

Organizacija prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH

Hrman, Marijeta

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University North / Sveučilište Sjever**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:122:227938>

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

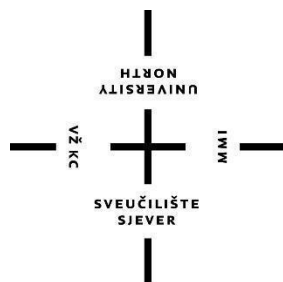
Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-24**



Repository / Repozitorij:

[University North Digital Repository](#)



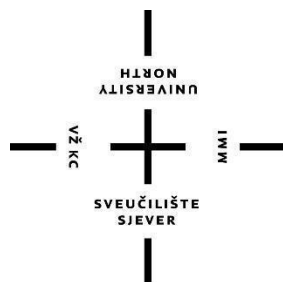


**Sveučilište
Sjever**

Organizacija prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH

Marijeta Hrman, 0336029667

Koprivnica, rujan 2022.



**Sveučilište
Sjever**

Logistika i mobilnost

Organizacija prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH

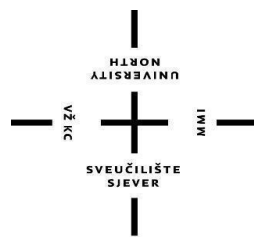
Student

Marijeta Hrman, 0336029667

Mentor

Ivica Kaniški, mag. oec.

Koprivnica, rujan 2022.



**Sveučilište
Sjever**

Sveučilište
Sjever

IZJAVA O AUTORSTVU
I
SUGLASNOST ZA JAVNU OBJAVU

Završni/diplomski rad isključivo je autorsko djelo studenta koji je isti izradio te student odgovara za istinitost, izvornost i ispravnost teksta rada. U radu se ne smiju koristiti dijelovi tuđih radova (knjiga, članaka, doktorskih disertacija, magistarskih radova, izvora s interneta, i drugih izvora) bez navođenja izvora i autora navedenih radova. Svi dijelovi tuđih radova moraju biti pravilno navedeni i citirani. Dijelovi tuđih radova koji nisu pravilno citirani, smatraju se plagijatom, odnosno nezakonitim prisvajanjem tuđeg znanstvenog ili stručnoga rada. Sukladno navedenom studenti su dužni potpisati izjavu o autorstvu rada.

Ja, MARIJETA HRMAN (ime i prezime) pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor/ica završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ORG. PRIJEVOD ZA TEŽETA U ČESTOLUH PROH (upisati naslov) te da u navedenom radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Marijeta Hrmam
(vlastoručni potpis)

Sukladno Zakonu o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju završne/diplomske radove sveučilišta su dužna trajno objaviti na javnoj internetskoj bazi sveučilišne knjižnice u sastavu sveučilišta te kopirati u javnu internetsku bazu završnih/diplomskih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice. Završni radovi istovrsnih umjetničkih studija koji se realiziraju kroz umjetnička ostvarenja objavljuju se na odgovarajući način.

Ja, MARIJETA HRMAN (ime i prezime) neopozivo izjavljujem da sam suglasan/na s javnom objavom završnog/diplomskog (obrisati nepotrebno) rada pod naslovom ORG. PRIJEVOD ZA TEŽETA U ČESTOLUH PROHETU (upisati naslov) čiji sam autor/ica.

Student/ica:
(upisati ime i prezime)

Marijeta Hrmam
(vlastoručni potpis)

Prijava završnog rada

Definiranje teme završnog rada i povjerenstva

ODJEL Odjel za logistiku i održivu mobilnost

STUDIJ preddiplomski stručni studij Logistika i mobilnost - Koprivnica

PRISTUPNIK Marijeta Hrman

MATIČNI BROJ 0336029667

DATUM 13.09.2022.

KOLEGIJ Prijevozna sredstva i radni strojevi

NASLOV RADA Organizacija prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH

NASLOV RADA NA ENGL. JEZIKU Organization of cargo transportation in road traffic in the Republic of Croatia

MENTOR Ivica Kaniški

ZVANJE mag. oec.

ČLANOVI POVJERENSTVA

1. doc.dr.sc.Predrag Brlek, predsjednik
2. Ivica Kaniški, mag. oec., mentor
3. Ivan Cvitković, mag. ing. traff., član
4. dr.sc. Vesna Sesar, zamjenski član
- 5.

Zadatak završnog rada

BROJ 16/LIMKC/2022

OPIS

Zadatak ovog završnog rada je prikazati organizaciju prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH. Svladavanje prostornih i prijevoznih aktivnosti s ciljem prijevoza robe s jednog mjesta na drugo uz što manje troškova. Objasniti koju ulogu u organizaciji prijevoza ima špediter, podšpediter i međušpediter. Kako je organiziran cestovni promet, njegov razvoj, organizacijske osobine i pravna regulativa. Potrebno je objasniti pomoću kojih metoda i čimbenika se biraju vozila za prijevoz. Koja je zakonska regulativa cestovnog prometa. Objasniti osnovne pojmove koji označavaju špeditera kao osobu (fizičku ili pravnu) koja se bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata. Koja je funkcija operativnog osoblja u prijevozu tereta (disponent, Timocom).

U radu je potrebno još objasniti:

- teretni list
- tahograf
- analiza pokazatelja voznog parka
- vozni park

ZADATAK URUČEN 15.03.2022.

POTPIS MENTORA

SVEUČILIŠTE
SIEVER

Predgovor

Smjer logistika i mobilnost na Sveučilištu Sjever odabrala sam iz razloga što sam pohađala Strojarsku i prometnu školu u Varaždinu, smjer logistika i špedicija te sam htjela nastaviti svoje školovanje u tome smjeru. Nakon završetka srednje škole nisam bila sigurna da li se želim dalje školovati, ali mi je sada drago da sam to učinila. Profesore koje samo imali trudili su pokazati nam što je važno za naše područje, te sam im zahvalna na tome. Za ovu temu sam se odlučila jer me od svega toga najviše zanima proces cijelog prijevoznog postupka. Smatram da je taj proces izuzetno važan za svako poslovanje koje ima veze sa bilo kakvim prijevozom ili slično.

Zahvaljujem se mojoj obitelji koja mi je bila najveća podrška tijekom cijelog školovanja, što u srednjoj, što na fakultetu, dečku koji me uvijek bodrio i tjerao da učim i sad sam mu zahvalna na tome, također se zahvaljujem svom mentoru Kaniški Ivica mag.oec. koji mi je prenio svoja znanja i vještine.

Sažetak

Zadatak ovog završnog rada je prikazati organizaciju prijevoza tereta u cestovnom prometu u RH. Organizacija cestovnog prijevoza znači svladavanje prostornih i prijevoznih aktivnosti s ciljem prijevoza robe s jednog mjesta na drugo uz što manje troškova. Najvažniju ulogu u organizaciji prijevoza ima špediter. Uz špeditera stoje podšpediter i međušpediter koji također imaju važnu ulogu u procesu.

Ključne riječi: organizacija, špediter, podšpediter, međušpediter.

Abstract

The task of this final thesis was to show the organization of load transportation road traffic in Republic of Croatia. The Organization Of Road transport means mastering spatial and transport activities with the aim of transporting goods from one place to another with as few costs as possible. The most important role in the organization of transport is played by the forwarder. Besides forwarder there are also a sub – forwarder and an intermediate forwarder who have a very important role in the process of transportation.

Keywords: organization, forwarder, sub – forwarder, intermediate forwarder.

Sadržaj

1. Uvod	6
2. Organizacija prijevoza	7
2.1. Organizacija cestovnog prometa	7
2.2. Struktura prijevoznog procesa	8
3. Cestovni promet	11
3.1. Razvoj cestovnog prometa	12
3.2. Organizacijske osobine cestovnog vozila	13
3.3. Uloga cestovnog prometa u prometnom sustavu	13
3.4. Izvori cestovnog prava u Republici Hrvatskoj	14
3.5. Ugovori o prijevozu stvari u cestovnom prometu	15
3.6. Prava i obveze ugovornih strana	16
3.7. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage u cestovnom prometu	18
3.8. Metode i čimbenici izbora vozila	19
3.9. Nadležnost sudova u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu	19
3.10. Pravna regulativa podjela cesta u RH	20
3.11. Vrste cestovnog teretnog prijevoza	21
3.12. Prijevoz putnika u cestovnom prometu	22
4. Operativno osoblje u prijevozu tereta	24
4.1. Uloga disponenta	24
4.2. Timocom	25
5. Osnovni pojmovi o špediciji	30
5.1. Špediter kao logistički operator	30
5.2. Specijalni poslovi špeditera	31
5.3. Vaganje i sortiranje robe	32
5.4. Uzorkovanje robe	32
5.5. Izdavanje jamčevnih pisama	33
5.6. Izdavanje FIATA isprava	33
5.7. Leasing poslovi	33
6. FIATA organizacija	34

7. Teretni list	43
8. Tahograf	45
8.1. Digitalni tahograf	48
9. Pokazatelji rada voznog parka	49
10. Zaključak	51
11. Literatura	52
12. Popis slika	53
13. Popis tablica	55

1. Uvod

Ljudi od davnina pokušavaju prenijeti stvari, predmete, robu, životinje i dr. s jedne točke na drugu koristeći se različitim sredstvima i načinima. Izgradnjom i organizacijom trajnih nastambi i pripitomljavanjem životinja prije otprilike 9000 godina, staze koje su odabrali ljudi i njihove životinje postali su preteča prvih poznatih puteva koji su se postepenim razvojem pretvorili u današnje ulice, ceste i autoceste. Dugotrajnom upotrebom i prolascima te razvojem gospodarstva i ostalih različitih djelatnosti diljem svijeta nastajao je promet kakav danas znamo i kakvim se danas koristimo.

Promet je danas gospodarska djelatnost koja se bavi prijevozom ljudi i transportom robe prijevoznim sredstvima. Dijeli se na kopneni, zračni i vodeni promet. U svijetu je najrazvijeniji kopneni promet koji se odvija cestama i željezničkim prugama. Prve ceste javljaju se u Babilonu 5000 godina p.n.e. i bile su građene kamenom podlogom. U Hrvatskoj je prva moderna cesta izgrađena 1726. godine, a povezivala je Karlovac i Bakar (Karolina).

Kako bi cestovni promet napredovao do razine na kojoj je danas, bile su potrebne stotine godina organizacije, mijenjanja različitih procesa te svladavanje brojnih prepreka. Danas, osiguravanje prijevoza na višim razinama nezamislivo je bez špeditera, ali i podšpeditera i međušpeditera.

U nastavku ovog rada bit će predstavljeni organizacija i struktura prijevoznog procesa, uloga cestovnog prometa u ukupnom prometu, različiti zakoni koji diktiraju način funkcioniranja prometa u Republici Hrvatskoj te različite uloge ljudi koji omogućuju da se cestovni promet uopće ostvari.

2. Organizacija prijevoza

Kao kod svakog poslovanja tako i kod prijevoza, najvažniju ulogu ima organizacija. Dobra organizacija je pola posla. Aktivnosti u cilju prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo s minimalnim troškovima. Industrijska revolucija i prijelaz manufakture na industrijsku proizvodnju, uvjetovali su približavanje ljudskih resursa proizvodnim centrima, tj. prodajnim mjestima gotovih proizvoda s druge strane. Pod organizacijom prijevoza tereta podrazumijevamo unaprijed osmišljen i usklađen sustav postupaka s ciljem prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo. Tehnika prijevoza je sam način izvršenja prijevoza u cjelini, tj. na koji će se način i u kojim prijevoznim sredstvima prijevoz izvršiti.

Glavne zadaće prijevoznog procesa su:

1. Da se teret preda u onakvom stanju u kakvom je zaprimljen,
2. Da se teret prevozi uz što manje troškova,
3. Da se teret preveze u što kraćem vremenskom roku,
4. Da se prijevozna sredstva što racionalnije koriste i čuvaju.
5. Da nema praznog prijevoza na povratku.

2.1. Organizacija cestovnog prometa

Cestovni prijevoz možemo podijeliti na prijevoz putnika i prijevoz tereta. Ovim prijevozom bave se poduzeća čija je osnovna djelatnost prijevoz robe i prijevoz putnika cestom. U Hrvatskoj ima preko 1000 poduzeća čija je to osnovna djelatnost. Smatra se da su fiksni troškovi voznog parka kao i tzv. „režijski troškovi“ viši nego u drugim zemljama pa su i cijene prijevoza više pa to negativno utječe na gospodarstvo.

Dio poduzeća cestovnog prijevoza udružio se s poslovnim udruženjem „Transportkomer“. Zadaća ovog udruženja jeste da se bavi pitanjima zajedničke obrade tržišta, poslovnim istraživanjima od interesa za sve članice i drugim poslovima, među kojima je i zastupanje hrvatskih prijevoznika u međunarodnim udruženjima (TIR, ECMT, i sl.).

Pored poduzeća koja se bave prijevozom putnika i robe, čija je to osnovna djelatnost, postoje i brojna poduzeća koja imaju vlastita vozila za prijevoz vlastite robe a naziva se interprodukcija. Takav način korištenja vozila ekonomski je ne racionalan i skuplji od korištenja vozila specijaliziranih poduzeća. Međutim, poduzeća ipak preferiraju vlastiti vozni

park zbog toga što imaju stalne raspoložive vozne jedinice i potpuni utjecaj načina organizacije te sigurnost.

Poduzeća cestovnog prijevoza najčešće su organizirana u dvije organizacijske jedinice:

1. Vozni park
2. Zajedničke službe

Vozni park najčešće obuhvaća: vozače, prometnu službu, prodajnu službu, služba za tehničku ispravnost vozila, popravak i remont vozila, osiguranje...

Zajedničke službe obuhvaćaju: računovodstvo, menadžment, blagajna, financijsko upravljanje, nabava, pravni poslovi...

Ulogu i važnost prijevoza tereta u cestovnom prometu razmatramo s različitih gledišta:

1. Utjecaj na razvoj privrede,
2. Prometne potrebe i mogućnost zadovoljavanja tih potreba,
3. Odnos cestovnog prometa prema ostalim granama prometa,
4. Međunarodni promet roba i usluga i
5. Povećanje obrambene sposobnosti zemlje.

„Razmještanje prirodnih resursa osnovni je čimbenik koji uvjetuje razvoj privrede neke zemlje. Ti prirodni, tj. privredni resursi uvjetuju razmještaj proizvodnih i potrošačkih centara. Njihovo povezivanje oko prijevoza robe i tereta preuzeo je promet. O kvaliteti prometa ovisi i stupanj uspješnosti povezivanja proizvodno-potrošačkih centara, a to znači da promet direktno utječe na razvoj privrede.

Prometne potrebe podrazumijevaju količine tereta koje se moraju prevesti iz jednog mjesta u drugo. Potreba, da se određena količina tereta preveze, predstavlja zahtjev za prijevozom. Zbroj svih zahtjeva naziva se obujmom prijevoza“ (Golac, 2015).

2.2. Struktura prijevoznog procesa

U prijevoznom procesu postoje tri osnovne faze:

1. Pripremna faza,
2. Faza prijevoza,
3. Faza okončanja.

U pripremnu fazu spadaju sljedeći poslovi:

- Primanje ili davanje uputa o mogućem prijevozu,
- Stupanje u kontakt s poslovnim partnerom zbog sklapanja ugovora o prijevozu,
- Sklapanje ugovora o prijevozu
- Pronalazak ljudi, sredstava i mehanizacije,
- Izdavanje potrebne dokumentacije.

U fazu prijevoza spadaju sljedeći poslovi:

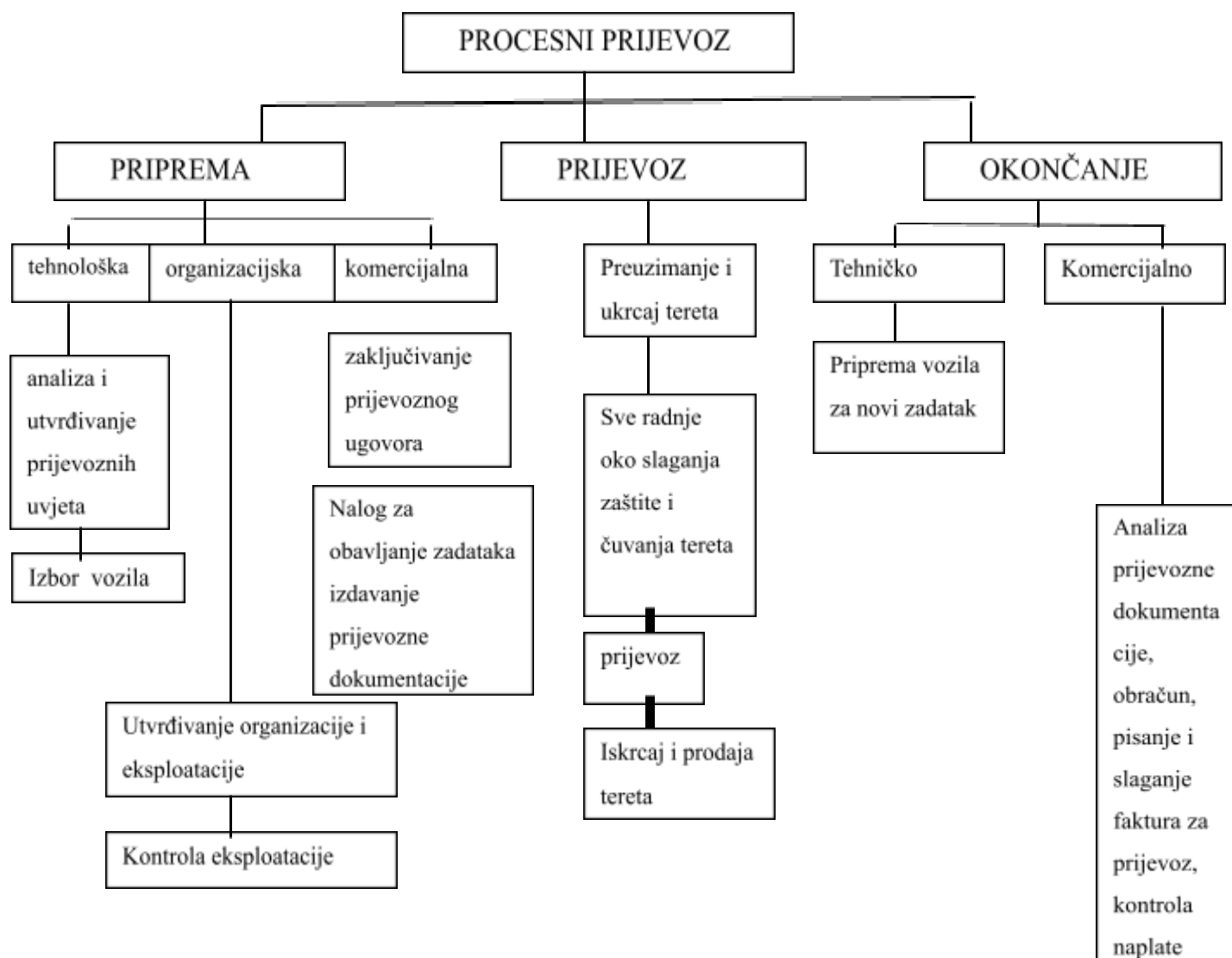
- Javljanje na dolazak utovara/prekrcaja tereta poslovnom partneru,
- Preuzimanje dokumentacije,
- Ukrcaj i slaganje tereta,
- Učvršćivanje i zaštita tereta na prijevoznom sredstvu,
- Prijevoz,
- Prijava o prihvatu tereta primatelja,
- Iskrcaj i prekrcaj tereta na mjestu dogovora primatelja,
- Preuzimanje tereta potvrđivanjem prijevozne dokumentacije.

U fazu okončanja spadaju sljedeći poslovi:

- Predaja prijevozne dokumentacije o obavljenom poslu,
- Analiza i obračun troškova prijevoza,
- Pisanje računa,
- Naplata za prijevoz.

Ove faze koje su nabrojane spadaju u prijevozni proces u širem smislu, dok prijevozni proces u užem smislu sastoji se samo od faze prijevoza.

Izvor: Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu (Golac, 2001).



3. Cestovni promet

„Prijevoz tereta datira od najranijih vremena: od prenošenja tereta na leđima robova, na leđima stoke, tegljenja, vožnja splavovima, čamcima, kolima. Prijevoz tereta u cestovnom prometu novijeg je datuma odnosno počinje pronalaskom Otto motora, što je preduvjet naglijem razvoju suvremenih prijevoznih sredstava i izgradnjom modernih prometnica. Teret treba premjestiti s jednog mjesta na drugo, a prema udaljenosti može biti na male i velike udaljenosti. Na male udaljenosti naziva se unutarnjim prijevozom i pritom se radi o sredstvima prijenosa. Na velike udaljenosti naziva se vanjskim prijevozom i pritom se koriste sredstva prijevoza. Pojam prijevoza tereta obuhvaća dva osnovna elementa prijevoznog procesa: organizaciju prijevoza i tehniku prijevoza“ (Gladović, 2016).

„Na teritoriju Republike Hrvatske (RH) razvoj kontakata, razmjene i karavanskih koridora traje više od 2000 godina. Prve poznate ceste koje su povezivale tadašnja naseljena mjesta javljaju se za vrijeme Rimskog carstva gdje je današnji teritorij države bio podijeljen u dvije velike provincije “Dalmatiju” i “Panoniju”, kada je izgrađeno više od 804.672 kilometara rimskih cesta. Nakon raspada rimskog carstva dolazi do smanjenog razvoja i propadanja cesta koje više nitko nije imao održavati. Tijekom čitavog srednjeg vijeka nisu se sustavno gradile nove prometnice, već su tadašnji ljudi putovali su po zapuštenim ostacima rimskih cesta i karavanskim putevima. Značajnije razdoblje u povijesti cestogradnje je tijekom Habsburške (Austro Ugarske) monarhije gdje su tadašnji poznati putevi prerasli u poznate ceste tog doba, te Francuske uprave Dalmacijom u čije vrijeme je počela značajnija i brža gradnja cesta u Dalmaciji. Tijekom 20. i 21. stoljeća Republika Hrvatska je postupno modernizirala svoju cestovnu mrežu čime je povezala sva svoja područja, te se spojila na Europske prometne pravce“ (Šego i Dodig, 2019).

„Najpoznatije ceste izgrađene u 18. i 19. stoljeću u RH, za vladavine Austro-Ugarske monarhije koje su povezivale unutrašnjost zemlje s Jadranskim morem su Karolinska cesta (1730. - 1735., Karlovac - Mrkopalj - Bakar - Rijeka), Jozefinska cesta (1775. - 1779., Karlovac - Vratnik - Senj), Lujzijanska cesta (1803. - 1809., Karlovac – Delnice - Rijeka), Terezijanska cesta (1774. – 1776., Bihać – Gospić – Karlobag), Rudolfska (1874., Ogulin – Novi Vinodolski) (slika 3), Majstorska cesta (1827. - 1832., Gospić – Obrovac – Zadar), te Rodićeva cesta (1878, Makarsko primorje – Hercegovina). 21, 22, 23, 24, 25 Ceste 19. stoljeća (posebno u brdskim i planinskim primorskim krajevima) imale su kolnik od makadama (20-ak centimetara debelog sloja krupnog tucanika prekrivenog s 10-ak centimetara zbijenog slabijeg

tucanika, i 3 do 5 centimetara kamene sipine ili pijeska). Najveći dopušteni nagibi cesta bili su između 5% i 7%, potporni zidovi napravljeni su u suhozidnoj tehnici od pravilno obrađenog kamena, kolnik je bio učvršćen masivnim kamenim rubnjacima i parapetnim zidovima, površinske vode odvodile su se jarcima duž unutarnje strane kolnika i ispuštale propustima kroz trup ceste, preko većih vodotokova gradili su se svođeni kameni mostovi.²⁶ Slika 4 prikazuje Rodićevu cestu. Slika 5 prikazuje kamene miljokaze za označavanje udaljenosti. Slika 6 prikazuje Tounjski most (nalazi se u mjestu Tounj, na trasi Jozefinske ceste) jedini dvokatni most u Republici Hrvatskoj“ (Šego i Dodig, 2019).

3.1. Razvoj cestovnog prometa

Cestovni je promet najstarija prometna grana. Smatra se da je nastao kao je čovjek počeo upotrebljavati snagu svojih mišića za kretanje po zemlji.

„Značajniji skokovi u pretpovijesnom razvitku cestovnog prometa jesu; zamjena vlastitih mišića životinjskom snagom i izum kotača (oko 3250 g. P.n. e. U Mezopotamiji) a svakako najznačajniji skok je bio izum automobila.“ (Čavrak, 2009)

„Za nastanak i razvoj cestovnog prometa kakvog danas poznajemo, zaslužno je otkriće i razvoj motora s unutarnjim izgaranjem krajem 19. Stoljeća. Od tada je razvoj cestovnog prometa krenuo naprijed velikom brzinom, kako razvoj javnog tako i individualnog cestovnog prometa namećući sve svoje prednosti (brzinu, točnost, ekonomičnost, sigurnost, udobnost, itd.)“ (Puljanić, 2010).

Prijevoz stvari u cestovnom prometu ima niz prednost: mogućnost prijevoza tereta točno na mjesto gdje se teret koristi, nema potrebe za pretovarom robe u neko drugo prijevozno sredstvo, niti za drugom vrstom prijevoznog sredstva. U svakoj grani prometa, kad se radi o prijevozu stvari ili tereta, pa također i u cestovnom prometu, važno je da teret stigne što prije na odredište. Među razvojnim ciljevima cestovnog prometa možemo istaknuti: sigurnost, izgradnju modernih prometnica, usavršavanje cestovnih vozila, te svođenje na minimum formalnosti kod prelaska državnih granica.

3.2. Organizacijske osobine cestovnog vozila

Prednosti cestovnih vozila:

1. Velika elastičnost i prilagodljivost,
2. Prilagodba vrijeme polaska putnika ili prijevoza robe,
3. Prilagodba itinerara prilikom samog prijevoza,
4. Manja brzina kretanja, ali na kraćim relacijama ima manje ukupno vrijeme kretanja,
5. Nezavisnost voznih jedinica
6. Fleksibilna organizacija

Nedostaci cestovnih vozila:

1. Zahtjeva veću površinu prometnica
2. Nezavisnost pojedinačnih vozila zahtijeva da svako pojedinačno vozilo ima motor
3. Svaka vozna jedinica zahtijeva posebnu posadu

S obzirom na nabrojane prednosti i nedostatke, možemo vidjeti da je cestovno vozilo najpovoljnije za prijevoz od „vrata do vrata“. To su prijevozi gdje je potrebno manje količine robe i manji broj putnika prevesti u kratkom roku, na više određenih lokacija.

3.3. Uloga cestovnog prometa u prometnom sustavu

Razvitak, mjesto i uloga cestovnog prometa, razvijali su se i mjerili s obzirom na veličinu i strukturu potreba za ovakvom vrstom prijevoza. Potrebe su bile različite u različitim fazama gospodarskog i društvenog razvitka. Prije pojave željeznice, cestovni promet bio je jedina suhozemna varijanta prijevoza putnika i robe.

Struktura prijevoznih potreba mijenja se pod utjecajem sljedećih čimbenika:

1. prodaja robe prodire u najmanja sela
2. širi se asortiman robe
3. povećanje specijalizacije proizvođača
4. povećanje podjela rada teritorija

3.4. Izvori cestovnog prava u Republici Hrvatskoj

Cestovni promet pa tako i prijevoz stvari u cestovnom prometu može se odvijati na međunarodnom i domaćem planu, pa su i izvori cestovnog prava međunarodni i unutarnji.

1. Najvažniji međunarodni izvori cestovnog prava:

- Konvencija o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR), Ženeva, 1956.
- Konvencija o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR),
Ženeva, 1973.
- Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR ili skraćeno: Konvencija TIR (Ženeva, 1975.)
- Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari (ADR).

Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj snazi su iznad zakona.

2. Najvažniji nacionalni (unutarnji) izvori prava

Najvažniji nacionalni izvori cestovnog prava su zakoni, podzakonski akti te autonomno pravo, od kojih treba istaknuti:

- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu(NN br. 178/04., 48/05., 151/05., 111/06.)
- Zakon o javnim cestama (NN br. 180/04.)
- Zakon o prijevozu opasnih tvari (NN br. 59/96.)
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN br. 105/04.)
- Zakon o osiguranju (NN br. 151/05.)
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN br. 151/05)
- Zakon o obveznim odnosima (NN br. 35/05)
- Opći uvjeti prijevoza.

Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN br.178/04.) određuje se uvjeti i način obavljanja djelatnosti prijevoza putnika i tereta u unutarnjem cestovnom prometu, pružanje kolodvorskih usluga, prijevoz za vlastite potrebe kao i nadležnosti tijela zaduženih za provođenje i nadzor nad provedbom ovog zakona“ (Puljanić, 2010).

prijevoz tereta u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu obavlja se kao javni prijevoz tereta i prijevoz tereta za vlastite potrebe. Javni prijevoz tereta je prijevoz koji se obavlja uz naknadu, kod kojeg se cijena prijevoza i drugi prijevozni uvjeti određuju ugovorom između prijevoznika i naručitelja. Prijevoz tereta za vlastite potrebe je prijevoz koji obavljaju fizičke ili pravne osobe bez naknade, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti, a to su:

1. Teret koji se prevozi mora biti u vlasništvu pravne ili fizičke osobe ili prodan, kupljen, dat ili uzet u najam od pravne ili fizičke osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe
2. Svrha puta mora biti prijevoz tereta do ili od fizičke ili pravne osobe koja obavlja prijevoz za vlastite potrebe
3. Vozilima kojima se obavlja takav prijevoz moraju upravljati vozači koji su zaposlenici kod tih fizičkih ili pravnih osoba
4. Vozila moraju biti u vlasništvu, leasingu ili zakupu tih fizičkih ili pravnih osoba.

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu predstavlja svojevrsnu pripremu nacionalnih propisa iz područja cestovnog prava za pristupanje RH Europskoj uniji, a također se iščitava u prijelaznim i završnim odredbama koje vežu primjenu pojedinih članaka Zakona uz dan pristupanja. Budući da je Republika Hrvatska punopravna članica Konvencije CMR, na temelju notifikacije o sukcesiji¹, dužna ju je u cijelosti i neposredno primjenjivati na ugovore u međunarodnom cestovnom prijevozu. „Što se tiče ugovora o prijevozu u domaćem cestovnom prometu u nedostatku regulative posebnim zakonom, ostaje nam obveza primjene Zakona o obveznim odnosima budući da se odredbe toga zakona o ugovorima o prijevozu primjenjuju ako zakonom za pojedine vrste prijevoza nije drukčije određeno, a navedena obveza utvrđena je i pročišćenim tekstom zakona o prijevozu u cestovnom prometu“ (Puljanić, 2010).

3.5. Ugovori o prijevozu stvari u cestovnom prometu

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN br.178/04., 48/05., 111/06.) više ne regulira područje ugovora o prijevozu u cestovnom prometu, tako da za navedenu materiju u međunarodnom prijevozu direktno primjenjuju odredbe Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe (CMR), u unutarnjem prijevozu, u nedostatku posebnog zakona primjenjuju se odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima. Ugovor o prijevozu tereta je neformalan što znači da se može zaključiti usmeno, pismeno, telefonski, telefaksom.

¹notifikacije o sukcesiji – izjednačavanje prava u međunarodnim prijevozima u svim granama prometa

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu koristi pojam teret, dok Konvencija CMR koristi izraz roba. Ugovorom o prijevozu stvari cestom prijevoznik se obvezuje prevesti stvar do mjesta koje je unaprijed ugovoreno i tamo je predati primatelju, a pošiljatelj se obvezuje prijevozniku isplatiti određenu naknadu. Sklapanje ugovora o prijevozu stvari u cestovnom prometu sklopljen je tek kada su se ugovorne strane dogovorile o sljedećim elementima ugovora:

1. Predmet
2. Cijena
3. Polazište i odredište (prijevozni put)

Svi ovi elementi navedeni mogu biti određeni ili neodređeni.

3.6. Prava i obveze ugovornih strana

Ugovorne strane u primatelj i pošiljatelj. Primatelj nije ugovorna strana ali ima određena prava i obveze koje za njega proizlaze iz ugovora o prijevozu stvari, odnosno iz teretnog lista. Pošiljatelj najčešće nije i primatelj stvari koju daje na prijevoz, već je s primateljem sklopljen kupoprodajni ugovor.

Tablica 1. Prikaz obveze pošiljatelja prema primatelj

Izvor: Prometno pravo(Puljanić, 2010).

OBVEZE POŠILJATELJA-PREMA PRIMATELJ	
1.	Pakiranje stvari na propisan ili uobičajen način
2.	Izvješćivanje prijevoznika o podacima koji se odnose na pošiljku
3.	Potpis na teretnom listu
4.	Raspolaganje pošiljkom tijekom prijevoza
5.	Plaćanje naknade prijevoza i prijevoznih troškova
6.	Davanje uputa prijevozniku kod nemogućnosti predaje robe
7.	Predaja stvari na prijevoz

Podaci koji su bitni i o kojima prijevoznik treba izvještavati prijevoznika odnose se na vrstu stvari obzirom na svojstva: opasne tvari, zapaljive tvari, lomljive tvari, lako pokvarljiva roba, vrijednosni papiri, dragocjene tvari, stvari za prijevoz koji su potrebni posebni uvjeti, vrijednost, količina robe i slično. Ako se dogodi greška ili se ne poštuje obveze može prijevoznik imati štetu. Pošiljatelj plaća naknadu za prijevoz i troškove u vezi prijevoza, ako u

teretnom listu to nije navedeno, pretpostavlja se da naknadu za prijevoz i troškove plaća primatelj. Naknada za prijevoz može biti određena ili određiva. Može biti određena na različite načine: ugovorom, tarifom ili općim uvjetima cestovnog prijevoznika. Ako nije utvrđena ni tarifom ni ugovorom zatim prijevoznik ima pravo na naknadu uobičajenu za određenu vrstu prijevoza.

Prijevoznik je fizička ili pravna osoba koja se bavi prijevozom kao svojom djelatnošću ali i svaka druga osoba koja na temelju ugovora o prijevozu obavlja prijevoz uz naknadu.

Tablica 2. Prikaz obveze prijevoznika prema pošiljatelju

Izvor: Prometno pravo(Puljanić, 2010).

	OBVEZE PRIJEVOZNIKA- PREMA POŠILJATELJU
1.	Prijevoz stvari ugovorenim putem
2.	Izdavanje i potpisivanje teretnog lista kojim potvrđuje da je primio stvari na prijevoz
3.	Upozoravanje na nedostatke pakiranja stvari, pa čak i odbijanje primitka pošiljke ako su ugroženi interesi trećih osoba ili sigurnosti
4.	Izvješćivanje pošiljatelja o okolnostima koje bi mogle utjecati na izvršenje prijevoza
5.	Postupanje po nalogu (uputama) pošiljatelja
6.	Predaja stvari koje je primio radi prijevoza na određenom mjestu
7.	Izvješćivanje o nemogućnosti predaje pošiljke

Od prijevoznika se očekuje da prijevoz stvari obavi uredno, na ugovoren način, ugovorenim putem i stvari preda pošiljatelju, primatelju ili ovlaštenoj osobi. Ako put nije unaprijed ugovoren, prijevoznik je dužan izvršiti prijevoz onim putem koji najviše odgovara interesima pošiljatelja. Prijevoznik je za vrijeme trajanja prijevoznog procesa stvari dužan izvještavati pošiljatelja o svim bitnim okolnostima tijekom prijevoza, te je dužan postupati po nalogu pošiljatelja.

Tablica 3. Prikaz međusobne obveze prijevoznika i primatelja

Izvor:Prometno pravo (Puljanić, 2010).

	OBVEZE PRIJEVOZNIKA- PREMA PRIMATELJU
1.	Obavijestiti ga bez odgode da je pošiljka prispjela
2.	Staviti mu pošiljku na raspolaganje kako je ugovoreno
3.	Predati mu teretni list ako je izdan
	OBVEZE PRIMATELJA- PREMA PRIJEVOZNIKU
1.	Zahtijevati predaju pošiljke i teretnog lista po prispjeću pošiljke u odredišno vrijeme
2.	Zahtijevati predaju pošiljke i teretnog lista prije prispjeća pošiljke u odredišno mjesto (samo temeljem ovlaštenja pošiljatelja)
3.	Zahtijevati da se zapisnički utvrdi istovjetnost pošiljke
4.	Isplatiti naknadu za prijevoz, te ostale troškove u svezi s prijevozom

Primatelj može ostvarivati prava iz ugovora o prijevozu i zahtijevati od prijevoznika predaju pošiljke ako zadovolji uvjete predviđene u ugovoru o prijevozu. Pošiljatelj ima pravo raspolaganja sa stvarima za vrijeme dok se prevoze, te može mijenjati naloge sadržane u ugovoru.

Pošiljatelj može naložiti prijevozniku:

1. Obustavljanje daljnjeg prijevoza pošiljke,
2. Vraćanje pošiljke primatelju,
3. Predaju pošiljke,
4. Predaja pošiljke na neko drugo mjesto.

„Pošiljatelj ima naprijed navedena prava, osim ako je u napomeni prenosivog teretnog lista po naredbi ili na donositelja ovlastio primatelja, odnosno legitimnog imatelja teretnog lista da raspolaže robom već od momenta izdavanja teretnog lista.

Ovlaštena osoba (pošiljatelj ili primatelj) koja se posluži pravom davanja novih naloga prijevozniku, dužna mu je nadoknaditi troškove i eventualno nastalu štetu koja zbog toga nastane za prijevoznika“ (Puljanić, 2010).

3.7. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage u cestovnom prometu

Zakon o prijevozu putnika cestovnim prometom (NN 178/04.) propisuje, između ostalog i cestovni prijevoz putnika.

Prema odredbama Zakona, prijevoz putnika može biti:

1. Prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu
2. Prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu
3. Prijevoz osoba za vlastite potrebe

Djelatnost cestovnog prijevoza putnika, prema citiranom Zakonu obavlja: domaći prijevoznik, prijevoznik Zajednice ili strani prijevoznik vozilom za prijevoz uz unaprijed određenu naknadu. Putnik je osoba koja temeljem ugovora ima pravo na prijevoz. Prijevoznik je dužan prijevoz osoba obaviti na siguran način, onim prijevoznim sredstvom koje je određeno ugovorom o prijevozu i uz uvjete udobnosti, higijene koji se prema vrsti prijevoza i udaljenosti puta smatra nužnim.

3.8. Metode i čimbenici izbora vozila

Izborom vozila gledamo njihove prednosti, odnosno nedostatke. Ovaj problem smatra se više organizacijskim nego ekonomskim. Izbor vozila obavlja se različitim metodama. Uspoređuju se različita obilježja i potencijalni učinak vozila.

Metode izbora možemo podijeliti na:

1. Kvalitetne
2. Kvantitetne metode

Obilježja vozila kao kvalitetne metode:

- Namjena vozila,
- Nosivost,
- Broj obrtaja,
- Zadržavanje na ukrcaju i iskrcaju,
- Mogućnost čuvanja robe,
- Mogućnost upotrebe u različitim atmosferskim prilikama.

Kvantitativne metode uglavnom se svode na stavljanje u odnos proizvodnosti različitih vozila za konkretan prijevozni proces. Odabire se vozilo koje omogućava ostvarivanje veće proizvodnosti (učinak vozila u tonama, tkm najčešće u nekoj jedinici vremena).

Pokazatelj proizvodnosti možemo dodatno korigirati pokazateljima ekonomičnosti. Ekonomičnost je omjer koristi prihoda i dobitka i troškova. Možemo staviti u odnos prihode i troškove različitih vozila koja mogu sa svojim tehnološkim i tehničkim obilježjima obaviti traženi zadatak, a izaberemo vozilo s najvećom ekonomičnošću.

3.9. Nadležnost sudova u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu

„Nadležnost sudova za sporove u prometnom pravu u Republici Hrvatskoj propisana je Zakonom o sudovima i Zakonom o parničnom postupku (NN br. 53/94.), a zavisno o konkretnom predmetu spora, kao i o pravnom statusu stranaka u sporu, sporove rješava Općinski sud, odnosno Trgovački sud.

U sporovima za naknadu štete vezanim uz prijevoz stvari u domaćem cestovnom prometu (za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji stvari) sudi:

- Općinski sud- ako je bar jedna ugovorna strana fizička osoba i to bez obzira radilo se o pošiljatelju ili prijevozniku.
- Trgovački sud- ako obje strane u sporu za naknadu štete obavljaju trgovačku djelatnost ili se radi o sporu iz trgovačkog ugovora“(Puljanić, 2010).

3.10. Pravna regulativa podjela cesta u RH

Javne ceste mogu se podijeliti u 4 skupine:

1. Autoceste
2. Državne ceste
3. Županijske ceste
4. Lokalne ceste

Podjela cesta u RH:

- *javne ceste* su ceste razvrstane kao javne ceste sukladno ovom Zakonu, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima,
- *autoceste* su javne ceste s tehničkim karakteristikama autoceste određenim propisima kojima se uređuje sigurnost prometa na cestama, koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta (međunarodnim i međudržavnim sporazumima određena kao europska cesta), prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, omogućavanja tranzitnog prometa, a koje su razvrstane kao autoceste sukladno ovom Zakonu,
- *državne ceste* su javne ceste koje imaju funkciju povezivanja Republike Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanja kontinuiteta E-cesta prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, prometnog povezivanja sjedišta županija međusobno, povezivanja sjedišta županija s većim regionalnim sjedištima susjednih država (gradovi veći od 100.000 stanovnika), omogućavanja tranzitnog prometa, koje čine cestovnu okosnicu velikih otoka i kojima se ostvaruje kontinuitet državnih cesta kroz gradove, a koje su razvrstane kao državne ceste sukladno ovom Zakonu,
- *županijske ceste* su javne ceste koje povezuju sjedišta županija s gradovima i općinskim sjedištima, koje povezuju sjedišta gradova i općina međusobno, preko

kojih se ostvaruje veza grada ili gradskih dijelova s državnim cestama, a koje su razvrstane kao županijske ceste sukladno ovom Zakonu,

- *lokalne ceste* su javne ceste koje povezuju sjedište grada, odnosno općine s naseljima s više od 50 stanovnika unutar grada ili općine, ceste u urbanom području koje povezuju gradske četvrti sa županijskim cestama, ceste koje povezuju susjedne gradske četvrti međusobno, a koje su razvrstane kao lokalne ceste sukladno ovom Zakonu,
- *nerazvrstane ceste* su ceste koje se koriste za promet vozilima, koje svatko može slobodno koristiti na način i pod uvjetima određenim ovim Zakonom i drugim propisima, a koje nisu razvrstane kao javne ceste u smislu ovoga Zakona“ (Zakon o cestama, Narodne novine, Članak 2., 2022)

Ukupne prometne dužine izgrađenosti:

- Autoceste i poluautoceste: 1.416,5 km
- Državne ceste: 6.858,9 km
- Županijske ceste: 9.703,4 km
- Lokalne ceste: 8.979,9 km

Ulogu prijevoza tereta možemo promatrati kao:

- Utjecaj na razvoj gospodarstva
- Prometne potrebe
- Odnos cestovnog prometa prema drugim prometnim granama
- Međusobni promet roba

3.11. Vrste cestovnog teretnog prijevoza

Podjela vrste cestovnog teretnog prijevoza prema kriterijima:

1. Prema teritorijalnoj zoni djelovanja dijeli se na:

A. Prijevoz tereta unutar zemlje:

- Prijevoz tereta na kraće udaljenosti
- Prijevoz tereta na duže udaljenosti

B. Međunarodni prijevoz tereta:

- Granični
 - Na duže udaljenosti
 - Tranzitni
2. Prema načinu organiziranja:
- A. Linijski- odvija se po određenoj relaciji, po određenom voznom redu i unaprijed određenoj tarifi. A može biti: stalni, sezonski, privremeni.
 - B. Slobodni- ugovara se povremeno, a pravci i tarifa nisu unaprijed određeni
3. Prema namjeni može biti:
- A. Javni,
 - B. Za vlastite potrebe

3.12 Prijevoz putnika u cestovnom prometu

1. Prijevoz putnika u unutarnjem cestovnom prometu:
- Javni linijski prijevoz putnika- prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1, M2 ili M3 na određenim linijama i unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i općim uvjetima prijevoza
 - Posebni linijski prijevoz putnika- prijevoz određene skupine putnika(učenici, radnici, djeca s invaliditetom, zaposlenici i sl.)
 - Povremeni prijevoz putnika- unaprijed definirana skupina putnika, a obavlja se vozilima kategorije M1, M2 i M3 pod uvjetima koji su određeni ugovorom između prijevoznika i naručitelja prijevoza, a sklopljen je prije početka obavljanja prijevoza.
 - Autotaksi prijevoz- djelatnost javnog prijevoza putnika koji se obavlja osobnim automobilom kategorije M1, ukrcaj putnika na jednom ili više mjesta, a iskrcava se na samo jednom drugom mjestu
2. Prijevoz putnika u međunarodnom cestovnom prometu:
- Javni linijski prijevoz putnika u međunarodnom prometu
 - Posebni linijski prijevoz putnika u međunarodnom prometu
 - Povremeni prijevoz putnika
 - Prijevoz putnika naizmjeničnim vožnjama u međunarodnom prometu.

S obzirom na namjenu i relaciju putovanja na kojima se koriste:

1. gradski,
2. prigradski,
3. međugradski,
4. turistički.

4. Operativno osoblje u prijevozu tereta

Ima zadatak izvršiti prijevozni proces, sukladno narudžbi naručitelja prijevoza.

Naručitelj može biti:

1. špediter
2. logističar
3. pošiljatelj

Operativno osoblje u cestovnom prijevozu tereta čine:

1. Posada vozila:
 - Vozač- sudionik u prometu, osoba koja na cesti upravlja vozilom
 - Suvozač- osoba koja prati vozača na putovanju, odgovorna osoba za stanje i količinu tereta
 - Transportni radnik- Član posade u slučaju kada prijevoznik izričito odgovori da je preuzeo obveze utovara ili istovara vozila
 - Pratitelj- Osoba sa specifičnim znanjima o teretu, koja daje upute o načinu postupanja teretom (u prijevozu specijalnog i opasnog tereta)
2. Disponent- osoba koja organizira prijevoz i nadzire njegovu provedbu
3. Tehnički referent
4. Kontrolor prijevoza

4.1. Uloga disponenta

Riječ disponent znači rasporediti. Disponent je osoba koja organizira i raspoređuje ljude, vozila i pomoćna sredstva za obavljanje svih zadataka. Uspješnost svakog prijevoznog posla ovisi o disponentu, kako kod pribavljanja ponuda, tako i kod same realizacije prijevoza.

U tehnološkom procesu prijevoza tereta disponent obavlja pripremnu fazu za prijevoz, nadzire provedbu prijevoza, obavlja i nadzire okončanje prijevoza. Disponent pomoću burze tereta Timocom komunicira sa drugim prijevoznicima te ugovara prijevoz. Sastav posade vozila određuje disponent na temelju vrste prijevoza, trajanje prijevoznog procesa i zakonskih propisa te dopuštenim vremenima rada.

Sudjeluje u kreiranju cijene prijevoza, s obzirom na stanju na tržištu(odnos ponude i potražnje), prema proračunu isplativosti prijevoza(u odnosu na fiksne i varijabilne troškove). Prima narudžbe za prijevoz, pronalazi ili održava odnose sa poslovnim partnerima, izrađuje plan puta(itinerer), bira prijevozno sredstvo i posadu vozila, priprema prijevoznu dokumentaciju(nalog za utovar, teretni list u domaćem prijevozu, CMR- međunarodni teretni list, putni radni list), daje upute vozačima tijekom prijevoza, preuzima i obrađuje prijevoznu dokumentaciju, vrednuje podvozara(podvozari su prijevoznici koje disponent unajmljuje prilikom povećanog obujma posla za odrađivanje jednog ili više poslova, a neke tvrtke imaju samo podvozare bez vlastitog voznog parka), analizira izvršni prijevoz.

„Pojedine vrste disponentata proizlaze iz veličine i organizacijskog oblika poduzeća. Prema tome postoje zadaće disponenta:

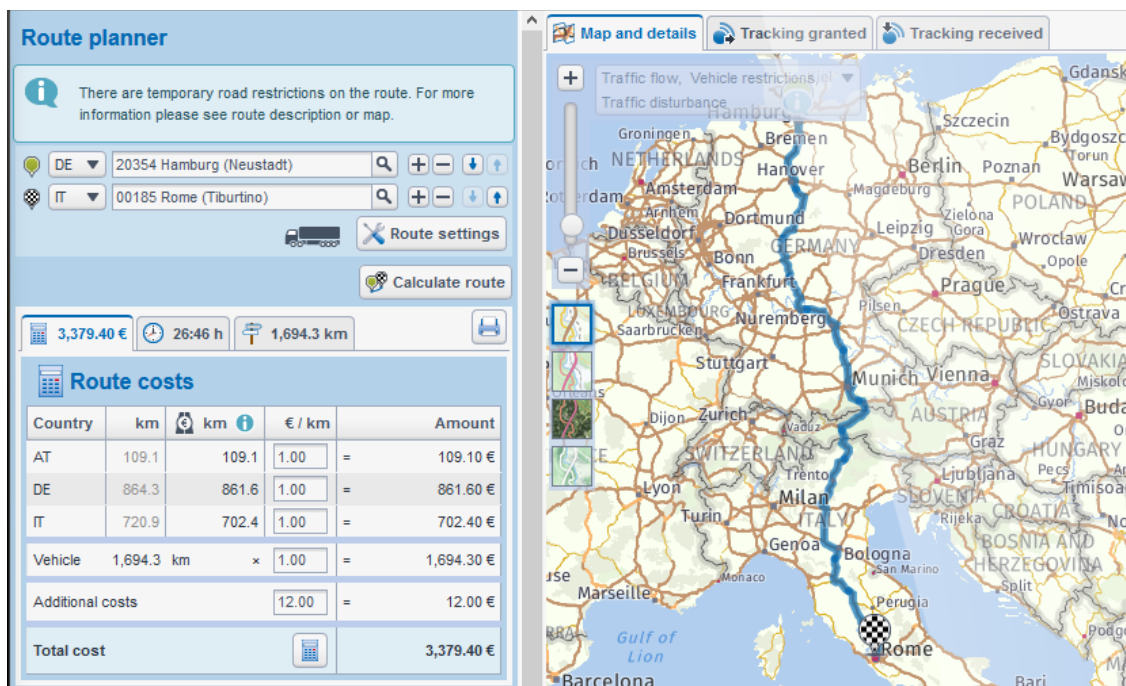
- Lokalnog prijevoza,
- Međugradskog prijevoza,
- Međunarodnog prijevoza,
- Linijskog prijevoza,
- Slobodnog prijevoza,
- Za specijalne prijevoze prema specifičnosti rada poduzeća.“ (Golac, 2015)

4.2. Timocom

„TIMOCOM GmbH tvrtka je srednje veličine, specijalizirana za IT i podatkovne usluge s više od 500 zaposlenika iz više od 30 nacija i predstavništvima u Poljskoj, Češkoj i Mađarskoj. Kao ponuđač prvog sustava Smart Logistic System za Europu proširujemo logistiku pametnim, sigurnim i jednostavnim rješenjima za svakodnevne izazove naših klijenata. Njih ujedinjujemo u neutralnu mrežu s više od 45 000 provjerenih poduzeća“ (Timocom)

„Preko unosa tereta i pregleda tereta možete pronaći i dodijeliti sve vrste tereta. Kao nalogodavac opišite svoju pošiljku najdetaljnije što je moguće navodeći veličinu, vrstu, težinu, polazište i odredište. Tako osobama koje traže teret olakšavate točno prepoznavanje vaših potreba i brže će stupiti u kontakt s vama. Naime, one koriste popis unutar pretraživanja tereta kako bi za dostupni utovarni prostor brzo pronašle odgovarajući teret. Klikom na vašu

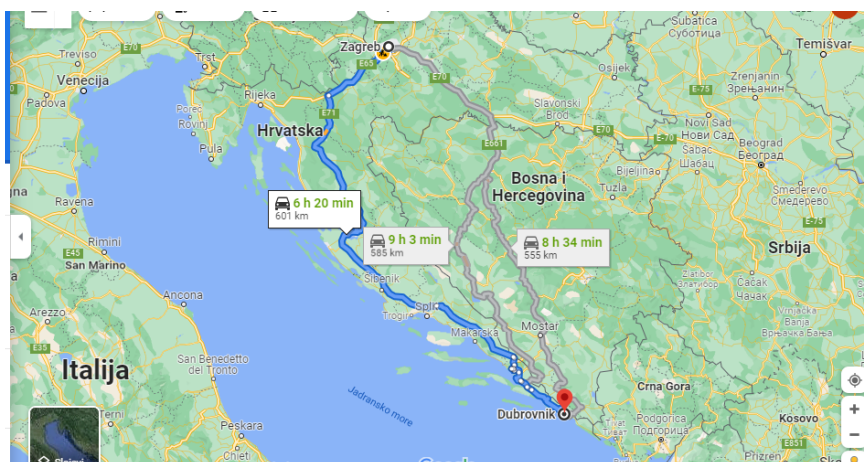
ponudu nalogoprimci dobivaju i prikaz vaših podataka za kontakt i mogu se izravno povezati s vama kao potencijalni ugovorni partner“ (Timocom)



Slika 1. Prikaz burze tereta Timocom

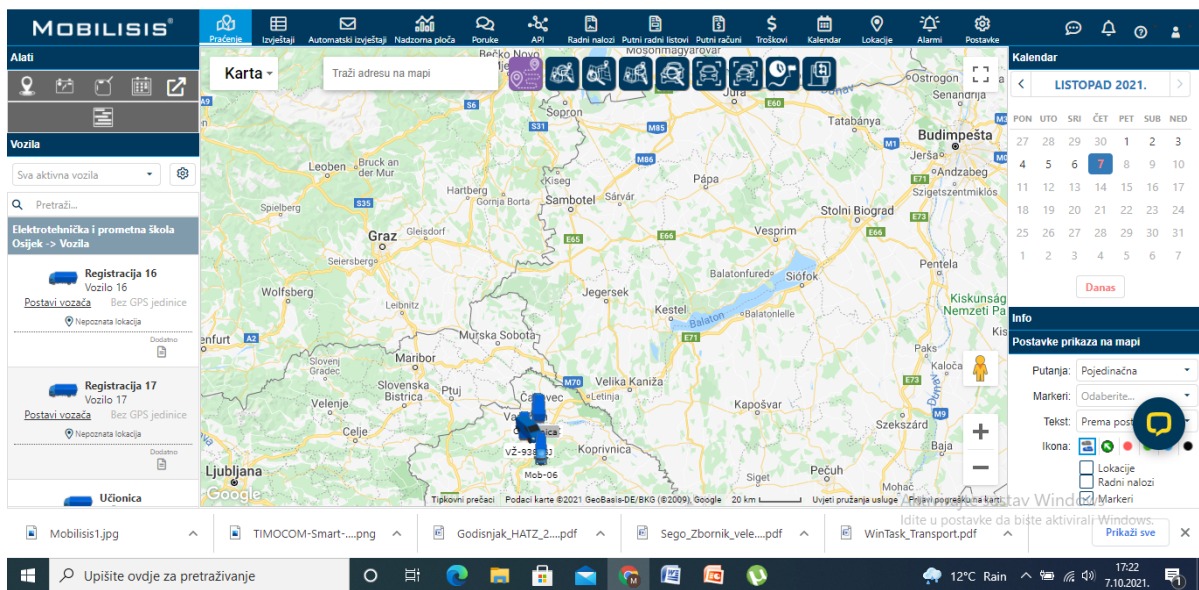
Izvor:

<https://www.timocom.com.hr/STATIC/binary/images/en/product/tcm/TIMOCOM-Smart-App-Routes-costs-Planning-calculating-01.png>, pristupljeno: 1.10.2021.



Slika 2. Prikaz rute prijevoza(itinerer)

Izvor: <https://www.google.com/maps/dir/Zagreb/Dubrovnik/>, pristupljeno: 1.10.2021.



Slika 3. Prikupljanje i prijenos mobilnih podataka

Izvor: <https://fleet.mobilisis.hr/asp/login.aspx>, pristupljeno: 1.10.2021.

Tablica 4. Prikaz naloga za utovar

Izvor:

<https://imgv2-1-f.scribdassets.com/img/document/460856800/298x396/25eb24f68e/1589184170?v=1>, pristupljeno: 28.09.2022.

Podaci o nalogodavcu	
Naziv firme	
Poštanski broj i grad	
Adresa	
OIB	
Kontakt osoba	
Telefon	
E-mail	
Podaci o izvozniku + mjestu preuzimanja robe ako roba nije kod izvoznika	
Naziv firme	
Država	
Poštanski broj i grad	
Adresa	
Kontakt osoba	
Telefon	
E-mail	
Datum preuzimanja	
Izvozno carinjenje	
Podaci o uvozniku	
Naziv firme	
Poštanski broj i grad	
Adresa	
OIB	
Podaci o špediteru (uvozno carinjenje)	
Naziv firme	
Poštanski broj i grad	
Kontakt osoba i telefon	
Podaci o robi	
Vrsta robe	
Vrsta i broj koleta	
Težina	
Dimenzije	
Zapremina (m3)	
Cijena transporta i način plaćanja	

5. Osnovni pojmovi o špediciji

Pojam špedicija susreće se prvi puta još u 13. Stoljeću za vrijeme Mletačke Republike kada je Venecija gospodarila glavnim prometnim putevima na moru, te je samim time imala važnu ulogu u trgovanju sa susjednim državama. U to vrijeme trgovci su redovito provjeravali otpremu i dopremu robe posrednicima koji su brinuli za siguran prijevoz. Posrednici su robu prodavali kupcima uz potpis pisane potvrde, koja se u ono vrijeme smatrala prvom prijevoznom ispravom.

Trgovci su se oslanjali na posebne, specijalne posrednike, špeditere. Špediteri organizacijom otpreme i dopreme robe povezuju trgovce, proizvođače i prijevoznike.

„Izraz špediter dolazi od latinske riječi *expediere* što znači odriješiti ili urediti, dok se u praktičnoj primjeni prevodi sa otposlati, otpremiti. Špediter (njem. Spediteur, eng. Forwarding agent) jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi“ (Turina, 1965-1966).

Osim špeditera postoje također i podšpediter i međušpediter. „Međušpediter je pravna ili fizička osoba na koju je (glavni) špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. Podšpediter je osoba na koju je (glavni) špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla“ (Mađarić, 1986).

5.1. Špediter kao logistički operator

Nova rješenja i suvremeni pristup promišljanju novog doba, donosi; širenje područja djelovanja špediterskih poduzeća pri dobavi i distribuciji, umrežavanje poduzeća, tehnološki razvoj, revolucija informatičke tehnologije ili jednom riječju uspon umreženog sustava. U konkurentnom poslovanju špeditera kod globalizacije tržišta, zahtjeva transformaciju iz klasičnog špediterskog operatora do logističkog špediterskog operatora. Klasični špediter, kao jedini način opstanka na tržištu logističkih i prometnih usluga, nameće proces rasta, razvoja i profitiranja u logističkog špediterskog operatora. Kao koordinatora, kontrolora i integratora učinkovitoga ostvarivanja logističkih aktivnosti koji povezuje resurse, dobavljače, proizvodne centre i potrošače. „špediter budućnosti“ morat će osigurati da svaka vrsta robe, u svakoj

količini i kakvoći, dođe na odgovarajuće mjesto, u točno vrijeme, udovoljavajući zahtjevima korisnika usluge.

KLASIČNI ŠPEDITER – radi osnovne i specijalne poslove u vezi s organizacijom provoza robe, otpreme i dopreme.

ŠPEDITER LOGISTIČAR – radi poslove klasičnog špeditera i dodatne poslove kao što su:

- Skladištenje
- distribucija
- financijski poslovi
- izvršavanje unutarnjih logističkih funkcija u poduzeću i dr.

Odrednice koje bi trebale biti sastavni dio poslovanja logističkih špediterskih operatora su sljedeće:

- Trajno povećanje razine kvalitete kapitala,
- Aktivno uključivanje u aktivnosti svih vrsta logistika (proizvodnu, trgovinsku, prometnu, odnosno transportnu, skladišnu, distribucijsku, marketing i menadžment logistiku, te participirati u svim logističkim procesima i svim karikama logističkih lanaca od sirovine do potrošača),
- Obavljanje logističkih usluga izvan svojih sjedišta,
- Prilagođavanje poslovne politike,
- Stalno prilagođavanje zahtjevima korisnika usluga,
- Suvremeno organiziranje informacijskih sustava, koji su komplementarni i kompatibilni sa sustavima aktivnih sudionika u logističkom lancu.

5.2. Specijalni poslovi špeditera

Pod specijalnim poslom špeditera smatramo pakiranje i signiranje robe. Pod pojmom pakiranja podrazumijeva se otprema robe određenom ambalažom, a špediter je dužan provjeriti ispravnost pakiranja i upozoriti svog nalogodavca ako ima nedostataka.

Kod izbora pakiranja određene robe, najčešće se gledaju sljedeći čimbenici:

- Svojstvo robe
- Prijevozno sredstvo
- Prijevozni put

- Način rukovanja robe prilikom prijevoza
- Klimatski uvjeti
- Propisi

Da bi špediter uspješno obavio posao, mora dobro poznavati sve vrste ambalaže da ne bi došlo do propusta, odnosno da se roba ne ošteti ako nije pravilo pakirana.

Pod signiranjem robe smatra se obilježavanje i stavljanje oznaka na robu. Signiranje se smatra sastavnim dijelom pakiranja, jer se bez odgovarajućih oznaka roba ne može otpremiti. Špediter treba provjeriti da li je roba signirana.

Oznake kojima se roba obilježava:

- Oznaka pošiljatelja,
- Adresa primatelja,
- Podrijetlo robe,
- Mjesto odredišta,
- Dimenzije,
- Upute za rukovanje,
- Oznaka u vezi s narudžbom.

5.3. Vaganje i sortiranje robe

Vaganje, brojanje i mjerenje špediter je dužan obaviti ako su vidna oštećenja ili na zahtjev nalogodavca. Sortiranje robe podrazumijeva slaganje robe po vrstama i podvrstama u svezi s otpremom, dopremom ili provozom. Sortiranje se može obavljati nakon prihvata, za vrijeme skladištenja. Špediter sortira robu na temelju izričitog naloga nalogodavatelja.

5.4. Uzorkovanje robe

Pod uzorkovanjem robe smatra se uzimanje manjeg uzorka radi utvrđivanja svojstva robe. špediter ovaj posao radi na izričit nalog nalogodavatelja.

5.5. Izdavanje jamčevnih pisama

To je isprava koja sadrži obvezu jamca i uvjete uz koje se jamstvo pruža.

5.6. Izdavanje FIATA isprava

Izdavanje FIATA isprava zbog jednostavnije, sigurnije i racionalnije manipulacije s robom. Špediterska potvrda primitka(FIATA – FCR) kojom špediter potvrđuje da je od nalogodavca primio određenu robu u dobrom stanju s nalogom da je dalje otpremi do primatelja. Špediterska prijevozna potvrda(FIATA- FCT) kojom špediter potvrđuje da je od nalogodavca primio robu u dobrom stanju zbog daljnje otpreme određenim prijevoznim putom i prijevoznim sredstvom. Skladišna potvrda (FIATA- FWR) koja se rabi u slučajevima kada špediter obavlja i skladišne poslove.Teretnica za multimodalni prijevoz(FIATA – FBL) njome se špediter obvezuje da će izvršiti cjelokupni prijevoz robe od mjesta prihvata do mjesta isporuke navedenog u teretnici.Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe(FIATA- SDT). Ovom potvrdom nalogodavac špediteru izjavljuje da robu koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili provesti odgovara zahtjevima za prijevoz opasne robe prema pravilnicima i konvencijama o prijevozu opasne robe i da su njezine prirodne osobine u skladu s propisima (ADR, RID, IMDG, IMCO).

5.7. Leasing poslovi

To su specijalni poslovi međunarodnog špeditera u vezi unajmljivanja kontejnera ili prijevoznih sredstava(kamion, vagon, dizalica...) kako bi izvršio nalog svog nalogodavca s ciljem dopreme njegovog tereta. Špediter unajmljuje ali ne prelazi u njegovo vlasništvo, već ga koristi na određeno vrijeme ili određeni prijevoz.

6. FIATA organizacija

„FIATA je međunarodni savez špediterskih udruženja (skraćenica od francuskog: Federation Internationale Des Associations de transitaires et Assimiles ili na engleskom: International Federation of Freight forwarders Associations – IFFA). FIATA je osnovana 31.05.1926. godine u Beču. Danas je središte organizacije i Sekretarijat u Zurichu, a regionalni Sekretarijat za Aziju je u Bombayu. FIATA je nevladina organizacija i predstavlja visokosofisticiranu industriju koja pokriva približno oko 40 000 špediterskih i logističkih poduzeća, koje zapošljavaju između 8 i 10 milijuna ljudi u 150 zemalja svijeta“ (Car, 2016).



Slika 5. FIATA međunarodni savez špeditera

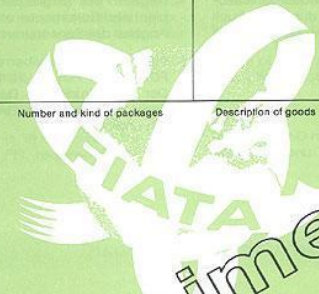
Izvor:

<https://www.komorabih.ba/wp-content/uploads/2019/05/HiLog-FIATA-780-480-870x570.png>
, pristupljeno 3.10.2021.

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja:

1. FCR- Špediterska potvrda
2. FCT- Špediterska transportna potvrda
3. FBL- Teretnica za multimodalni prijevoz
4. FWB- Teretni list za multimodalni prijevoz
5. FWR- Špediterska skladišna potvrda

6. SDT- Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe
7. SIC- Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu
8. FFI- Špeditorske usluge

Suppliers or Forwarders Principals		 FIATA FCR Forwarders Certificate of Receipt ORIGINAL		
Consignee		No. Country Code Forw. Ref.		
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				
We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition ☐ at the disposal of the consignee with irrevocable instructions* ☐ to be forwarded to the consignee		* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration. Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.		
Remarks		Place and date of issue		
Instructions as to freight and charges		Stamp and signature		
Text authorized by FIATA. Copyright FIATA / Zurich - Switzerland 2002		8		

Slika 6. Špeditorska potvrda

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fcr.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

Suppliers or Forwarders Principal

FIATA FCT
Forwarders
Certificate of Transport
ORIGINAL

No. _____ Date _____

Forward Ref. _____

Designed to order of _____

Notify address _____

Conveyance _____ from/via _____

Destination _____

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				

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, requirements and exceptions also of the (printing) conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.

1. 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.
2. 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 2 hereunder.
3. 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.
4. Incidence of the goods will only be effected upon receipt, reduction in value.
5. Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport.
6. Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary of 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: _____

Reference for account of goods, lost or not lost: _____

12

10% the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals have taken charge of the above-mentioned goods in good initial condition at _____ for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

In witness whereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this paper and date. When one of these has been accomplished, the others will lose their validity. _____

Place and date of issue: _____

Signatures and signature: _____

Text authorized by FIATA, COMMODAT SA/SA, Zurich, Switzerland 3/86

Slika 7. Špediterska transportna potvrda

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fct.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

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

FIATA specimen

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 (Clauses 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 this 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 ☐ not covered ☐ 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, Zurich, Switzerland. 8/92

Slika 8. Teretnica za multimodalni prijevoz

Izvor: https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQbs3bhX0q_bqBw6gi6p8vJmyNfjV6RfRg2wu3x_uTqXr4_wbAeWGNeAfmvxizMYChN-5w&usqp=CAU,
pristupljeno 23.9.2022.

Consignor		 FWB No. 0000000 YU NON-NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT WAYBILL (subject subject to UNCTAD / ITC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 651))	
Consignee to			
Notify address			
Place of receipt			
Place of receipt	Port of loading		
Port of discharge	Place of delivery		
Markings and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight Measurement
			
Declaration of interest of the consignee in liability delivery (Clause 7.2.) ☐ YES ☐ No		Transfer of right of control to consignee (Clause 4.) ☐ YES ☐ No	
Declared value for all claims according to the declaration of the consignee (Clauses 8. and 9.) 			
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 to the consignee as mentioned above.			
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue	
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy		Stamp and signature	
For delivery of goods please apply to:			

Slika 9. Teretni list za multimodalni prijevoz

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fwb.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

Supplier		 FWR FIATA WAREHOUSE RECEIPT No. _____ ORIGINAL	
Depositor		Warehouse Keeper	
		Warehouse	
Identification of means of transport		Insurance ☐ Covered ☐ not covered ☐ Against fire ☐ Against burglary/theft ☐ 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 Description of merchandise (contents):		☐ Stated by Depositor ☐ Controlled by warehouse keeper	Gross weight ☐ Stated by Depositor ☐ Controlled by warehouse keeper
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.			
		Place and date of issue	
		Stamp and signature	

16

Slika 10. Špediterska skladišna potvrda

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fwr.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

The image shows a FIATA SOT (Standard Order of Transport) Dangerous Goods Declaration form. The form is titled 'FIATA SOT' and 'DANGEROUS GOODS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS'. It is a multi-part form with various sections for declaring dangerous goods, including sections for 'SHIPPER'S DECLARATION', 'RECEIVER'S DECLARATION', and 'CARRIER'S DECLARATION'. The form is filled out with text, but a large, semi-transparent watermark reading 'specimen' is overlaid across the center of the document. The form is bordered by a red and white striped pattern on the left and right sides.

Slika 11. Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

Izvor:

<https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSOEUwd5Yjnmgh9zMOhs46j8J-5GoapwMIR899IJPj4vPlz0kXsdK-17MEXaqKk5YeBeg&usqp=CAU>, pristupljeno

23.9.2022.

FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI			
1. Sender's name 2. Sender's address 3. Sender's telephone 4. Sender's telex 5. Sender's fax		6. Receiver's name 7. Receiver's address 8. Receiver's telephone 9. Receiver's telex 10. Receiver's fax	
11. Description of goods 12. Quantity 13. Weight 14. Volume 15. Value		16. Date of shipment 17. Date of arrival 18. Date of departure 19. Date of receipt	
20. Incoterms 21. Insurance 22. Freight 23. Customs 24. Duties		25. Remarks 26. Special instructions 27. Signature 28. Stamp	
29. Signature of the sender 30. Stamp of the sender			
31. Signature of the receiver 32. Stamp of the receiver			
33. Signature of the forwarder 34. Stamp of the forwarder			
35. Signature of the consignee 36. Stamp of the consignee			

Slika 12. Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_sic.jpg pristupljeno 23.9.2022.

7. Teretni list

Teretni list je prijevozna isprava koja prati teret prilikom cijelog prijevoznog procesa.

Teretni list mora sadržavati bitne elemente, a to su:

1. Datum i mjesto izdavanja,
2. Ime, prezime, naziv pošiljatelja i njegovu adresu,
3. Ime, prezime, naziv prijevoznika,
4. Registarsku oznaku vozila,
5. Datum i mjesto utovara,
6. Datum i mjesto istovara,
7. Ime, prezime, naziv primatelja,
8. Količina robe i vrsta,
9. Popis isprava koje se prilažu uz teretni list,
10. Prijevozne i ostale troškove.

Teretni list izdaje prijevoznik na zahtjev pošiljatelja, potpisuju ga pošiljatelj i prijevoznik te se njime dokazuje da je sklopljen ugovor o prijevozu i da je teret predan na prijevoz. Teretni list potpisuju obje ugovorne strane.

„Ako teretni list sadrži odredbu „po naredbi“ ili „na donositelja“, radi se o prenosivom teretnom listu.

Ugovor o prijevozu stvari pravovaljan je bez obzira je li izdan teretni list i bez obzira na točnost navoda u teretnom listu“ (Puljanić, 2010).

8. Tahograf

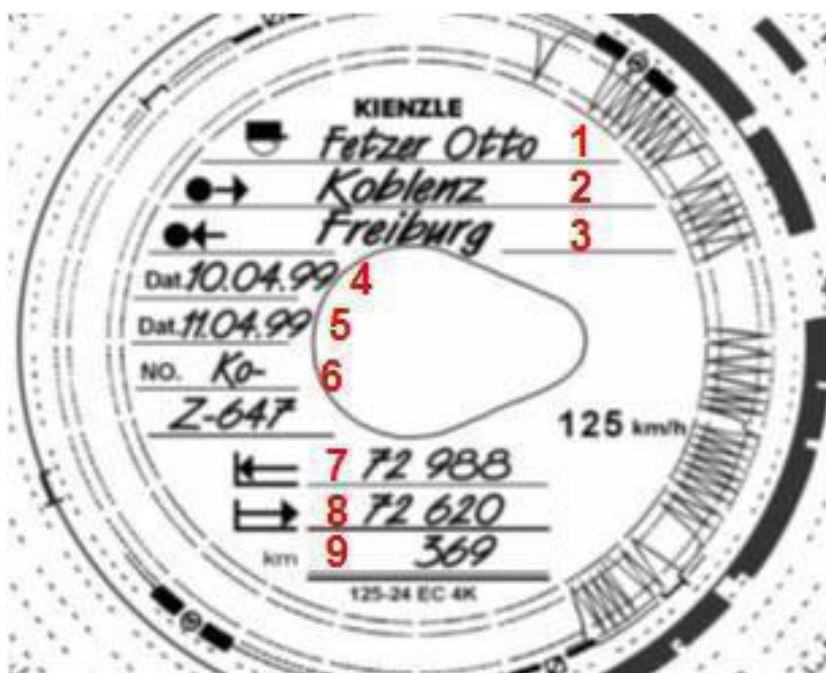
Za praćenje i obradu podataka, potrebno je unutar poduzeća organizirati službu ili referadu za racionalnu i ekonomičnu eksploataciju prijevoznih sredstva uz njihovo povećanje sigurnosti u prometu.

Usprkos raznim mogućnostima za praćenje podataka, koristi se isključivo prevezeni broj kilometara koji je registriran na putnim nalogima vozila, tj. vozača.

Putni nalog, čija je točnost ovisi o savjesnosti vozača, ne bi smio predstavljati vjerodostojan dokument na temelju kojeg će se bazirati svi podaci za praćenje prijevoznog procesa.

„Tahograf je uređaj ili naprava u obliku sata koji radi na principu prenošenja linearnog gibanja centrifugalnog regulatora u linearno gibanje indikatora“ (Golac, 2015).

Funkcija mehanizma tahografa je da na pločici ili ulošku od papira presvučenog tankim slojem parafina ili nekim drugim registrirajućim slojem automatski i precizno ispisuje pomoću igle vrlo tanke i fine linije.



Slika 14. Tahografski uređaj,

Izvor: <https://valbl.net/wp-content/uploads/2018/11/2.jpg>, pristupljeno 5.5.2022.

Dijagramska folija pokreće se sinkronizirano sa satnim mehanizmom, zatim nastaju grafički prikazi ovisni o vremenu, koji pružaju mogućnost očitavanja i evidentiranja sljedećih podataka:

1. Početak rada vozača i sama vožnja
2. Kraj rada,
3. Vrijeme vožnje i stajanja,
4. Broj zaustavljanja,
5. Pređena udaljenost,
6. Utrošena količina goriva,
7. Brzina,
8. Broj okretaja motora,
9. Ukupnost prijeđenog puta,
10. Izmjena vozača.

Tablica 5. Prikaz vremena o radu i odmori

Izvor:

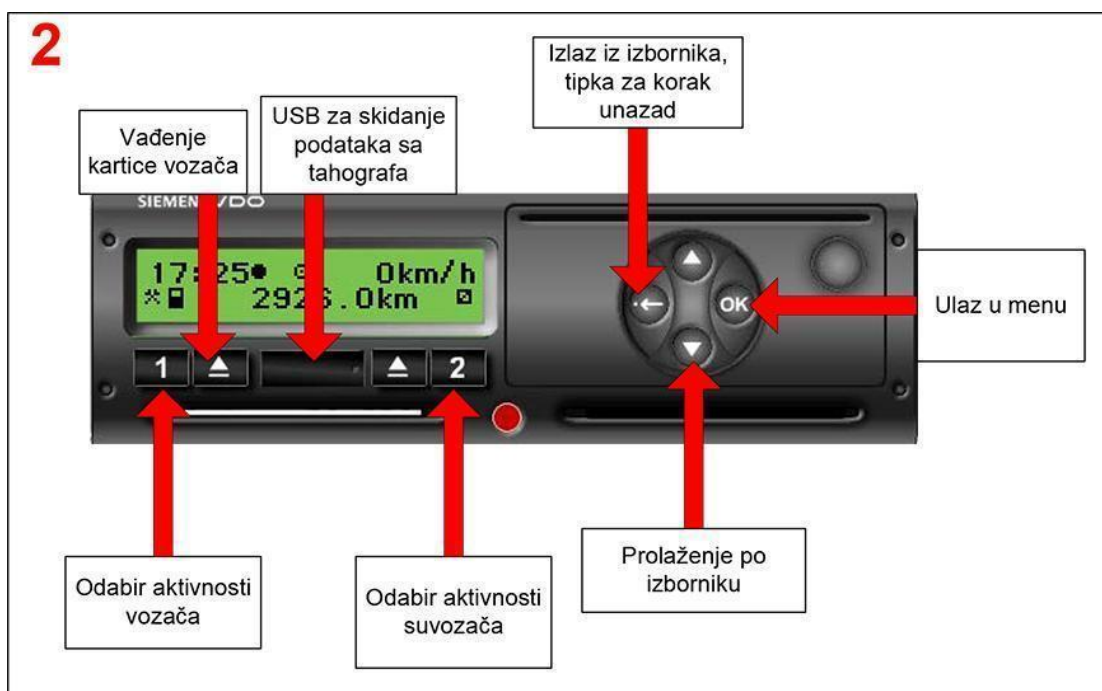
<https://www.hgk.hr/documents/info-o-radnom-vremenu-i-vremenu-odmora-vozaca-krapina57b6ef76cf485.pdf>

<i>Maksimalno vrijeme vožnje</i>	4 ½ sata
<i>Maksimalno dnevno vrijeme vožnje</i>	9 sati
<i>Iznimka</i>	Dva puta tjedno moguće 10 sati
<i>Tjedno vrijeme vožnje</i>	Maksimalno 56 sati, tjedan završava u nedjelju u 24:00h
<i>Vrijeme vožnje u dva uzastopna tjedna</i>	90 sati
<i>Definicija „tjedna“</i>	Od ponedjeljka 00:00 do nedjelje 24:00
<i>Prekid vožnje</i>	Prekid vožnje nakon 4 ½ sata, te pauza od 45 min
<i>Podjele prekida vožnje</i>	Prvi prekid vožnje 15 min, zatim drugi prekid vožnje od pola sata
<i>Redovan dnevni odmor</i>	11 sati
<i>Skraćeni dnevni odmor</i>	Tri skraćena dnevna odmora od najmanje 9 sati između bilo koja dva tjedna odmora
<i>Podjela dnevnog odmora</i>	Prvi dio dnevnog odmora od najmanje 3 sata nakon čega slijedi odmor od najmanje 9 sati
<i>Prekid redovnog tjednog odmora</i>	Kod prijevoza brodom ili vlakom redovito se razdoblje dnevnog odmora (11 sati ili 3 + 9 sati) može prekinuti najviše dva puta (u zbroju ne dulje od jednog sata), ako postoji mogućnost za spavanje
<i>Redovan tjedni odmor</i>	počinje najkasnije po isteku šest 24-satna razdoblja, od kraja prethodnoga tjednog odmora, najmanje 45 sati
<i>Skraćeno razdoblje tjednog odmora</i>	Manje od 45 sati, ali ne kraće od 24 sata, s tim da se to vrijeme mora nadoknaditi do kraja trećeg tjedna

8.1. Digitalni tahograf

„Republika Hrvatska kao potpisnica Europskog sporazuma o radu posade na vozilima koji obavljaju međunarodni cestovni prijevoz (AETR) preuzela je još 2009. Godine. Člankom 3. Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN 75/13) određeno je tko mora imati ugrađen digitalni tahograf, odnosno tko je sve u sustavu nadzora radnog vremena mobilnih radnika obveznik posjedovanja personalizirane pametne kartice“ (Golac, 2015).

Digitalni tahograf osim što upisuje sve podatke kao i analogni tahograf, osigurava upis vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti koja ne spada u upravljanje vozila. „Digitalni tahograf podatke sprema na digitalne pametne kartice. Uporaba digitalnog tahografa temelji se na softveru EU-a i personaliziranim pametnim karticama na kojima se čuvaju svi relevantni podaci potrebni za evidencije radnog vremena“ (Golac, 2015).



Slika 15. Digitalni tahograf,

Izvor: <https://mell.hr/wp-content/uploads/2017/01/2.jpg>, pristupljeno: 5.5.2022.

9. Pokazatelji rada voznog parka

Analiza pokazatelja treba se obaviti za svaki prijevoz, za svako vozilo u voznom parku i vozni park u cjelini. Prijevozna djelatnost prati određene kvantitativne i kvalitativne pokazatelje rada. Njihovom analizom osigurava se argumentirani pristup određivanja poslovnih rezultata. Kvantitativni pokazatelji rada su: Naturalni (fizički) i vrijednosni (ekonomski). Naturalni se dijele na AD, AS-vrijeme, KM-put, T-količina robe, TKM-količina rada, a vrijednosni: prihod, trošak, dobitak/gubitak(saldo). Kvalitetni pokazatelji rada: eksploatacijski i financijski. Eksploatacijski se dijele na: pokazatelji fonda vremena, pokazatelji prijeđenog puta, pokazatelji nosivosti, a financijski: ekonomičnost.

A. Kvantitativni pokazatelji- imaju izvor u prijevoznog dokumentaciji i izvratku sa stanja žiro računa. Prijevozna dokumentacija(putni radni list, teretni list, tahografski zapis) omogućava očitavanje fizičkih pokazatelja o vremenu, prijeđenom putu, preveze robe i ostvarenoj količini. Izvadak sa stanja žiro računa omogućava očitavanje ostvarenog prihoda, plaćenih troškova i stanje žiro računa.

- **Naturalni pokazatelji:**

1. Pokazatelji vremena: AD- autodani(kad se promatra duže razdoblje ili cijeli vozni park)
AS- autosat
2. Količina tereta: Tr- tone robe, Tn-tone nosivosti vozila
3. Količina rada (TKM): TKMs- tonski kilometri stvarni ($TKMs = KMt * T$)
TKMm- tonski kilometri mogući ($TKMm = KMv * tn$)

- **Vrijednosni pokazatelji** se iščitaju s knjigovodstvene, odnosno financijske dokumentacije:

1. Prihod
2. Trošak
3. Gubitak

B. Kvalitetni pokazatelji rada- se dobiju izračunom, tako da se stavljaju u odgovarajući odnos kvantitativni pokazatelj

- Ekonomski pokazatelji- EKONOMIČNOST(E) $E = \text{prihod}(P) / \text{trošak}(T)$
- -pokazuje se omjerom prihoda i troškova poslovanja, na prihode prijevoznog poduzeća utječe odnos ponude i potražnje na tržištu prijevozne usluge

- -to znači da prihodu pogoduje veća potražnja za promatranom uslugom i uspješan rad disponenta i komercijalista koji pronalaze korisnike prijevoznih usluga na tržištu
- -na troškove prijevoznog poduzeća utječu cijene goriva, radne snage, osiguranja, rezervni dijelovi, registracije, cestarine, gume, amortizacija, porezi i doprinosi, plaća zaposlenika.
- Rentabilnost- $R = FR(\text{fin.rezultat}) / AS(\text{angažirana sredstva})$
- $R = \text{prihod} - \text{trošak} / \text{potrošena sredstva}$
- -na rentabilnost poslovanja utječu svi čimbenici koji utječu na ekonomičnost, ali i stanje cijena prijevozne usluge, vrsta prijevozne usluge koje nudimo, pouzdanost prijevoznih sredstava i sl.
- Produktivnost- označava odnos ostvarenog rada i angažirane radne snage, na produktivnost utječe ekonomičnost i rentabilnost i broj zaposlenika te njihova kvaliteta rada
- Koeficijent iskorištenosti prijeđenog puta (K_m)- $KM = KM_t / KM_u$
- Koeficijent iskorištenosti vremena rada (K_{vr})- $KVR = SV_v / SV_r$
- Koeficijent iskorištenosti ukupnog vremena vozila (K_v)- $KV = SV_r / SV$
- Koeficijent iskorištenosti nosivosti vozila (K_{in})- $KIN = TKM_s / TKM_m$
- Prosječni put jedne tone robe (N_{kr})- $NKR = TKM_s / Tr$

10. Zaključak

Organizacija predstavlja najvažniju ulogu u svakom poslovanju, pa tako i u prijevozu. Ona predstavlja unaprijed osmišljen i usklađen sustav postupaka s ciljem prijevoza tereta ili putnika s jednog mjesta na drugo. Pritom je važno poštivati tri osnovne faze, a to su: Pripremna faza, Faza prijevoza i Faza okončanja. Najrazvijeniji je cestovni promet koji predstavlja i najstariju prometnu granu. U Republici Hrvatskoj cestovni se promet odvija prema unaprijed propisanim pravilima, konvencijama i zakonima. Pritom je važno da se poštuju sve ugovorne strane.

Promet možemo promatrati kao odnos među ljudima, kao ekonomska kategorija (turistički, financijski, devizni, trgovinski) te kao prijevoz ili transport, uključujući operacije u vezi s prijevozom i komunikacijom. Promet je složena struktura koja čini niz sastavnica ili strukturnih elemenata. Neke od sastavnica su podsustavi: tehničkih, tehnoloških, ekonomskih, organizacijskih i slično. Promet obuhvaća prijevoz putnika i robe pomoću prometne suprastrukture i infrastrukture kao i sve operacije i komunikaciju. U prometnu suprastrukturu spadaju transportna i prekrcajna sredstva, dok u prometnu infrastrukturu spadaju prometni putevi i objekti. Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i infrastrukture, omogućuje pružanje prometnih usluga. Transport predstavlja premještanje osoba, životinja, stvari i slično pomoću prijevoznih sredstava (transport automobila, transport nafte, transport podataka). Špediter je fizička ili pravna osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe pomoću vozara i drugim povezanim poslovima. Osim špeditera postoje podšpediter i međušpediter. Osim uobičajenih poslova, posao špeditera obuhvaća i neke specijalne poslove kao što su: vaganje i sortiranje robe, uzorkovanje robe, izdavanje jamčevnih pisama i FIATA isprava te leasing poslovi.

Teretni list je prijevozna isprava koja prati teret prilikom cijelog prijevoznog procesa te se sastoji od neophodnih elemenata, od kojih su neki: datum i mjesto izdavanja, ime, prezime, naziv pošiljatelja i njegovu adresu, ime, prezime, naziv prijevoznika, registarsku oznaku vozila,... Teretni list izdaje prijevoznik na zahtjev pošiljatelja, a potpisom se dokazuje da sklopljen ugovor o prijevozu između pošiljatelja i prijevoznika te da je teret predan na prijevoz.

Svako prijevozno sredstvo mora imati Tahograf koji služi za praćenje i obradu podataka u svrhu povećanja sigurnosti u prometu: početak rada vozača i sama vožnja, kraj rada, vrijeme vožnje i stajanja, broj zaustavljanja,...

Kako bi se pratila kvaliteta rada u prijevozu koristi se analiza pokazatelja koja je nužna za svaki prijevoz, za svako vozilo u voznom parku i vozni park u cjelini.

S obzirom na ubrzan razvoj tehnologije, sigurno je kako će se u skoroj budućnosti razviti novi mehanizmi za praćenje i organizaciju cestovnog prometa, kako u cijelom svijetu, tako i u Republici Hrvatskoj.

11. Literatura

Knjige:

1. Car, T. 2016. Uloga špeditera u organizaciji cestovnog prijevoza robe, Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet, 2016.
2. Golac, B. (2001). *Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu*. Zagreb, škola za cestovni promet, Zagreb, 2001.
3. Golac, B. (2015). *Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu*. Zagreb, škola za cestovni promet, Zagreb, 2015.
4. Mađarić, J. (1986). Međunarodna špedicija. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, 1986.
5. Puljanić, K. (2010). *Prometno pravo*. Željeznička tehnička škola u Zagrebu, Zagreb, 2010.
6. Šego, D. i Dodig, T., (2019). *Razvoj građenja cesta u Republici Hrvatskoj kroz povijest*. Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, Vol. No. 1-2/2019, 2019.

Internetski izvori:

7. https://bib.irb.hr/datoteka/860613.car_tomislav_efzg_2016_zavrs_struc.pdf
8. <https://hrcak.srce.hr/223017>
9. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2011_07_84_1790.html
10. <https://oliver.efri.hr/zavrsni/68.pdf>
11. <https://repozitorij.vup.hr/islandora/object/vup%3A950/datastream/PDF/view>
12. <https://www.scribd.com/doc/59667249/Prijevoz-tereta>
13. <https://www.scribd.com/document/83053845/Prometna-tehnika>
14. <https://www.timocom.com.hr/poduze%C4%87e>
15. <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama>
16. <https://www.hgk.hr/documents/info-o-radnom-vremenu-i-vremenu-odmora-vozaca-kr-apina57b6ef76cf485.pdf>

12. Popis slika

1. Prikaz burze tereta Timocom,
Izvor: <https://www.timocom.com.hr/STATIC/binary/images/en/product/tcm/TIMOCO-M-Smart-App-Routes-costs-Planning-calculating-01.png>, pristupljeno: 1.10.2021.
2. Prikaz rute prijevoza (itinerer),
Izvor: <https://www.google.com/maps/dir/Zagreb/Dubrovnik/>, pristupljeno: 1.10.2021.
3. Prikaz putnog radnog lista, Izvor: <https://fleet.mobilisis.hr/asp/login.aspx>, pristupljeno: 1.10.2021.
4. FIATA međunarodni savez špeditera,
Izvor: <https://www.komorabih.ba/wp-content/uploads/2019/05/HiLog-FIATA-780-480-870x570.png>, pristupljeno 3.10.2021.
5. Prijevozna isprava u cestovnom prometu, teretni list,
Izvor: https://www.grafocentar.hr/slike/velike/teretni-listobrazac-vi-56ncr-12629_3.jpg, pristupljeno 5.5.2022.
6. Špediterska potvrda
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fcr.jpg, pristupljeno 23.9.2022.
7. Špediterska transportna potvrda
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fct.jpg, pristupljeno 23.9.2022.
8. Teretnica za multimodalni prijevoz
Izvor: https://encryptedtbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQbs3bhX0q_bqBw6gi6p8vJmyNfjV6RfRg2wu3x_uTqXr4_wbAeWGNeAfmvxizMYChN-5w&usqp=CAU, pristupljeno 23.9.2022.
9. Teretni list za multimodalni prijevoz
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fwb.jpg, pristupljeno 23.9.2022.
10. Špediterska skladišna potvrda
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_fwr.jpg, pristupljeno 23.9.2022.
11. Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe
Izvor: <https://encrypted->, pristupljeno 23.9.2022.
12. Potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu
Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_sic.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

13. Špeditorske usluge

Izvor: https://www.prometna-zona.com/spedicija/fiata_ffi.jpg, pristupljeno 23.9.2022.

14. Tahografski uređaj,

Izvor: <https://valbl.net/wp-content/uploads/2018/11/2.jpg>, pristupljeno 5.5.2022.

15. Digitalni tahograf, Izvor: <https://mell.hr/wp-content/uploads/2017/01/2.jpg>
pristupljeno: 5.5.2022.

13. Popis tablica

1. Prikaz obveze pošiljatelja prema primatelju

Izvor: Prometno pravo(Puljanić, 2010).

2. Prikaz obveze prijevoznika prema pošiljatelju

Izvor: Prometno pravo(Puljanić, 2010).

3. Prikaz međusobne obveze prijevoznika i primatelja

Izvor:Prometno pravo (Puljanić, 2010).

4. Prikaz naloga za utovar, Izvor:

<https://imgv2-1-f.scribdassets.com/img/document/460856800/298x396/25eb24f68e/1589184170?v=1>, pristupljeno: 28.09.2022.

5. Prikaz vremena o radu i odmori, Izvor:

<https://www.hgk.hr/documents/info-o-radnom-vremenu-i-vremenu-odmora-vozaca-krapina57b6ef76cf485.pdf>