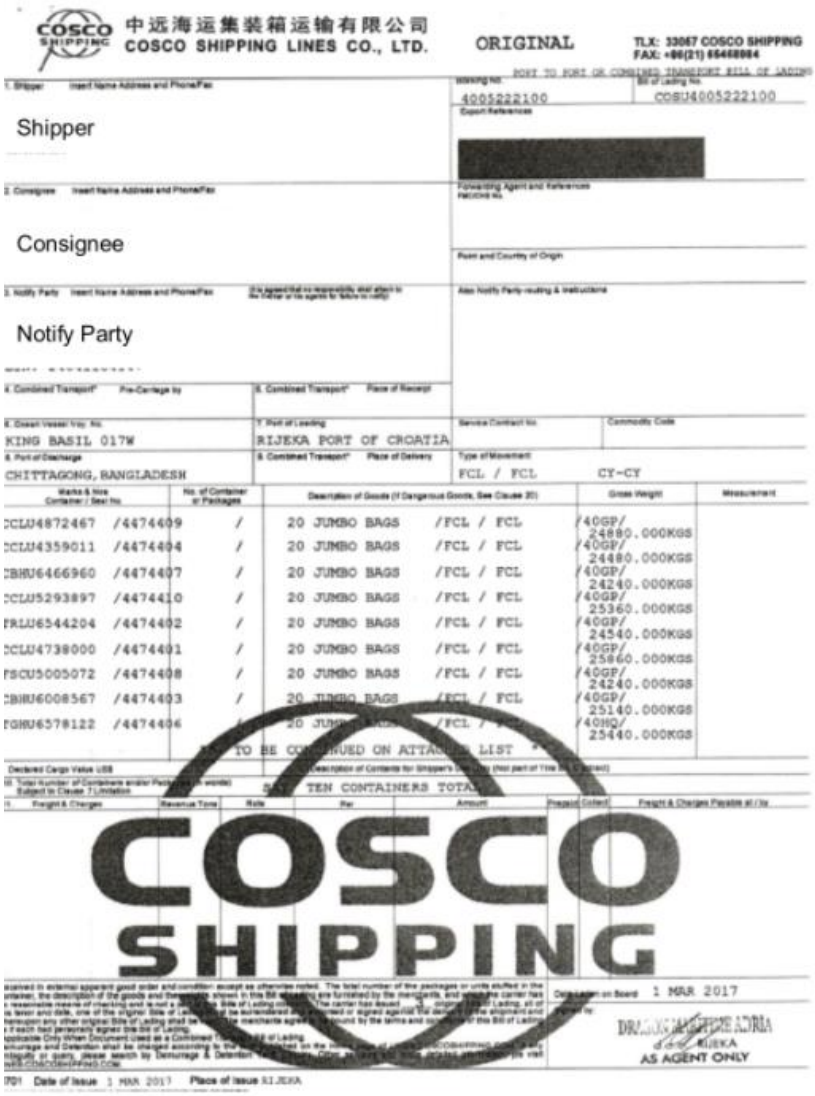
Pakiranje i opis robe(31)

Oznake i brojevi -Broj(evi) kontejnera - Broj i vrsta

32 Br. stavke	Broj i vrsta paketa, komadi, oznake i brojevi paketa (31/1)	Opis robe (33/2)			
Pošiljatelj/Izvoznik (2)		Primatelj (8)			
Identitet prijevoznog sredstva pri polasku (18)		Šifra robe (33)			
Jedinstveni referentni broj pošiljke (7)		Skraćena deklaracija/Prethodna isprava (40)			
Prateće isprave / dokumenti (44/1)		Broj kontejnera (3917)			Broj plombe (5208)
Posebne napomene (44/2)		Postupak (37)	Zemlja izvoza (15a)	Zemlja odredišta (17a)	Bruto masa (kg) (35)
UNDG (4602)	Šifra načina plaćanja prijevoznih troškova (5219)	Vrsta deklaracije (1)	Statističku vrijednost (46)		Neto masa (kg) (38)
1	10 PK(Pakiranje) KONTEJNERI	F			
---		---			
		23099096 00 0000 0000			

Y900(Deklarirana roba nije predmetom Washingtonske konvencije (CITES)) BB Y923(Proizvod nije predmet odredbi Uredbe (EK) 1013/2006 (SL. L 190)) BB N380(Komercijalni račun) 4-001-73078/30.01.2017.		CCLU4738000 CCLU5293897 TRLU6544204 CCLU4872467 FSCU5005072 CBHU6008567 CCLU4359011 CBHU6466960 CCLU7674850 TGHU6578122			---
SV003(Troškovi prijevoza/osiguranja koji se uključuju/ isključuju kod SV kod izvoza) -81022,64		1000 ---	---	---	249.940,000
	---			463.994,82	249.940,000

Prilog 6. Brodska teretnica



中远海运集装箱运输有限公司
COSCO SHIPPING LINES CO., LTD.

ORIGINAL

TLX: 33067 COSCO SHIPPING
FAX: +86(21) 65468984

PORT TO PORT OR COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Shipper

Consignee

Notify Party

Booking No.	4005222100
Bill of Lading No.	COSU4005222100
Export References	[redacted]
Forwarding Agent and References	
Point and Country of Origin	
Also Notify Party-routing & Instructions	
Pre-Carriage by	
Place of Receipt	
Ocean Vessel Voy. No.	KING BASIL 017W
Port of Loading	RIJEKA PORT OF CROATIA
Service Contract No.	
Commodity Code	
Port of Discharge	CHITTAGONG, BANGLADESH
Place of Delivery	
Type of Movement	FCL / FCL CY-CY

Marks & Nos. Container / Seal No.	No. of Container or Packages	Description of Goods (If Dangerous Goods, See Clause 20)	Gross Weight	Measurement
CLU4872467 /4474409	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 24880.000KGS	
CLU4359011 /4474404	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 24480.000KGS	
BHU6466960 /4474407	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 24240.000KGS	
CLU5293897 /4474410	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 25360.000KGS	
RLU6544204 /4474402	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 24540.000KGS	
CLU4738000 /4474401	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 25860.000KGS	
SCU5005072 /4474408	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 24240.000KGS	
BHU6008567 /4474403	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40GP/ 25140.000KGS	
GHU6578122 /4474406	/	20 JUMBO BAGS /FCL / FCL	/40HQ/ 25440.000KGS	

TO BE CONTINUED ON ATTACHED LIST

Declared Cargo Value US$

Description of Contents for Shipper's Use Only (Not part of This B/L Contract)

Total Number of Containers and/or Packages (in words) Subject to Clause 7 Limitation: TEN CONTAINERS TOTAL

Freight & Charges	Revenue Tons	Rate	Per	Amount	Prepaid	Collect
Freight & Charges Payable at/by						

COSCO SHIPPING

Received in external apparent good order and condition except as otherwise noted. The total number of packages or units stuffed in the container, the description of the goods and their weight shown in this Bill of Lading are furnished by the merchants, and which the carrier has reasonable means of checking and which appear on the face of this Bill of Lading. The carrier has issued [illegible] original Bills of Lading, all of the same tenor and date, one of the original Bills of Lading must be surrendered and endorsed or signed against the delivery of the shipment and whereupon any other original Bills of Lading shall be void. The merchants agree to be bound by the terms and conditions of this Bill of Lading as if each had personally signed this Bill of Lading.

Applicable Only When Document Used as a Combined Transport Bill of Lading

Demurrage and Detention shall be charged according to the [illegible] published on the [illegible] (COSCONTAINER.COM). For [illegible] inquiry, please search by Demurrage & Detention [illegible] (WEB.COSCONAVI.COM).

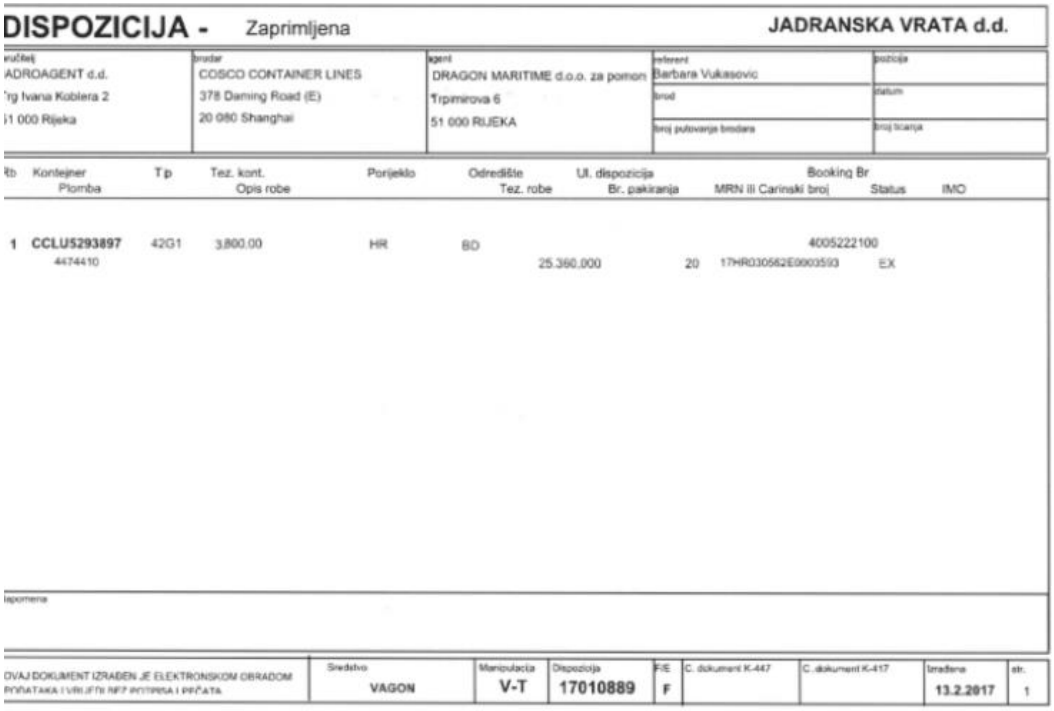
Onboard on Board 1 MAR 2017

Signed for

DRUŠTVO ZA AGENCIJE RIJEKA d.o.o. RIJEKA
AS AGENT ONLY

701 Date of Issue 1 MAR 2017 Place of Issue RIJEKA

Prilog 7. Dispozicija V – T



DISPOZICIJA - Zaprimljena **JADRANSKA VRATA d.d.**

ručitelj ADROAGENT d.d. 'rg Ivana Koblera 2)1 000 Rijeka	brodar COSCO CONTAINER LINES 378 Daming Road (E) 20 080 Shanghai	agent DRAGON MARITIME d.o.o. za pomor Trpimirova 6 51 000 RIJEKA	referent Barbara Vukasovic brod broj putovanja brodara	pozicija datum broj ticanja

Rb	Kontejner / Plomba	Tip	Tez. kont. / Opis robe	Porijeklo	Odredište / Tez. robe	Ul. dispozicija / Br. pakiranja	Booking Br / MRN ili Carinski broj	Status	IMO
1	CCLU5293897 4474410	42G1	3,800.00	HR	BD	25.360,000	20 4005222100 17HR030582E0003593	EX	

Napomena

OVAJ DOKUMENT IZRAĐEN JE ELEKTRONSKOM OBRADOM PODATAKA I VRIJEDI BEZ POTPISA I PEČATA	Sredstvo VAGON	Manipulacija V-T	Dispozicija 17010889	F/E F	C. dokument K-447	C. dokument K-417	Izrađeno 13.2.2017	str. 1

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 **Prikaz poslova špedicije pri organizaciji kontejnerskog prijevoza robe**

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

U Zagrebu, 9/2/2021

Student/ica:

Petek

(potpis)