

Odabir načina prijevoza racionalizacijom transportnih troškova - studija slučaja

Gadžić, Matej

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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:119:135462>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-19**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Matej Gadžić

ODABIR NAČINA PRIJEVOZA RACIONALIZACIJOM
TRANSPORTNIH TROŠKOVA - STUDIJA SLUČAJA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

ODABIR NAČINA PRIJEVOZA RACIONALIZACIJOM TRANSPORTNIH TROŠKOVA - STUDIJA SLUČAJA

Mentor: doc. dr. sc. Ivona Bajor

Student: Matej Gadžić, 0135232982

Zagreb, 2018.

SAŽETAK

Cijena transporta formira se na osnovu ukupnih troškova koje distributeri i prijevoznici imaju tokom transporta određene vrste robe. Na primjeru prekoatlantske robe analizirana su tri načina prijevoza s opisom postupka i ponuđenim rutama za pronalazak optimalne kombinacije i racionalizacije transportnih troškova koristeći se punim kapacitetom kontejnera (FCL) ili samo njegovim dijelom kao zbirna roba (LCL) koje predstavljaju mogućnost usluge koja se nudi korisnicima, te kakvog utjecaja imaju i kakvim se poslovima bavi međunarodni špediter i njegovi bliski suradnici vezano za otpremu, dopremu i provoz robe omogućavajući korisniku djelotvorno i sigurno dospjeće robe na dogovoreno mjesto kao razinu usluge.

KLJUČNE RIJEČI: transportni trošak; FCL; LCL; međunarodni špediter; roba

SUMMARY

The cost of transport is based on the total costs that distributors and carriers have during transport of certain types of goods. In the example of the transatlantic goods, three modes of transport with a description of the procedure and offered routes for finding an optimal combination and rationalization of transport costs were analyzed using full container load (FCL) or less than container load (LCL) representing the service offered to users, and what kind of influence they have and what kind of jobs are the international freight forwarder and his close associates dealing with regard to the dispatch, delivery and transit of goods, enabling the user to effectively and safely obtain the goods at the agreed place as a service level.

KEY WORDS: transport cost; full container load (FCL); less than container load (LCL); international freight forwarder; goods

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDICIJI.....	2
2.1. FIATA	3
2.2 INCOTERMS	11
2.3. UVJETI RACIONALIZACIJE.....	13
2.4. TROŠKOVI	15
3. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI TRANSPORTA	16
3.1. TARIFNO-KONJUKTIVNI POSLOVI.....	16
3.2. OPERATIVNI POSLOVI	19
3.2.1. POSLOVI UVOZA	19
3.2.2. POSLOVI IZVOZA.....	22
3.2.3. POSLOVI PROVOZA.....	24
3.2.4. SAJAMSKI POSLOVI	24
3.3. SPECIJALNI POSLOVI	26
4. PONUDA PRIJEVOZA PREMA UNAPRIJED DEFINIRANIM KRITERIJIMA	29
5. ODABIR NAČINA PRIJEVOZA S OPISOM POSTUPKA	34
6. ZAKLJUČAK	38
LITERATURA.....	39
ILUSTRACIJE.....	40

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je opisati primjenu triju načina prijevoza jedne vrste robe od Chicaga u SAD-u (Sjedinjene Američke Države) preko Atlantika do Pule u Republici Hrvatskoj i odlučiti se za onu koja najviše racionalizira troškove i čini ponudu prijevoza prihvatljivom za samoga korisnika usluge.

No, ovaj rad se ne sastoji samo od zadatka racionalizacije transportnih troškova na ponuđenom primjeru, nego i od ostalih cjelina, kojih ukupno ima šest:

- 1) Uvod
- 2) Osnovni pojmovi u špediciji
- 3) Uloga špeditera u organizaciji transporta
- 4) Ponuda prijevoza prema unaprijed definiranim kriterijima
- 5) Odabir načina prijevoza s opisom postupka
- 6) Zaključak

Nakon ovog uvoda, slijede temeljni pojmovi u međunarodnoj špediciji, koji će pobliže objasniti i definirati pojmove od FIATA, INCOTERMS-a, preko uvjeta racionalizacije do troškova. U daljnjem dijelu završnog rada se opisuje uloga špeditera i njegovi tarifno-konjuktivni, operativni i specijalni poslovi vezano za organizaciju transporta i špedicije. U četvrtoj cjelini se razmatraju ponude načina prijevoza robe sa početka ovog uvoda i nakon toga u sljedećoj cjelini se dotičemo konačne odluke, odnosno najisplativijeg načina prijevoza za korisnika. Na kraju samoga završnog rada se nalazi zaključak u kojemu je sažeta misao cjelokupnog završnog rada.

2. OSNOVNI POJMOVI U ŠPEDICIJI

Riječ špedicija potječe od latinske riječi „expedire“, odnosno „expeditio“, što doslovno znači odriješiti, urediti; dok se u praksi prevodi kao otpremiti, otposlati.¹

Špedicija je gospodarska djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme, provozom i dopreme robe kroz neku zemlju i ostalim poslovima koji su s tim u vezi, kao aktivnost je možemo opisati kao skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, vještina i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara svim prijevoznim sredstvima, putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu, a pravna ili fizička osoba koja se bavi organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe, kao i drugim povezanim poslovima se naziva špediter.

Osim špeditera postoje i podšpediteri (drugi špediter na kojega je glavni špediter prenio u cijelosti izvršavanje špediterskog posla) i međušpediteri (drugi špediter na kojega je glavni špediter prenio realizaciju dijela špediterskog posla).

Međunarodna špedicija se odnosi na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu robe iz vlastite u strane države, dopremu robe iz stranih u vlastitu državu i provoz robe između stranih država preko vlastite države.²

U određivanju pravnog sustava špeditera postoje dva pravna sustava glede odgovornosti sudionika špediterskog posla:

1. europski:

- a) njemački podsustav- glavni špediter je odgovoran za izbor prijevoznika i međušpeditera, ali ne i za njihov rad, ali je zato u cijelosti odgovoran za izbor i rad podšpeditera.
- b) francuski podsustav- glavni špediter u cijelosti odgovara za izbor i rad prijevoznika, međušpeditera i podšpeditera.

¹ Zelenika R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

² <https://hr.wikipedia.org/wiki/Špedicija>

2. anglosaksonski: Špediter ne odgovara niti za izbor niti za rad svojih korespondenata, osim ako to nije ugovorom potvrđeno ili ako je angažiran od obje strane u poslovanju.³

2.1. FIATA

(franc. „Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles“) je Međunarodni savez špediterskih udruženja, kojeg su 31.05.1926. u Beču osnovali međunarodni špediteri koja danas obuhvaća 40 000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država sa sjedištem u Zurichu.

Uloga organizacije je da unapređuje špeditersku djelatnost u svijetu, te da sudjeluje u radu drugih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga koje je najuočljivije kroz dokumente i obrasce koje je donijela sa svrhom pojednostavljivanja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta.

FCR- (engl. “Forwarders Certificate of Receipt”) špediterska potvrda- neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme.



The image shows a specimen of a FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) form. The form is white with a large, faint watermark in the center that reads "FIATA specimen". The form is divided into several sections:

- Supplier or Forwarders Principals:** A section at the top left for identifying the parties involved.
- FIATA FCR:** A circular logo at the top center.
- Forwarders Certificate of Receipt:** A section at the top right containing fields for "No." (number) and "Date".
- ORIGINAL:** A stamp indicating the form's status.
- Consignee:** A large empty space for the recipient's details.
- Mark and numbers, Number and kind of packages, Description of goods, Gross weight, Measurement:** A section for detailed cargo information.
- Remarks:** A section for additional notes.
- Instructions as to freight and charges:** A section for shipping and handling instructions.
- Place and date of issue, Stamp or signature:** A section for the issuer's details and signature.


At the bottom left, there is a small vertical text: "Not published by FIATA, Copyright © 2007, Zurich, Switzerland 2383".

Slika 1: Neopoziva špediterska potvrda

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

³ Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

FCT- (engl. “Forwarders Certificate of Transport”) špediterska transportna potvrda- isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme.

Suppliers or Forwarders Principals		 FIATA FCT Forwarders Certificate of Transport ORIGINAL		
Consigned to order of		No. <input type="text"/> <input type="text"/> Forw. Ref. <input type="text"/>		
Notify address				
Conveyance		from /via		
Destination				
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement

specimen

according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.
 Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.

- The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.
- The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
- The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties.
- Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing.
- Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport.
- Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders
 Not covered
 Covered according to the attached Insurance Policy / Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

thence for account of goods, lost or not lost.

With, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at:

for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the other(s) will lose their validity.

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorized by FIATA, COPYPRIGHT FIATA / Zbirno - Switzerland 5.96

Slika 2: Špediterska transportna potvrda

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

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.

Consignor

Emblem of National Association **FBL**

NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel Port of loading

Port of discharge Place of delivery

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
according to the declaration of the consignor				

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clause 7 and 8).

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above. One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of its tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo Insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

20

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Schweizland. 6.92

Slika 3: Teretnica za intermodalni prijevoz

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

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.

The image shows a blank FIATA FWB (Non-negotiable Multimodal Transport Waybill) form. The form is divided into several sections:

- Header:** Includes the FIATA logo, the text "NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL", and a reference to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (SCC Publication #11). A box contains the number "No. 0000000" and the FIATA logo.
- Fields:** Consignor, Consignee to, Notify address, Place of receipt, Vessel, Port of loading, Port of discharge, and Place of delivery.
- Table:** A table with five columns: Marks and numbers, Number and kind of packages, Description of goods, Gross weight, and Measurement.
- Watermark:** A large, semi-transparent watermark in the center reads "SPECIMEN NON-NEGOTIABLE".
- Bottom Section:** Contains three boxes for "Declaration of interest of the consignee in timely delivery (Clause 7.2)", "Transfer of right of control to consignee (Clause 4)", and "Declared value for all purposes according to the declaration of the consignor (Clauses 8 and 9)". Below these are checkboxes for "YES" and "Final delivery date if agreed".
- Footer:** Includes the text "The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed hereon." and "Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above."
- Final Fields:** Freight amount, Freight payable at, Place and date of issue, Cargo insurance through the undersigned (not covered or covered according to attached Policy), and Stamp and signature.

Slika 4: Teretni list za multimodalni prijevoz

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

FWR- (engl. "FIATA Warehouse Receipt") špediterska skladišna potvrda- prenosiva isprava kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju.

Supplier			FWR FIATA WAREHOUSE RECEIPT	
Depositor			No. <input type="text"/> ORIGINAL	
Warehouse Keeper		Warehouse		
Identification of means of transport		Insurance <input type="checkbox"/> Covered <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Against fire <input type="checkbox"/> Against burglary / pilferage <input type="checkbox"/> Other risks covered (specify) Insurance amount		
Marks and numbers;	Number and kind of packages;	Description of goods	Gross weight	
Received in apparent good order and condition		<input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper		Gross weight <input type="checkbox"/> Stated by Depositor <input type="checkbox"/> Controlled by warehouse keeper
Description of merchandise (contents):		<small> Warehousing is subject to standard business conditions, vide reverse. As warehouse keepers we are liable to deliver the stored merchandise against presentation of this document only, and in case of cession of rights exclusively to the holder of this document being legitimated by an uninterrupted chain of transfers as outlined overleaf. We acknowledge that we can only lodge a complaint with the legitimated holder of this document if and when this refers to the validity of issue of said document and/or results therefrom. Our legal lien or right of retention will not be affected by this clause. In case of partial deliveries warehouse receipt must be submitted for entering outgoing stock. </small>		
<small>Text authorized by FIATA, COMMERCE FACH, Zurich - Sekretariat S.B.</small>		Place and date of issue		
		Stamp and signature		

Slika 5: Špediterska skladišna potvrda

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

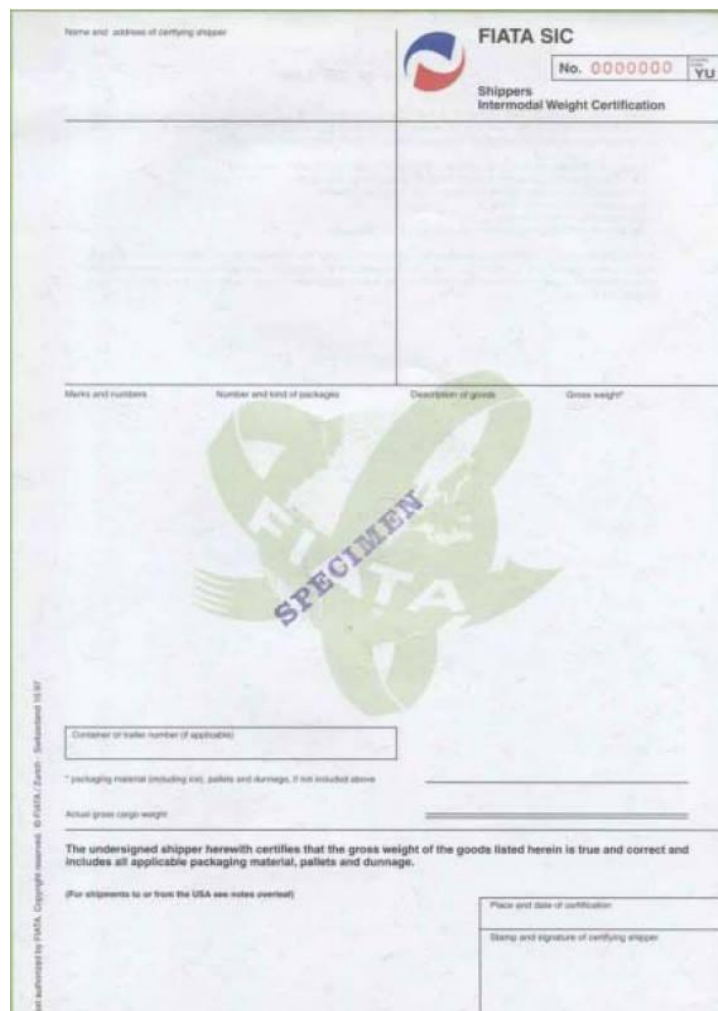
SDT- (engl. “Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods”) potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe- obrazac kojim pošiljatelj, ko nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima.

 FIATA SDT SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS (approved by FIATA)	
Shipper (Name & Address/Chargeur (Nom & Adresse))	
Consignee (Name & Address / Destinataire (Nom & Adresse))	
Forwarder / Transitaire	
Ref. no.:	
<p>In accordance with the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) with Annexes A+B of 30.9.1957, or the International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) as Annex I of the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) of 1.7.1977, or in accordance with Chapter VI – Carriage of Dangerous Goods – of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1980 (or 1974) supplemented by the provisions of the IMDG International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, 1965 as amended, or national official regulations when applicable giving the precise listing of relevant ADR/RID Class, and/or IMDG/IMO Class, and/or Marginal Reference No., the undersigned, as principal of the forwarder remits to him together with the order of shipment of Dangerous Goods the following information:</p> <p>Conformément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et ses Annexes A+B du 30.9.1957 ou au Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) et à l'Annexe I de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) du 1.7.1977, ou conformément au Chapitre VI – Transport de marchandises dangereuses – de la Convention internationale pour la sécurité des vies en mer, 1980 (ou 1974) complétée par les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) 1965, amendé, du CIM ou aux réglementations nationales officielles de application donnant la liste précise des classifications ADR/RID et/ou IMDG/OM applicables, et/ou la No. de référence marginale, le soussigné, contractant du transitaire, lui remet en même temps que l'ordre d'expédition de marchandises dangereuses les renseignements suivants:</p>	
Marks & Numbers, Number & Kind of Packages, Correct Technical Name of Substances, and/or ADR/RID Class, IMDG/IMO Class, UN No., Flashpoint (if °C), Marquages et Numéros, Nombre et Nature des colis, dénomination technique appropriée des substances indiquée la Classe ADR/RID, Classe IMDG/IMO, n° d'ordre UN, Point d'Éclair (en °C).	Gross Weight (kg) / Poids brut (kg) (where required) / Quantité nette (si y a lieu)
specimen	
Characteristics: Special information is required for (a) dangerous goods in limited quantities, and (c) radioactive substances (class 7), in certain circumstances, (c) a wholesaling certificate, or (d) a Container/Traier packing certificate is required.	Caractéristiques: Des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour (a) des marchandises dangereuses en quantités limitées et de la substance radioactive classe 7, dans certains cas, (c) un certificat d'expédition, ou (d) un certificat d'emballage pour conteneur/traier.
ADR/RID and/or IMDG/IMO Declaration The undersigned declares that goods to be shipped are authorized for transport by road according to ADR or by rail according to RID and/or transport by sea and that their nature, conditions, packing and labeling are in accordance with ADR/RID and/or IMDG/IMO prescriptions. If several dangerous substances are packed together in a collective package or in a single container it is furthermore declared that the mixed packing is not prohibited (ADR/RID). Instructions in case of accidents: <input type="checkbox"/> are joined <input type="checkbox"/> will be given The packages: <input type="checkbox"/> have been labelled <input type="checkbox"/> are not labelled	Déclaration ADR/RID et/ou IMDG/OM Le soussigné déclare que les marchandises à expédier sont autorisées au transport par route suivant l'ADR ou par fer suivant le RID et/ou par mer et que les conditions de leur nature, l'emballage et l'étiquetage sont en concordance avec les prescriptions de l'ADR/RID et/ou IMDG/OM. Si plusieurs marchandises dangereuses sont emballées ensemble dans un colis collectif ou dans un même conteneur, il est déclaré également que cela n'est pas prohibé (ADR/RID). Des consignes en prévision d'accidents: <input type="checkbox"/> sont jointes <input type="checkbox"/> seront avisées Les colis: <input type="checkbox"/> ont été étiquetés <input type="checkbox"/> n'ont pas été étiquetés
Special remarks Remarques particulières	Place and date of issue Lieu et date d'émission
26	
Shipper's signature and stamp Soussé et signature du chargeur	

Slika 6: Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

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 od 29 000 funti ili 13 154 kg.



The image shows a blank FIATA SIC form. At the top right, it features the FIATA SIC logo and the text "FIATA SIC Shippers Intermodal Weight Certification". A box next to it contains the number "No. 000000" and the code "YU". The form is divided into several sections: "Name and address of certifying shipper" (top left), "Marks and numbers", "Number and kind of packages", "Description of goods", and "Gross weight" (middle section). Below these is a section for "Container or trailer number (if applicable)", a note about packaging material, and a section for "Actual gross cargo weight". At the bottom, there is a certification statement: "The undersigned shipper herewith certifies that the gross weight of the goods listed herein is true and correct and includes all applicable packaging material, pallets and dunnage." and a signature line: "Place and date of certification" and "Stamp and signature of certifying shipper". A large green watermark with the word "SPECIMEN" is overlaid on the form.

Slika 7: Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

FFI- (engl. “FIATA Forwarding Instructions”) špediterske upute- obrazac s 21 rubrikom u koju špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.⁴

FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI					
3236 Consignor: 1		Emblem of National Association		approved by FIATA 1492 Consignor's reference No. 2	
3132 Consignee: 3		3170 Freight Forwarder: 4			
3180 Notify party: 5		3238 Country of origin: 6		Documentary credit: 7	
Goods ready for shipment Place: Date: 8		4490 Conditions of sale: 9			
8096 Mode of transport: <input type="checkbox"/> Air <input type="checkbox"/> Road <input type="checkbox"/> Rail <input type="checkbox"/> Sea 10		Transport insurance: Covered by us: Covered by consignee: To be covered by you: 11		4112 Insurance conditions: 5345 Currency and 5011 value insured: 11	
3258 Place of destination: 12		7002 Description of goods: 13		7357 Commodity code: 6292 Gross weight: 6322 Cube: 16	
				6048 Net net weight: Value: 16	
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Trading Conditions printed overleaf.					
4078 Handling instructions (dangerous goods etc.): 17					
Dimensions/ Measurement and weight of each package					
1346 Document enclosed: 18		1180 Document required: 18		4052 Terms of delivery: 19	
				3410 Place and 2099 date of issue: 20	
				4426 Authentication: 21	

Slika 8: Špediterske upute

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

⁴ <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

2.2 INCOTERMS

Razlike u trgovačkoj praksi, tumačenjima i običajima u različitim zemljama u međunarodnoj trgovini dovele su do potrebe da se definiraju međunarodna pravila tumačenja termina koji se najčešće upotrebljavaju u međunarodnoj trgovini.

Međunarodna trgovinska komora (ICC) je u Parizu 1936. godine izdala prvu verziju međunarodnih pravila za tumačenje trgovinskih termina, pod nazivom INCOTERMS. Ubrzani razvoj međunarodne trgovine nužno je doveo do potrebe da se verzija iz 1936. godine vremenom usavršava i precizira. Tako su izmjene i dopune, koje se u međunarodnoj terminologiji još i nazivaju revizije INCOTERMS-a, obavljene 1953., 1967., 1976., 1980., 1990., 2000. godine, a sada je na snazi revizija iz 2010. godine. INCOTERMS pravila i termini se bave odnosom između kupca i prodavatelja na osnovu kupoprodajnog ugovora. Pošto ne definiraju sve modalitete vanjskotrgovinskog posla, već samo osnovne, upotrebljavaju se u kombinaciji s drugim bitnim elementima kupoprodajnog ugovora, sa jedne strane, i u kombinaciji s drugim ugovorima koji su neophodni za realizaciju određenog vanjskotrgovinskog posla, kao što su: ugovori o prijevozu, osiguranju ili financiranju, sa druge strane.

Osim što su ti termini postali prijeko potrebni za nesmetano vođenje međunarodne trgovine, njihovu autentičnost priznaju i svi svjetski sudovi i drugi upravni organi te njihovo uključivanje u ugovore o prodaji znatno smanjuje mogućnost nesporazuma koji bi mogli dovesti do pravnih komplikacija.

GRUPA E

Grupu E čini klauzula EXW, koja ukazuje na polazak robe iz mjesta isporuke, s tim da prijevoz i osiguranje nisu plaćeni, odnosno da te troškove snosi kupac-uvoznik.

GRUPA F

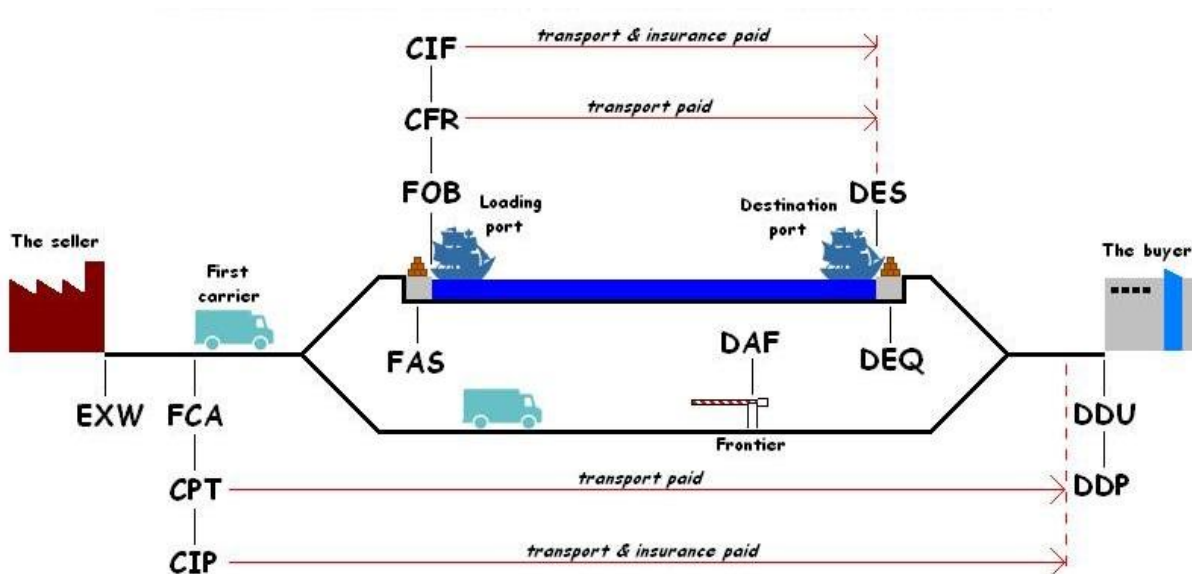
Grupu F čine klauzule: FAS, FCA i FOB, koje ukazuju na to da glavni prijevoz i osiguranje nisu plaćeni, odnosno da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu samo do luke ukrcaja odnosno (kod klauzule FCA) do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac-uvoznik na naznačenom mjestu.

GRUPA C

Grupu C čine klauzule: CFR, CIF, CIP i CPT, koje ukazuju da je glavni prijevoz platio prodavatelj-izvoznik, a kod klauzula CIF i CIP da je prodavatelj-izvoznik platio i prijevoz i osiguranje do odredišta.

GRUPA D

Grupu D čine klauzule: DAF, DES, DEQ, DDP i DDU, koje ukazuju na prispjeće robe u određenu zemlju odredišta na trošak i rizik prodavatelja-izvoznika.⁵



Slika 9: Prelazak rizika s prodavača na kupca

Izvor: <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>

⁵ <http://www.poslovniforum.hr/tp/incoterms2000.asp>

Tablica 1: Sažetak dotičnog termina: Za dati termin „DA“ znači da prodavač snosi odgovornost da osigura uključenu u cijelinu. „NE“ znači da kupac snosi odgovornost.

Incoterms	Load to truck	Export-duty payment	Transport to exporter's port	Unload from truck at port of origin	Landing charges at port of origin	Transport to importer's port	Landing charges at importer's port	Unload onto trucks from the importer's port	Transport to destination	Insurance	Entry - Customs clearance	Entry - Duties and Taxes
EXW	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FCA	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FAS	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No
FOB	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No
CFR	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No
CIF	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	No	No
CPT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
CIP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
DAF	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
DES	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No
DEQ	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No
DDU	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No
DDP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes	Yes

Izvor: <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>

Tarifa je pregled cijena za pruženu uslugu. Tarife se dijele na prijevozne (željezničke, pomorske, cestovne, riječne, zračne), špeditorske i ostale (lučke, skladišne, terminalske, poštanske i sl.). Postoje i četiri tarifna načela: načelo javnosti, jednakosti, jasnoće i trajnosti.⁶

2.3. UVJETI RACIONALIZACIJE

Izmjena shvaćanja prometnog tržišta i načina podjele rada među prijevoznim sredstvima u jedinstvenom prijevoznom procesu, zahtijevali su i pojavu novih tehničkih rješenja.

Promjena u tehnici i tehnologiji prijevoza izazvane integracijom prometa u jedinstveni sustav možemo svrstati u nekoliko osnovnih pravaca:

1. Unapređivanje prekrcajne tehnike

Suvremena shvaćanja nalaze rješenje za snižavanje prekrcajnih troškova, ne u izbjegavanju nego u pojeftinjenju prekrcaja. Ovo se postiže prije svega unapređivanjem prekrcajne mehanizacije. Grade se snažni prekrcajni uređaji specijalizirani za pojedine vrste robe koji mogu dati veliki radni učinak za kratko vrijeme i time omogućiti da se relativno jeftino obave prekrcajni radovi.

⁶ <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>

2. Koncentracija prekrcajnog rada

Jedan od uzroka visokih troškova prijevoza bio je i to, što se iz konkurentskih razloga nastojalo oformiti što više ukrcajno-iskrcajnih postaja da bi bile dostupne širem broju korisnika. Veliki broj ukrcajno-iskrcajnih, odnosno prekrcajnih mjesta u kojima se obavlja mali opseg rada, ne dozvoljava primjenu modernih prekrcajnih uređaja.

3. Prilagođavanje robe i tereta suvremenim uvjetima prijevoza

Pri projektiranju oblika i dimenzija predmeta, sve se više vodi računa- pored funkcionalne i estetske strane, i o prostoru koji zauzima u prijevozu. Istovremeno, sanduci i drugi predmeti ambalaže projektiraju se tako da prilikom njihova slaganja u vozilu ne ostanu prazni prostori.

4. Paletizacija tereta omogućava znatno ubrzavanje i pojeftinjenje manipulacije s teretom u prijevozu

5. Kontejnerizacija, kao korak dalje u okrupnjavanju jedinica u prijevoznom procesu

6. Konstrukcija sredstava koje ujedinjuju osobine raznih postojećih sredstava, iako za sada, još uvijek daleko bolje rezultate postižu specijalizirana sredstva za pojedinu granu prometa, u daljnjem razvitku prometnih sredstava koja će sadržavati karakteristike raznih postojećih sredstava (vozila na zračnom jastuku, hidraulici i sl.), koristi će se sve više u samom prijevozu.

7. Konstrukcija prijevoznih sredstava za prijevoz drugih prometnih sredstava

U ovu grupu spadaju posebno: trajekti, vlakovi za prijevoz putničkih automobila zajedno s putnicima i teretni automobili s teretom.

8. Specijalni sustavi za kontinuirani prijevoz tereta raznim prometnim putovima.⁷

⁷ Golac B.: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet, Zagreb, 2001.

2.4. TROŠKOVI

Transport predstavlja najveći logistički trošak. Često više od 40% logističkih troškova čine transportni troškovi. Gubici se javljaju i uslijed lošeg korištenja transportnih sredstava, zbog neodgovarajućeg planiranja, organizacije, upravljanja i kontrole odvijanja transportnih procesa i angažiranja transportnih sredstava. U ukupnim troškovima transporta dominantne su tri kategorije troškova: troškovi potrošnje energije (40-50%), troškovi održavanja (oko 25%) i troškovi radne snage (oko 20%).

Značajne uštede moguće je postići kroz:

- 1) Pravilan izbor vida transporta i vrste transportnog sredstva
- 2) Bolje planiranje transportnih ruta
- 3) Plaćanje transportnih sredstava u realnom vremenu
- 4) Efikasno upravljanje transportnim sredstvima na bazi stvarnih troškova i parametara rada⁸

⁸ <https://www.hrvatskiprijevoznik.hr/smanjenje-troskova-u-logistici-kako-racionalizirati-sektor-transporta/>

3. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI TRANSPORTA

Poslovi međunarodnog špeditera s obzirom na njihovo značenje u špediterskom, vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu mogu se sistematizirati u osnovne (tarifno-konjuktivni i operativni poslovi) i specijalne. Osim osnovnih ili glavnih poslova, međunarodni špediter redovito obavlja za svoga nalogodavca i neke druge poslove koji se ubrajaju u grupu specijalnih poslova i špediter pomoću njih kompletira paket svojih usluga.

3.1. TARIFNO-KONJUKTIVNI POSLOVI

Ovi poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća poduzima radi:

- Održavanje i unaprjeđenje svoje tržišne pozicije;
- Pružanje stručne pomoći svojim komitentima;
- Pružanje stručne podrške svojoj operativi.

Da bi se mogli ispuniti ovi zahtjevi, kadrovski profil koji u stručnom smislu pokriva sve elemente špediterskog posla je nužan, te je stoga Tarifno-konjuktivni odjel sastavljen od komercijalista, stručnjaka za pojedine vidove prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjuktivni poslovi su:

INSTRADACIJA

Instradacija je kvalitetno najsloženiji, najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera. Istovremeno je taj posao izuzetno značajan za nacionalne prijevoznike, izvoznike, uvoznike, ali i druge sudionike međunarodnog prometnog i vanjskotrgovinskog sistema.

Pod instradacijom se podrazumijeva određivanje optimalnog prijevoznog puta kojim će se roba otpremit, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi, određivanje optimalnog prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu, određivanje najpovoljnijeg načina prijevoza odnosno tehnologije i određivanje najpovoljnijeg vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta.

Špediter obavlja instradaciju na temelju sljedećih elemenata:

- Paritet isporuke;
- Svojstva robe i ambalaže;
- Rok isporuke, odnosno preuzimanje robe;
- Kalkulacija prijevoznih troškova;
- Aktualno stanje ponude prijevoznih kapaciteta;
- Aktualni uvjeti u međunarodnom prometu i mogućnost izvršenja prijevoza na zadanoj relaciji;
- Mogući posebni zahtjevi nalogodavca (komitenta).

Špediter će na temelju ovih elemenata odrediti, od više mogućih, optimalno prijevozno rješenje, tj. ono koje je najpovoljnije za komitenta. Pritom do punog izražaja dolazi stručnost špeditera kao organizatora i tehnologa prijevoza. Ukoliko je komitent u dispoziciji već odredio instradaciju pošiljke (u cijelosti ili samo određene elemente), špediterova je dužnost prije izvršenja dispozicije provjeriti je li takvo prijevozno rješenje optimalno, te o tomu izvjestiti komitenta i ako je potrebno dati svoj prijedlog instradacije.⁹

ISTRAŽIVANJE TRŽIŠTA

Špediter istražuje i prikuplja informacije o poslovnim aktivnostima prijevoznika, izvoznika i uvoznika. Izvori poslovnih informacija su brojni, a najvažniji su:

- Neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta
- Korespondenti u inozemstvu
- Osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima
- Državne institucije i agencije kao primjerice Gospodarska komora, Ministarstvo gospodarstva, Državni zavod za statistiku
- Međunarodni sajmovi, prezentacije, organizirani skupovi i susreti poslovnih ljudi

AKVIZICIJA

Akvizicija predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja i pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Za zadržavanje dobrih poslovnih odnosa špediter jednaku pažnju mora posvetiti postojećim komitentima kako bi zadržao dobru poslovnu suradnju i po mogućnosti proširio.

⁹ Zelenika R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

- Istraživanje tržišta;
- Kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera;
- Konkurentne cijene usluga;
- Poslovni ugled špeditera;

U sklopu aktivnosti vezanih uz akviziciju, špediter daje stručne informacije i ponude u svezi prijevoza i carinjenja roba, bilo da odgovara na primljene upite zainteresiranih uvoznika i izvoznika ili da na taj način sam potiče poslovne kontakte s potencijalnim komitentima s kojima želi uspostaviti poslovnu suradnju

REKLAMACIJE

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja nastalih temeljem ugovora o prijevozu kao što su gubici i oštećenja robe ili prekoračenje dostavnog roka. Gubitak ili oštećenje robe nositelj prava reklamira prijevozniku odnosno ako je roba osigurana osiguravatelju. Pravo na odštetu zbog prekoračenja roka isporuke stječe se predočenjem teretnog lista i dokaza o mjestu i vremenu predaje robe na prijevoz.

PONUDE I UGOVORI

Ponuda za obavljanje špeditorske usluge može se odnositi na određeni posao, a može biti i općenita s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Komitentima s kojima špediter ima uspostavljenu dugoročnu poslovnu suradnju špediter u pravilu nudi povoljnije uvjete od onih koji se primjenjuju za pojedinačne poslove temeljem kojega špediter dobiva status kućnog špeditera.

Ugovorom o obavljanju špeditorske usluge utvrđuje se prava i obveze iz poslovnog odnosa špeditera i komitenta.

STRUČNI SAVJETI I INFORMACIJE

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske propise. Kroz svoje poslovanje špediter ima stalan uvid u stanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih

kapaciteta, te u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Špediter je stoga nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja.

3.2. OPERATIVNI POSLOVI

To su poslovi koje špediter obavlja u izvršenju dispozicije komitenta, tj. pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. Strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji.

3.2.1. POSLOVI UVOZA

Osnovni zadatak špeditera u okviru poslova uvoza je doprema robe iz inozemstva i taj zadatak uključuje organizaciju i provedbu prijevoza robe, zastupanje u carinskom postupku, te obavljanje svih ostalih radnji koje s tim u vezi treba obaviti.

a) Dispozicija

Uvozna dispozicija je nalog i ovlaštenje špediteru za dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku, kao i za obavljanje drugih radnji s tim u vezi. Ukoliko ne odbije dispoziciju, smatra se da je špediter preuzeo obvezu njezina izvršenja.

Obrasce dispozicije tiska špediter za svoje potrebe prema vlastitom grafičkom rješenju, te određeni broj blanco obrazaca unaprijed dostavlja svojim komitentima. Nakon što komitent ispuni dispoziciju dostavlja je špediteru. Dispozicija se daje u pisanom obliku, ovjerena originalnim žigom uvoznika i potpisom ovlaštene osobe.

b) Pozicioniranje

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

c) Disponiranje

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

disponiranja je da relevantni sudionici prijevoza dobiju odgovarajuće upute u skladu s instradacijom, kako bi se prijevoz odvijao nesmetano, bez potrebnih zastoja i u utvrđenim rokovima.

d) Transportno osiguranje robe

Osiguranje robe u prijevozu nije obvezatno. Špediter osigurava robu samo ako je to komitent u dispoziciji izričito zatražio. Ukoliko komitent nije naveo koje rizike treba osigurati, špediter je dužan osigurati samo osnovne transportne rizike.

Rizici se mogu s obzirom na uzroke nastanka podijeliti u tri skupine:

1. transportni rizici (odnose se na opasnosti koje proizlaze iz prijevoza):

-osnovni transportni rizici: prometna nesreća, elementarne nepogode, eksplozija prijevoznog sredstva...,

-dopunski transportni rizici,

-rizici krađe i neisporuke.

2. rizici bilo kojeg uzroka- uključuje štete koje ne pokriva osiguranje transportnih rizika,

3. ratni i politički rizici- pokrivaju se u osiguranju pomorskog i zračnog prijevoza, dok su u osiguranju kopnenog prijevoza isključeni.

e) Organizacija prijevoza robe

Doprema robe organizira se u skladu s zahtjevima komitenta iz dispozicije i ugovorenim paritetom isporuke. Špediter odabire prijevoznike prema ponuđenoj cijeni prijevoza, kapacitetu i kvaliteti voznog parka, pouzdanosti i poslovnom ugledu te eventualnom vlastitom iskustvu s pojedinim prijevoznikom. Nakon toga rezervira teretni prostor u prijevoznom sredstvu i naručuje prijevoz te zaključuje ugovor o prijevozu.

f) Aviziranje i prihvatanje robe

Aviziranje podrazumijeva izvještavanje komitenta o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Špediter izvješćuje komitenta o izvršenju pojedinih radnji, značajnih za određene karakteristične točke na prijevoznom putu. Špediter avizira komitenta o

kretanju pošiljke na dijelu prijevoznog puta koji se s obzirom na ugovoreni paritet isporuke nalazi u području njegove odgovornosti. Osim samog izvješćivanja komitenta o kretanju pošiljke, aviziranje je bitno zbog pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza, te za prihvata robe.

g) Angažiranje inspekcijskih službi

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

- sanitarna inspekcija,
- veterinarska inspekcija,
- fitosanitetska inspekcija.

h) Zastupanje u carinskom postupku

Špediteri carine robu po nalogu nalogodavca prema podacima navedenim u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu dopreme robe smatra se da je dat nalog za carinjenje. Prilikom uvoza špediter vodi brigu oko čitavog carinskog postupka. 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. Carinjenje se obavlja na temelju jedinstvene carinske deklaracije – JCD koja se popunjava na propisanom obrascu. Deklaraciju podnosi špeditersko poduzeće koje uvozi robu, tj. koje ima pismeno ovlaštenje i dispoziciju nalogodavca.

i) Otprema i iskrcaj robe

Špediter robu može otpremiti istim prijevoznim sredstvom kojim je dopremljena iz inozemstva ili vozilima korisnika. Bitno je da u završnoj fazi dopreme poduzme sve potrebne radnje kako bi roba nakon carinjenja bila što prije stavljena na raspolaganje korisniku. Primateelj robe dužan je obaviti iskrcaj iz prijevoznog sredstva kojim mu je roba dostavljena. Ako ne raspolaže odgovarajućim tehničkim sredstvima i radnom snagom, organizaciju i provedbu iskrcaja također može povjeriti špediteru.

j) Obračun i fakturiranje

Nakon što je završen posao po jednoj dispoziciji, potrebno je analizirati postignut komercijalni efekt izvršenog posla. Bilanciranje radi referent koji je taj posao realizirao, a bilanca ostaje u pozicijskoj mapi. Nakon zaključka, pozicijska se mapa odlaže u arhivu. Po izvršenoj realizaciji špediterskog posla, špediter ispostavlja fakturu u koju se unose svi troškovi koji su nastali tijekom realizacije posla uz dodatak naknade špediteru za njegov trud. Ukoliko je obračun izvršen temeljem stvarnih troškova, špediter je dužan priložiti kopije svih plaćenih računa, a ako je obračun na temelju forfētnog stavka, tu dokumentaciju nije potrebno priložiti.

3.2.2. POSLOVI IZVOZA

Osnovni zadatak špeditera u okviru poslova izvoza je otprema robe u inozemstvo i u taj zadatak spada organizacija prijevoza robe, zastupanje u carinskom postupku, transportno osiguranje, ishođenje izvoznih dozvola, pakiranje i učvršćivanje terata u prijevoznom sredstvu, angažiranje inspeksijskih službi i sl.

a) Dispozicija i disponiranje

Poslovi koje špediter obavlja isti su kao i kod uvoza robe osim što se koristi izvozna dispozicija za otpremu robe u inozemstvo.

b) Pozicioniranje

Obavlja se isto kao i kod uvoza robe osim što se ovdje radi o izvoznoj poziciji odnosno otpremi robe u inozemstvo.

c) Zaključivanje teretnog prostora

Špediter treba pravovremeno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti potreban teretni prostor za odgovarajući termin ukrcanja odnosno otpreme. Radnje koje se pritom obavlja i prateći dokumenti ovise o prometnoj grani prijevoza robe.

d) Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Pri zaključivanju ugovora o prijevozu, špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun komitenta te u tom smislu u prijevoznj ispravi može biti naveden i kao pošiljatelj. Špediter se u prijevoznj ispravi može pojaviti i kao primatelj, radi tehničko-

tehnoloških i ekonomskih razloga. Špediter uglavnom ispunjava prijevozne isprave, a drugi sudionici u prijevozu ovjerom potvrđuju da je određena faza prijevoza izvršena. Zaključivanje ugovora o prijevozu i odnosnih prijevoznih isprava razlikuju se po prometnim granama. U pomorskom prometu prijevozna isprava je brodska teretnica, u unutrašnjoj plovidbi primjenjuju se teretnica i teretni list. U zrakoplovnom prijevozu prijevozna isprava je zrakoplovni teretni list, u željezničkom se upotrebljava teretni list za međunarodni promet propisan CIM konvencijom, dok u cestovnom prijevozu prijevozna isprava je teretni list za međunarodni promet propisan CMR konvencijom.

e) Osiguranje robe

Špediterova uloga u osiguranju robe kod izvoza jednaka je ulozi u poslovima uvoza.

f) Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz odnosno mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi. Radnje koje špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe, te o mogućim posebnim zahtjevima komitenta.

g) Zastupanje u carinskom postupku

Nalog za zastupanje u carinskom postupku špediter dobiva putem dispozicije od svog komitenta. Špediter pri tom obavlja iste poslove kao i kod uvoza robe osim što se kod robe namijenjenoj izvozu ne naplaćuje carina i PDV.

h) Aviziranje

Radnje koje špediter obavlja iste su kao i kod uvoza robe. O otpremi robe obavještava primatelja robe ili njegovog špeditera te mu dostavlja podatke važne za prihvatanje robe.

i) Obračun i fakturiranje

Radnje vezane uz obračun i fakturiranje obavljaju se kao i kod uvoza robe.¹⁰

¹⁰ Ivanković Č., Stanković R, Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

3.2.3. POSLOVI PROVOZA

Kapaciteti hrv. luka i željeznica dimenzionirani su za potrebe međunarodnih prometnih pravaca, posebice prekomorskog transporta za i iz zemalja srednje Europe, te stoga uvelike nadilaze potrebe hrvatskog uvoza i izvoza. Postoje tri oblika provoza:

1. Kopneni provoz: tim provozom bave se špediteri koji imaju poslovne jedinice na željezničkim, odnosno cestovnim graničnim prijelazima ili logističko-distribucijskim centrima i terminalima.
2. Provoz kopno-more: zadatak lučkog špeditera je prihvatanje robe koja se iz inozemstva doprema u luku kopnenim prijevozom, te prekrcaj i otprema robe brodom u prekomorsko odredište, a u određenim slučajevima organiziraju dopremu robe u luku i ugovoraju pomorski prijevoz do odredišne luke.
3. Provoz more-kopno: zadatak lučkog špeditera je prihvatanje robe koja se doprema iz inozemstva u luku pomorskim prijevozom, te prekrcaj i otprema prema krajnjem odredištu u inozemstvu kopnenim prijevozom. Špediter je obavio svoj zadatak kada je roba ukrcana u prijevozno sredstvo kopnenog prijevoza i otpremljena iz luke prema krajnjem odredištu.

3.2.4. SAJAMSKI POSLOVI

Špediteri koji se bave obavljanjem sajamskih poslova imaju za to specijalizirane jedinice (poslovnice) u mjestima održavanja međunarodnih sajmova. Zadaća špeditera pri organiziranju sajamskih priredbi vrlo je značajna jer špediteri trebaju prihvatiti robu, organizirati postavljanje na izložbeno mjesto pomoću odgovarajuće mehanizacije, brinuti se o ambalaži i skladištenju robe, obaviti carinske formalnosti i nakon završetka sajamske priredbe otpremiti robu.

a) Osnovna obilježja suvremenih međunarodnih sajmova

Na općim sajmovima uzoraka izlagači mogu izlagati različite vrste robe, takvi međunarodni sajmovi su u Zagrebu, Frankfurtu, Briselu i drugdje. Na specijaliziranim sajmovima uzoraka izlagači mogu izlagati samo određene vrste robe kao automobile, poljoprivredne proizvode i strojeve, knjige, namještaj i sl. Sajmovi mogu biti stalni, koji se održavaju svake godine u određeno vrijeme i na određenom mjestu i povremeni, to su najčešće specijalizirani sajmovi koji se održavaju u najpovoljnije vrijeme i u mjestu gdje je veliki interes za određenu vrstu robe.

b) Tržišna politika (marketing) špediterskih organizacija

Špediterski sajamski marketing ima dvije specifičnosti u odnosu na cjelokupnu špeditersku tržišnu politiku. Špediterske organizacije svu svoju pozornost koncentriraju na istraživanja izlagača na određenim međunarodnim sajmovima, prije svega, stranih izlagača. Osnovni cilj marketing-aktivnosti je ugovoreni što veći broj sajamskih poslova odnosno zastupati što veći broj stranih izlagača.

c) Mehanizacija ukrcaja, iskrcaja i prekrcaja tereta

Suvremena mehanizacija za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj tereta, a posebno autodizalice omogućuju brzo i sigurno manipuliranje paletiziranog i kontejneriziranog prijevoznog supstrata. Paletizacija i kontejnerizacija u velikoj mjeri ubrzavaju i pojeftinjuju transport uopće, a posebice ukrcajno-prekrcajne radnje.

d) Prihvat i smještaj sajamskih eksponata

Na sajmu se izlaže strana roba koja je stigla direktno iz inozemstva ili konsignacijskog odnosno carinskog skladišta. Kada sajamska roba prijeđe carinsku crtu, carinarnica pod carinskim nadzorom upućuju tu robu carinarnici nadležnoj za određeni sajam. Sajamska roba koja stigne u mjesto gdje se održava sajam prijavljuje se nadležnoj carinarnici na temelju obrasca tj. prijave za uvoz i provoz robe. Na temelju odgovarajuće dokumentacije (predračuna, specifikacije, prospekta i sl.) špediter podnosi carinarnici deklaraciju za sajamsku robu. Na posebnom obrascu on mu potvrđuje primitak određenog eksponata. Špediter to čini s najvećom pažnjom kako ne bi došlo do oštećenje robe i kako bi se ambalaža sačuvala i za povratno pakiranje zbog čega ambalažu špediter smješta na pogodno mjesto, najčešće u sajamska skladišta. Prilikom raspakiravanja i smještaja eksponata na izložbena mjesta, špediter koristi raspoloživu mehanizaciju, ali samo uz pomoć specijaliziranih špediterskih kadrova se sajamski poslovi mogu obaviti brzo, sigurno i kvalitetno.

e) Pakiranje i organiziranje otpreme sajamskih eksponata

Mnoge eksponate potrebno je prije otpreme propisno pakirati. Špediter će sam obaviti pakiranje ili će isto organizirati pomoću specijalnih službi za pakiranje. Nakon pakiranja eksponata obavlja se ponovni carinski pregled u tijeku kojega carinski radnik treba utvrditi identitet robe, da li količina i vrsta sajamske robe koja se otprema nakon zatvaranja sajma odgovara količini i vrsti robe koja je prispjela i prethodno privremeno uvezena. Na taj se

način razdužuje deklaracija za sajamsku robu. Špediter je kao podnositelj deklaracije dužan robu koja je primljena na sajam i privremeno uvezena vratiti u konsignacijsko skladište ili u carinsko skladište ili uvozno ocariniti, nakon čega on podnosi carinarnici zahtjev kojom prilaže primjerak deklaracije za sajamsku robu i prijevozne isprave, a carinarnica odobrava povrat robe.

f) Obračun špediterskih usluga

Svoje usluge sajamski špediteri obračunavaju na temelju Tarife za špediterske usluge na međunarodnim sajmovima, samostalnim i specijaliziranim izložbama i sličnim priredbama. Cijene usluga su jedinstvene za strane i domaće izlagače, a izražene su u EUR, USD, ili nekoj drugoj konvertibilnoj valuti.¹¹

3.3. SPECIJALNI POSLOVI

a) Kontrola kakvoće i količine robe

Kontrola kakvoće provodi se temeljem ugovora o provođenju kontrole između zainteresiranih stranaka i kontrole organizacije, pa se zato takav postupak naziva ugovornom kontrolom kakvoće. Uz ugovornu kontrolu kakvoće postoji i neugovorena kontrola, koju propisuje država radi zaštite svojih proizvođača i kupaca. Na temelju izvršene kontrole, kontrolna organizacija izdaje certifikat o kakvoći robe. Kontrola količine robe provodi se različitim postupcima, kao što su brojanje, vaganje, mjerenje i dr., a u pravilu se uvijek uzimaju kao relativni podaci o količini robe oni podaci što ih je u prijevoznu ispravu upisao prijevoznik.

b) Uzimanje uzoraka

Postupku uzimanja uzoraka na početnim ili završnim točkama putovanja moraju biti nazočni: osoba koja je ovlaštena za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoznika i carinik. O provedbi postupka uzimanja uzoraka vodi se zapisnik koji potpisuju navedene tri osobe, uzorci se pakiraju, pečate i otpremaju na mjesto gdje će se utvrđivati kakvoća robe.

¹¹ Zelenika R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

c) Praćenje transporta

Na zahtjev komitenta može se organizirati praćenje transporta. To se provodi za visokovrijedne terete, specijalne (izvangabaritne) terete, opasne terete i pri prijevozu živih životinja ako prijevoz traje dulje od osam sati.

d) Doleđivanje robe

Doleđuje se lakopokvarljiva roba koja se prevozi interfrigo vagonima željeznicom. Postupak doleđivanja može se prevoditi samo u željezničkim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu. Postupku doleđivanja uz osobu koja provodi, obvezno je nazočan carinski radnik, a može biti nazočan i predstavnik špeditera ili druga zainteresirana stranka.

e) Izdavanje garantnih pisama

Špediter izdaje garantna pisma u dva slučaja:

1. U pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret, a nemaju bitnog utjecaja na kakvoću i količinu robe, špediter može izdati garantno pismo temeljem kojeg će se ishoditi čista teretnica.
2. Garantno pismo izdaje se i u slučajevima kada roba stigne na odredište prije dokumentacije tj. originalnih prijevoznih isprava, da bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja kako ne bi nastajali novi troškovi i gubici za komitenta.

f) Zastupanje u slučaju havarije

Zasebna havarija je svako oštećenje ili gubitak (djelomični ili potpun) koji se dogodio brodu ili teretu nastupom događanja, koji je imao štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar nastupom događaja oštećena. Generalna odnosno zajednička havarija je šteta ili trošak koji je zapovjednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu u cilju spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti. Tako učinjene štete i troškove nadoknađuju zajednički svi sudionici, srazmjerno koristi koju su od toga imali.¹²

¹² Aržek Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2000.

g) Naplata robe

Naplata robe naziva se još i naplata pouzećem. To je realizacija posla kod otpošiljanja malih pošiljaka pri čemu špediter ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Špediteri to najčešće realiziraju preko svojih korespondenata (podšpeditera i međušpediter) u inozemstvu.

h) Leasing poslovi

Pod leasingom prijevoznih sredstava i kontejnera podrazumijeva se sklapanje ugovora o najmu, tj. o uporabi tih sredstava uz plaćanje naknade za leasing (najamnine), koja se sastoji od troškova leasing, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti leasing kompanija. Danas se u svijetu preko 60 posto svih transportnih sredstava i kontejnera nalazi u vlasništvu leasing kompanija.

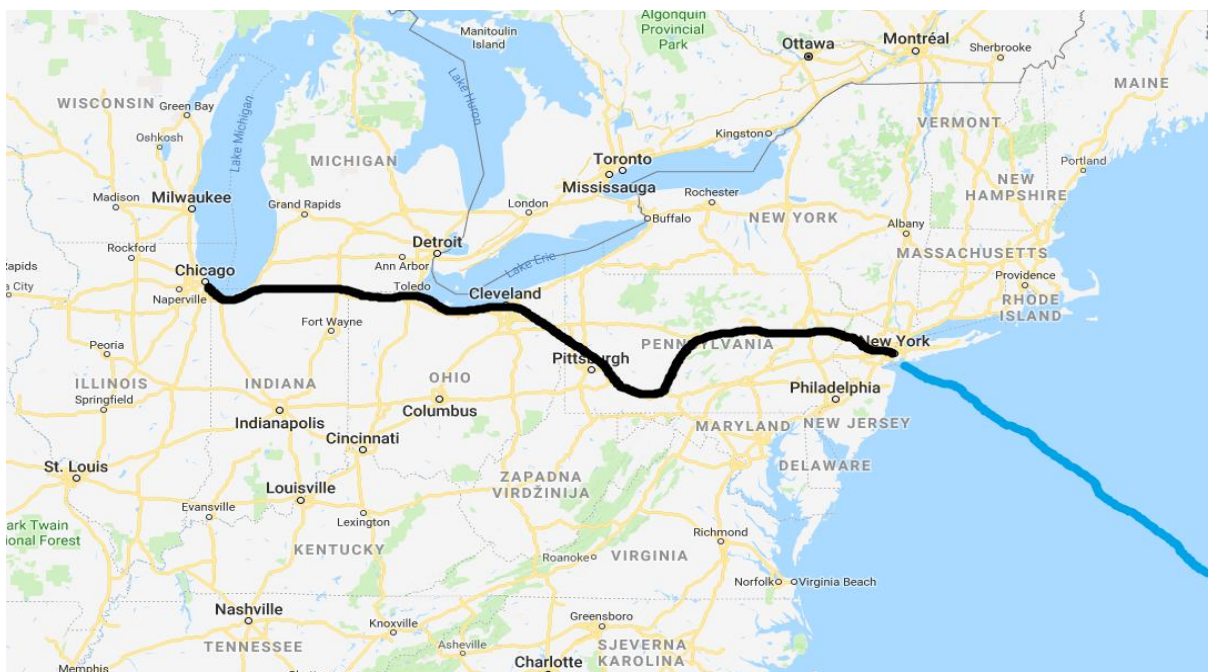
4. PONUDA PRIJEVOZA PREMA UNAPRIJED DEFINIRANIM KRITERIJIMA

Povodom zadatka završnog rada, tvrtka CARGO-PARTNER d.o.o. iz Zagreba je za primjer ponudila svoja tri načina prijevoza 231 kilograma jedne vrste obuće iz Chicaga za Pulu, koji će biti pobliže objašnjeni i poredani od 3. najneisplativije do najbolje, odabrane opcije.

Prvi način transporta bi bio kopneni put od Chicaga do New Yorka željezničkim načinom prijevoza, te od morske luke u New Yorku brodom skroz do luke u Rijeci i kamionom do Pule, gdje bi roba od 231 kilograma koja zauzima 2,4 kubna metra bila prevezena u 20' kontejneru. Ovom opcijom bi se plaćalo korištenje kompletnog prostora 20' kontejnera (FCL - Full container load), odnosno svih njegovih 33 kubična metra, tako da CARGO-PARTNER d.o.o. za ovu relaciju uz korištenje cijelog kapaciteta kontejnera sa svim troškovima (transport vlakom, brodom, kamionom, manipuliranje teretom, carina...) nudi ponudu od **3498 \$**, a vrijeme samog transporta bi iznosilo **30 - 40 dana**.

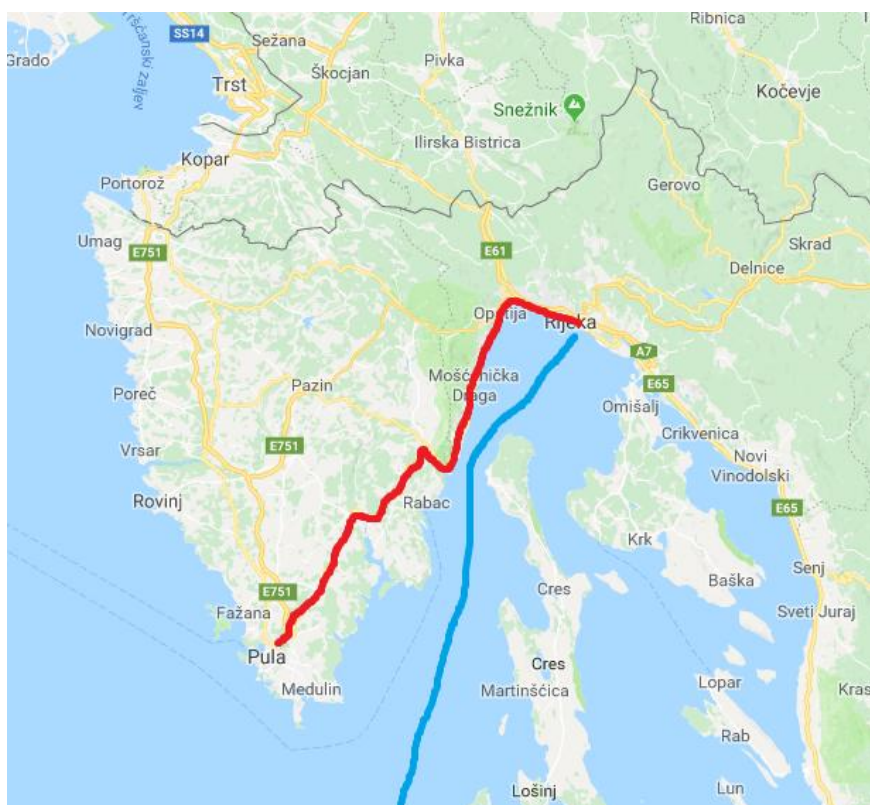
Brodari → Rijeka

- Maersk
- Hapag
- MSC
- CMA CGM
- Evergreen



Slika 10: Prikaz rute (crna boja) od Chicaga do New Yorka (željeznički prijevoz) te nastavak daljnjeg puta iz morske luke (New York) prema luci u Rijeci

Izvor: izradio autor

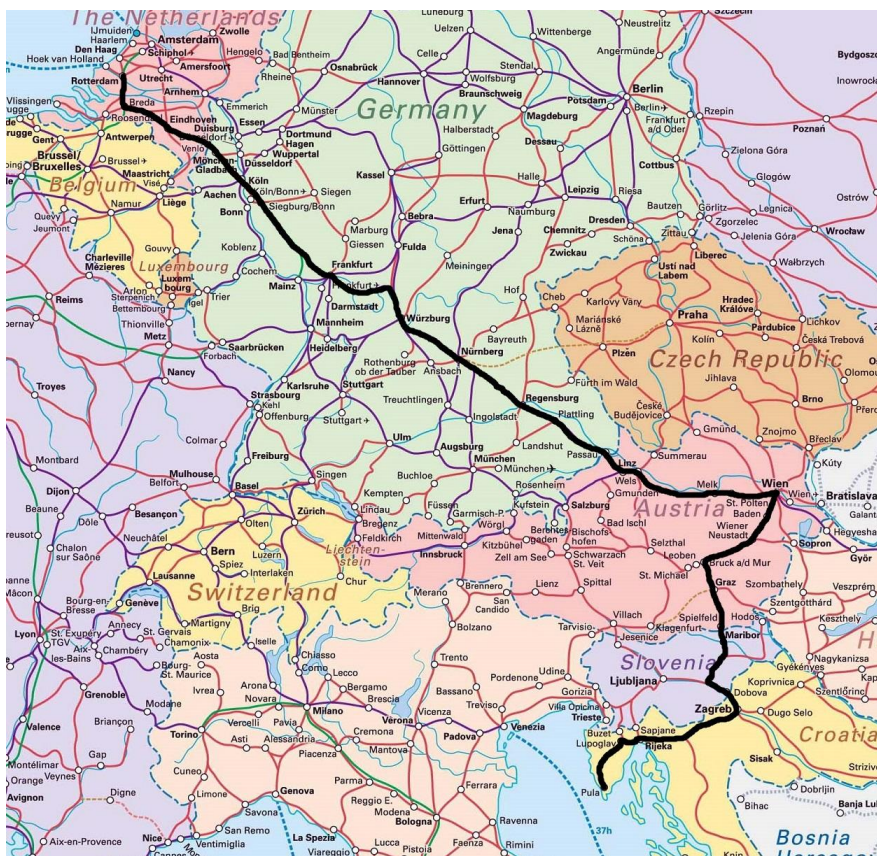


Slika 11: Prikaz dolaska (plava boja) u luku Rijeka te daljnji tijek cestovne rute (crvena boja) kamionom do odredišta u Pulu

Izvor: izradio autor

Kod drugog načina transporta, roba više ne bi predstavljala jedini teret u kontejneru, nego bi se zbirno prevozila s drugom robom od drugih korisnika usluge prijevoza (LCL - Less than container load). Kod te opcije se ne plaća korištenje kapaciteta cijelog kontejnera nego samo prostor kojeg zauzima vlastita roba, u ovom slučaju 2,4 kubna metra. CARGO-PARTNER d.o.o. za ovakav način transporta zbirnog prometa sa svim troškovima nudi ponudu od oko **823 \$**, uz vrijeme transporta koje bi također iznosilo **30 - 40 dana**, uz novu relaciju puta.

Prvi dio prijevoza bi također uključivao željeznički način prijevoza od Chicaga do New Yorka, te od morske luke, teret bi dalje putovao brodom do luke u Rotterdamu, gdje bi se dalje kontejner prebacivao ili ponovno na željeznički način prijevoza (samo ako bi ostatak zbirne robe putovao oko susjednih zemalja Republike Hrvatske) ili ipak nastavio kamionom (u 90% slučajeva, jer teret drugih korisnika putuje za sjevernu, jugozapadnu ili istočnu Europu) do glavne podružnice CARGO-PARTNER-a d.o.o. u Beču, pa nadalje istim vidom prijevoza do Zagreba i Pule.



Slika 12: Prikaz rute (crna boja) od luke u Rotterdamu, preko Njemačke do Beča i dalje preko Slovenije, Hrvatske kroz Zagreb do Pule (kamionom)

Izvor: izradio autor

FCL ILI LCL?

Koja je granica isplativosti, do koje znamo da je isplativije koristiti LCL, a kada prelazi tu granicu i odlučujemo se za FCL?

U praksi se FCL koristi ako vaša roba ispunjava više od 50% prostora kontejnera, dok LCL ako teret ispunjava manje od 30% kontejnera, a u razmaku 30% - 50% uzimamo u obzir cijenu punog kontejnera i kubnog metra za zbirnu robu. Kako u navedenom primjeru imamo 2,4 kubna metra tereta (koji iskorištava samo 7% ukupnog prostora kontejnera), mnogo je isplativije i jeftinije koristiti LCL nego FCL, odnosno cijeli kontejner samo za sebe.

Za primjer da 24 kubna metra robe (koji pokriva 73% ukupnog prostora kontejnera) prevozimo LCL-om, cijena bi uz dodatne troškove bila podosta veća od cijene korištenja kompletnog kontejnera, FCL.

Cijena zbirnog kubnog metra prometa je znatno veća od običnog kubnog metra punog kontejnera jer kod FCL-a nemamo tolike troškove utovara, istovara, pretovara kao kod LCL-a gdje mi nismo jedini korisnici kontejnera koji se onda više puta otvara, koristi i zatvara. Kod FCL-a kontejner se prazan dovozi kod pošiljatelja, puni se, odlaže na odredište i prazni, što znači da nemamo toliko dodatnih troškova kao kod LCL-a koji se jedino iskoristi koristiti prilikom prijevoza omanjih tereta koji ne zauzimaju puno prostora i samim time su i troškovi manji naspram korištenja kompletnog kapaciteta kontejnera.

POTREBNA DOKUMENTACIJA

- Teretnica (za pomorski prijevoz)
- Faktura
- Packing list (za pomorski prijevoz)
- Certifikat o podrijetlu robe
- CIM teretni list (za željeznički prijevoz)
- CMR teretni prijevoz (za cestovni prijevoz)
- Paritet isporuke prema INCOTERMS-u

5. ODABIR NAČINA PRIJEVOZA S OPISOM POSTUPKA

Ovaj, treći način transporta je najisplativiji za prijevoz gdje se kombinira zračni i cestovni prijevoz. Sama roba se postavlja na paletu s krutom školjkom (igloo), i obračunska kilaža iznosi 312 kilograma. Teret putuje zrakoplovom od zračne luke Chicaga do Beča, te teret dalje nastavlja putovati kamionom kroz Zagreb do Pule. Ukupni trošak, odnosno ponuda bi iznosila **832 \$** i vrijeme isporuke bi bio **7-8 dana**. Transport je skuplji za 8 \$ od druge opcije, ali uzevši u obzir nenadmašno vrijeme isporuke koje je pet puta brže, jasno je da je ova opcija na kraju ipak znatno isplativija.

Iako je upotreba zračnog prijevoza daleko najskuplja, kao i najbrža, ovisi do potreba kupaca. Za relativno male i lakše količine robe kao u ovom slučaju, isplati se koristiti dotični prijevoz, dok za terete težine od preko pola tona pa nadalje, zračni prijevoz naspram ostalih prijevoznih grana postaje objektivno neisplativ.



Slika 15: Prikaz rute zrakoplovom (zelena boja) do Beča, i daljni tijek puta kamionom (crvena boja) do Pule preko Zagreba

Izvor: izradio autor

Dodatne potrebne dokumentacije su: Zračni tovarni list (Air Waybill) i Cargo manifest (popis pošiljki koje se šalju zrakoplovom određene linije, određenog dana na određeno odredište).

STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION

020 PVG83473062 020-83473062

Shipper's Name and Address: CARGO PARTNER LOGISTICS (CHINA) LTD, 6 FLOOR, SUN YOUNG CENTER, NO. 398, JIANGSU ROAD, CHANGNING DISTRICT, TEL: +86 21 6195 3860

Shipper's Account Number: 0322SHA

Not Negotiable Air Waybill issued by: LUFTHANSA CARGO AG, LANGER KORNWEG 341 D-65451 KEITZBACH

Consignee's Name and Address: CARGO PARTNER GMBH, P.O. BOX 42 BUILDING 2027, A-1360 VIENNA AIRPORT, AUSTRIA, TEL: +43 4 5 9888 13580, FAX: +43 4 5 9888 13556

Consignee's Account Number: 0322SHA

Freight Prepaid

Origin: SHANGHAI CHINA

Destination: VIENNA

Flight: OS076, 16 JUN

Weight: 2592 kg

Volume: 30'32" x 35' x 150

Value: 96163.20

Insurance: N/A

Signature of Shipper or its Agent: SFT/CPL/SHA, 9 JUN SHANGHAI ALICE

Cargo Manifest

Shipper's Name and Address: CARGO PARTNER LOGISTICS (CHINA) LTD

Consignee's Name and Address: CARGO PARTNER GMBH

Origin: SHANGHAI CHINA

Destination: VIENNA

Flight: OS076, 16 JUN

No. of Pieces	Gross Weight	Net Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charges	Total	Nature and Quantity of Goods
150	2592		Q	2592	37.10		96163.20	CONSOLIDATION AS PER ATTACHED MANIFEST 30'32" x 35' x 150 VOL.5.08CBM

Other Charges: AWC 50.00, MIR 22083.34

Total other Charges Due Agent: 21133.34

Total other Charges Due Carrier: 11509.70

Signature of Shipper or its Agent: SFT/CPL/SHA, 9 JUN SHANGHAI ALICE

Slika 16 i 17: Primjeri zračnog tovarnog lista

Izvor: Tvrtka CARGO-PARTNER d.o.o.

Aviapartner 10:16 07/17/14

CARGO MANIFEST Type 4
I.C.A.O. annex 9, appendix 3

Owner or Operator: Malaysian Airlines

Flight No: MH 017 Date: 17Jul14

Marks of Nationality/Registration Number: 9MMRD

Point of loading: Amsterdam, Schiphol

Point of unloading: Kuala Lumpur, KUALA LUMPUR

Pallet/ULD No: LOCO/Transit:				For use by owner/operator			
No	Air Waybill and Part No	No Of Pieces	Nature of goods	Gross Weight	ORI/DES	Remarks	Official use

ULD: BULK KUL							
COMMERCIAL CARGO / LOCAL CARGO							
1	232-12809591	1	LIVE DOG	30.0	AMS/KUL	AVI	X
COMMERCIAL CARGO / TRANSIT							
2	232-11342295	5	LIVE BIRDS .28	70.0	AMS/DAC	AVI	X
3	232-12793922	1	FREQUENCY RESPO	1.3	AMS/DEL	SPX	X
4	232-12793933	1	SHIPMENT OF POT	9.4	AMS/DEL	SPX	X
5	232-12792850	1	CONSOL	6.4	AMS/MNL	SPX	X
6	232-12800351	1	CONSOL	0.3	AMS/MNL	SPX DGVS80012035	T1
7	232-12801213	1	CONSOL	1.0	AMS/MNL		X *
8	232-12809635	1	LIVE DOG	20.0	AMS/MNL	AVI	X
9	232-12797002	6	CONSOL	18.0	AMS/PEN		X
10	232-12792846	1	CONSOL	0.3	AMS/PER	SPX	X
11	232-12793690	2	OILWELL EQ	19.0	AMS/PER	geen Issue in cargonaut,	T1
12	232-12803361	2	CONSOL	5.0	AMS/PNH		X
13	232-12774134	4	LIVE PIGEONS	82.0	AMS/SGN	AVI	X *
Total		27		262.7			

ULD: AKE 3664 MH KUL							
COMMERCIAL CARGO / LOCAL CARGO							
14	232-12778264	5/7	COURRIE GOODS	252.0	AMS/KUL	COU	T1
COMMERCIAL CARGO / TRANSIT							
15	232-14005110	10/20	TEXTILES	72.6	AMS/MEL	SPX	X *

All Shipments on this cargo manifest have been handled in accordance with the dutch NCASP.
Consignor is registered under identification code NL/RA00105-00/0112
Prepared By: Mr. Arnold Betcke

Page 1 of 4 Pages

Slika 18: Popis tereta za prijaviti u zračnom prijevozu

Izvor: Tvrtka CARGO-PARTNER d.o.o.

Air cargo

1. UPIT – paritete isporuke, mjesto preuzimanja pošiljke, adresa dostave, podaci o količini robe: kg/kubici/kolete/dimenzije
2. PONUDA – cijena, predviđeno vrijeme putovanja (TT), kako sastaviti ponudu?, osiguranje
3. FOLLOW UP – kada?, što pitati? Kako prezentirati troškove?
4. POTVRDA NALOGA – što je sve potrebno zatražiti od stranke? Puni naziv kupca / dobavljača i potvrdu spremnosti robe ako se zna.
5. ORGANIZACIJA TRANSPORTA – davanje naloga partneru na origin/destination, kontakt s prijevoznikom/aviokompanijom oko naloga preuzimanja/dostave, obavijest stranke o tijeku zračnog prijevoza: predviđeno vrijeme polaska ETD / predviđeni dolazak ETA i podaci o količini robe: kubici, kilogrami
6. OSIGURANJE – ponuda osiguranja po dodatnoj polici osiguranja, upoznavanje stranke o uvjetima naplate štete po generalnoj polici aviokompanije, te naplati štete u slučaju oštećenja
7. Ispostavljanje računa prema prethodnoj ponudi. Unos troškova u interni sistem i pregled finalne zarade po predmetu.

Slika 19: Popis potrebnih podataka prilikom dogovaranja ponude za obavljanje usluge zračnog prijevoza

Izvor: Tvrtka CARGO-PARTNER d.o.o.

6. ZAKLJUČAK

Što se tiče međunarodnog transporta i prometa, na velikim udaljenostima, preookeanskih, najčešći i najučestaliji vidovi prometa koji se koriste su zračni transport sa zrakoplovima i vodeni transport sa brodovima, dok se transport cestom (kamioni, automobili, kombiji) i željeznički način prijevoza (vlakovi, vagoni) koriste za kontinentalne transporte. Za terete koji su po volumenu znatno veći i po težini teži, uglavnom se prakticiraju brodovi zbog niže cijene korištenja naspram aviona, koji su ipak po pitanju vremena nemjerljivo brži i kraći, ali i dalje skuplji.

Na pitanje, koji je način transporta isplativiji, efikasniji, ovisi do korisnika usluge, do njegovih prioriteta. Najvažniji su, dakako, novac i vrijeme, ali u današnje vrijeme pouzdanost (prednost imaju avioni) i utjecaj na okoliš (prednost brodovima koji znatno manje zagađuju okoliš naspram aviona) zasigurno ostavljaju svoj dio utjecaja prilikom odabira značajnije solucije. Što se tiče novca, pomorski transport predstavlja bolju odluku, ali, samo prilikom prijevoza većih količina terata, što teret zauzima manje kubičnih metara, razlika u cijeni između ova dva vida transporta se smanjuje, kao što se može vidjeti kod primjera zadatka i odabira trećeg načina prijevoza (avion, kamion) gdje se prevozila relativno lakša roba koja ne zauzima ni 10% ukupnog kapaciteta kontejnera, i predstavlja znatno bržu varijantu naspram pomorskog transporta (i cijenom previše ne odudara od kombinacije pomorskog i kontinentalnog transporta) gdje se roba prilikom preookeanskih transporta uglavnom čeka najmanje po mjesec dana.

Zaključak je, ako vam je vrijeme glavno mjerilo i kriterij za izvršavanje transporta, uz manji teret, zračni prijevoz predstavlja odličnu odluku. Sve drugo, gdje teret zauzima cijeli kontejner ili više njih i cijena se nalazi na prvom mjestu prioriteta, pomorski prijevoz će uvijek biti bolja opcija.

LITERATURA

KNJIGE:

- 1) Zelenika R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
- 2) Ivanković Č., Stanković R., Šafran M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- 3) Golac B.: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Škola za cestovni promet, Zagreb, 2001.
- 4) Aržek Z.: Transport i osiguranje, Zagreb, 2000.

INTERNETSKE STRANICE:

- 1) <https://hr.wikipedia.org/wiki/Špedicija>
- 2) <https://www.prometna-zona.com/fiata/>
- 3) <http://www.poslovniforum.hr/tp/incoterms2000.asp>
- 4) <http://en.wikipedia.org/wiki/Incoterm>
- 5) <https://www.hrvatskiprijevoznik.hr/smanjenje-troskova-u-logistici-kako-racionalizirati-sektor-transporta/>

ILUSTRACIJE

POPIS SLIKA

Slika 1: Neopoziva špediterska potvrda

Slika 2: Špediterska transportna potvrda

Slika 3: Teretnica za intermodalni prijevoz

Slika 4: Teretni list za multimodalni prijevoz

Slika 5: Špediterska skladišna potvrda

Slika 6: Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

Slika 7: Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

Slika 8: Špediterske upute

Slika 9: Prelazak rizika s prodavača na kupca

Slika 10: Prikaz rute od Chicaga do New Yorka (željeznicom) te nastavak daljnjeg puta iz luke (New York) prema luki u Rijeci

Slika 11: Prikaz dolaska u luku Rijeka te daljnji tijek cestovne rute kamionom do odredišta u Pulu

Slika 12: Prikaz rute od luke u Rotterdamu, preko Njemačke do Beča i dalje preko Slovenije, Hrvatske kroz Zagreb do Pule (kamionom)

Slika 13 i 14: Primjeri teretnice

Slika 15: Prikaz rute zrakoplovom do Beča, i daljni tijek puta kamionom do Pule preko Zagreba

Slika 16 i 17: Primjeri zračnog tovarnog lista

Slika 18: Popis tereta za prijaviti u zračnom prijevozu

Slika 19: Popis potrebnih podataka prilikom dogovaranja ponude za obavljanje usluge zračnog prijevoza

POPIS TABLICA

Tablica 1: Sažetak dotičnog termina: Za dati termin „DA“ znači da prodavač snosi odgovornost da osigura uključenu u cijelinu. „NE“ znači da kupac snosi odgovornost.