

# Špediter kao logistički operator

---

**Matić, Doris**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2023**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:847917>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-08-07**



**Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**  
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

*Repository / Repozitorij:*

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**DORIS MATIĆ**

**ŠPEDITER KAO LOGISTIČKI OPERATOR**

**ZAVRŠNI RAD**

Rijeka, 2022. godina.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ŠPEDITER KAO LOGISTIČKI OPERATOR**  
**FREIGHT FORWARDER AS A LOGISTIC OPERATOR**

**ZAVRŠNI RAD**

Kolegij: Poslovna logistika

Mentor: Izv. Prof. dr. sc. Bojan Hlača

Student/studentica: Doris Matić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080341

Rijeka, Srpanj 2022.

Student/studentica: Doris Matić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080341

## **IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA**

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

ŠPEDITER KAO LOGISTIČKI OPERATOR

izradio/la samostalno pod mentorstvom

Izv. Prof. dr. sc. Bojan Hlača

te komentorstvom

Davor Forić Šimac

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke

Luka Rijeka

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezo/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica

(potpis)



Ime i prezime studenta/studentice

Doris Matić

Student/studentica: Doris Matić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112080341

IZJAVA STUDENTA – AUTORA  
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG  
RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor



---

(potpis)

## SAŽETAK

Iako je važnost špeditera u lancima opskrbe opće poznata, današnji trendovi polako ostavljaju u prošlosti posao klasičnog špeditera, i forsiraju promjenu i transformaciju iz klasičnog špeditera u logističkog špeditera koji obavlja brojne i kompleksnije funkcije od klasičnih špeditera. Cilj rada je objasniti i definirati ulogu logističkog špeditera i razvoj špedicije, koje su bitne razlike između špeditera i logističkog operatora te s čime se svaki od njih bavi i kojim pretpostavkama špediter mora udovoljiti da bi se transformirao u logističkog operatora. Također, će pojasniti primjere špediterskog prijelaza u dijelove logističkog tržišta te pokušati definirati probleme do kojih dolazi nakon transformacije špeditera u logističkog operatora.

**KLJUČNE RIJEČI:** špedicija, logistika, logistički operator, špediter, FIATA, međunarodna špedicija

## SUMMARY

Although the importance of shipping agents in supply chains is widely known, today's trends slowly leave in the past the work of a classic shipping agent and force the change and transformation from a classic shipping agent to a logistics forwarder who performs numerous and more complex functions than classic shipping agents. The aim of the paper is to explain and define the role of the logistics forwarder and the development of forwarding, what are the essential differences between the shipping agent and the logistics operator and what each of them deals with and what conditions the shipping agent needs to meet in order to become a logistics operator. They will also clarify the examples of forwarding transition into segments of the logistics market and try to define the problems that arise after the transformation of the shipping agent into a logistics operator.

**KEY WORDS:** logistic operator, freight forwarding, freight forwarder, FIATA, international freight forwarding

# SADRŽAJ

<b>SADRŽAJ .....</b>	<b>I</b>
<b>1. UVOD.....</b>	<b>1</b>
<b>2. LOGISTIKA .....</b>	<b>2</b>
2.1. ETIMOLOGIJA POJMA .....	2
2.2. LOGISTIKA I DISTRIBUCIJA .....	3
2.2.1. <i>Pojam distribucije.....</i>	<i>3</i>
2.2.2. <i>Distribucijski Kanali.....</i>	<i>3</i>
2.2.3. <i>Fizička distribucija .....</i>	<i>4</i>
2.2.4. <i>Logistička distribucija .....</i>	<i>5</i>
2.2.5. <i>Funkcijski (pod)sustavi logističkoga sustava .....</i>	<i>6</i>
2.2.6. <i>Dobavni lanac .....</i>	<i>6</i>
2.3. LOGISTIKA I TRANSPORTNI LANAC .....	8
2.3.1. <i>Transportni lanci .....</i>	<i>8</i>
2.3.2. <i>Logistički lanci .....</i>	<i>10</i>
2.3.3. <i>Međudnos transportnih lanaca i logističkih lanaca .....</i>	<i>11</i>
2.3.4. <i>Prometna logistika.....</i>	<i>11</i>
<b>3. ŠPEDICIJA.....</b>	<b>12</b>
3.1. VRSTE ŠPEDICIJA.....	12
<i>Nacionalna špedicija.....</i>	<i>12</i>
<i>Međunarodna špedicija .....</i>	<i>12</i>
3.2. MEĐUNARODNI ŠPEDITERI .....	14
3.2.1. <i>Osnovni poslovi .....</i>	<i>15</i>
3.2.2. <i>Specijalni poslovi.....</i>	<i>16</i>
3.3. MEĐUNARODNI SAVEZ ŠPEDITERSKIH UDRUŽENJA.....	16

<b>4. LOGISTIČKI OPERATOR .....</b>	<b>19</b>
4.1. POJAM I ULOGA .....	19
4.2. FUNKCIJE LOGISTIČKIH OPERATORA .....	19
4.3. VRSTE LOGISTIČKIH OPERATORA .....	21
4.4. KONCEPTI LOGISTIČKIH OPERATORA .....	23
4.4.1. <i>Koncept 1PL (First Party Logistics)</i> .....	23
4.4.2. <i>Koncept 2PL (Second Party Logistics)</i> .....	23
4.4.3. <i>Koncept 3PL (Third Party Logistics)</i> .....	23
4.4.4. <i>Koncept 4PL (Fourth Party Logistics)</i> .....	24
4.4.5. <i>Koncept 5PL (Fifth Party Logistic)</i> .....	24
<b>5. TRANSFORMACIJA ŠPEDITERA U LOGISTIČKOG OPERATORA .....</b>	<b>26</b>
5.1 SMJERNICE ZA TRANSFORMACIJU KLASIČNOG ŠPEDITERA U LOGISTIČKOG OPERATORA .....	26
5.1.1. <i>Trendovi tržišnih kretanja</i> .....	27
5.1.2. <i>Špediterska logistika u budućnosti</i> .....	27
5.1.3. <i>Strategija za uspješno poslovanje</i> .....	28
<b>6. ZAGREPŠPED LOGISTIKA- PRIMJER PRILAGODBE I TRANSFORMACIJE .....</b>	<b>29</b>
<b>7. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>30</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>31</b>
<b>POPIS SHEMA .....</b>	<b>32</b>
<b>PRILOG 1.....</b>	<b>33</b>



## 1. UVOD

Predmet ovog rada je opis uloge i bitnosti špeditera u lancu opskrbe. Uvjeti globalizacijskih procesa danas na tržištu transportnom predmnijevaju potrebu transformacije klasičnog špediterskog operatora u logističkog špediterskog operatora, koja ujedno uvjetuje i promjenu funkcije iz klasične špedicije u sve brojne i kompleksnije aktivnosti i funkcije logističke špedicije.

Cilj rada je, objasniti osnovna obilježja međunarodne špedicije i špediterskih operatora, te opisati transformaciju klasičnog špediterskog operatora u logističkog operatora, i uz to definirati strategiju i poslovnu politiku špediterskog logističkog operatora, te sveobuhvatno analizirati temu i termin špeditera kao logističkog operatora, i na kraju pokušati dokazati da je logistički špediterski operator jedina moguća perspektiva klasičnog špeditera.

## 2. LOGISTIKA

Logistika kao pojam, obuhvaća one djelatnosti kojima se planira, upravlja, ostvaruje i kontrolira prostorno-vremenska transformacija roba i usluga i sve transformacije u vezi s količinom, svojstvom dobara i vrstom, logističkim određivanjem dobara kao i rukovanjem dobrima.

Sinergijskim djelovanjem takvih djelatnosti povezuju se i pokreću tokovi dobara koji efikasno povezuju točku isporuke s točkom primitka poštujući pravilo da su isporučeni pravi i ispravni proizvodi, u ispravnom i primjerenom stanju, u pravom vremenu, na pravom mjestu, i sve to pazeći na minimalne moguće troškove.<sup>1</sup>

### 2.1. ETIMOLOGIJA POJMA

Teško je pronaći jedinstvenu i opće prihvaćenu definiciju podrijetla samog pojma logistike. S jedne strane literatura preferira francuski izvor riječi koji kaže da pojam potiče ili od francuske riječi „loger“ koja znači stanovati, noćiti pod vedrim nebom, smjestiti se, ukonačiti se ili da je pojam izveden od dočasničkog čina „Marechal de logis“ čiji je posao bilo planirati sve administrativne poslove vezane uz kretanja vojnih snaga francuske u 17. stoljeću,

S druge strane imamo preferiranje grčkog izvora riječi po kojima proistječe ili od grčke riječi „logos“ što znači znanost o principima i oblicima pravilnog mišljenja i prosuđivanja, ili „logistikos“ čije je značenje vještina iskustva i znanja u očuvanju i prosudbi svih relevantnih elemenata u prostoru i vremenu potrebnih za kvalitetno rješavanje taktičkih i strateških zadataka u svim područjima ljudskih djelatnosti.

---

<sup>1</sup> Ratko Zelenika, **Temelji logističke špedicije**, knjiga prva, Rijeka 2005., p. 127

## **2.2. LOGISTIKA I DISTRIBUCIJA**

Da bi se mogla razumjeti međuovisnost logistike i distribucije potrebno je razumjeti pojam i modalitet distribucije, što su distribucijski kanali, što je fizička a što logistička distribucija, te koje je mjesto važnijih vrsta distribucija u logističkom smislu.

### **2.2.1. Pojam distribucije**

Distribucija je višeznačan pojam. On može značiti na primjer: podjelu cjeline na dijelove, podjela, razdioba, dostavljanje, opskrbljivanje, izdavanje robe/energije, razmještanje, raspoređivanje predmeta i mnoge druge stvari. Predmeti preraspodjele mogu biti materijalni (npr. roba, stvari, žive stvari) i nematerijalni (informacije, znanje, usluge).

Sukladno tome može se reći da je distribucija općenito disperziranje, odnosno protok materijalnih i nematerijalnih dobara između proizvođača i potrošača neovisno o prostornim i vremenskim dimenzijama (lokalna tržišta, globalna tržišta itd.)<sup>2</sup>

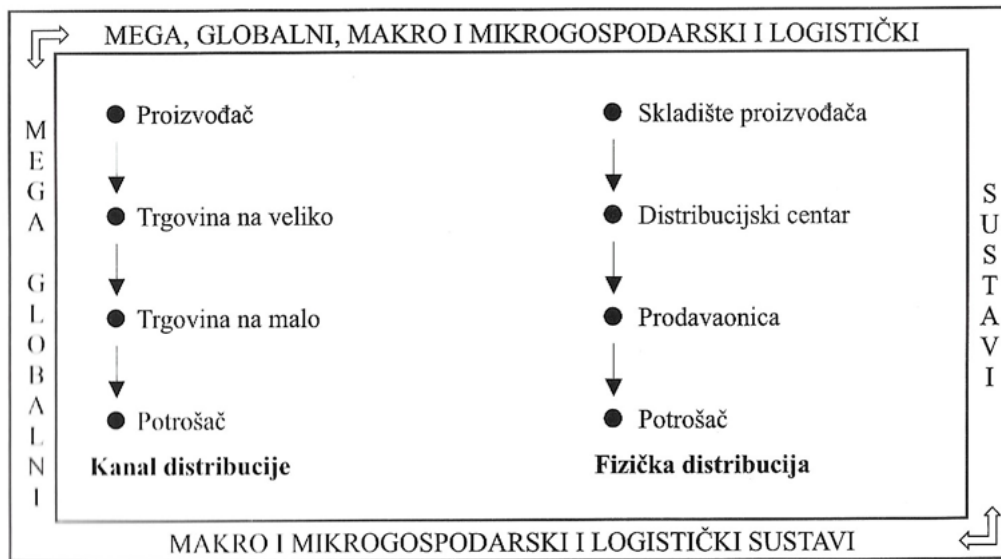
### **2.2.2. Distribucijski Kanali**

Distribucijski kanali su spona između proizvodnje i potrošnje između više institucija putem koje se distribuira roba između interesnih strana. Distribucijski kanal se tako sastoji od skupa organizacija, gospodarskih subjekata, poduzeća, pravnih osoba i fizičkih osoba (posrednici, agenti, trgovci). Bitno je također razlikovati distribucijski kanal od fizičke distribucije i razumjeti njihove razlike.

---

<sup>2</sup> Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, **Upravljanje logističkim mrežama**, Rijeka 2007., p 34-38

## Shema 1: Kanali distribucije i fizička distribucija



Izvor: FE Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, *Upravljanje logističkim mrežama*, Rijeka 2007.

Jedno od bitnijih svojstava distribucijskih kanala su nivoi s kojima se izražava broj učesnika u kanalu. Svaku razinu predstavlja određeni sudionik a oni se generalno dijele na proizvođače, posrednike i krajnje kupce. Sudionici mogu biti stalni (potrošači i proizvođači, te uvjetni (posrednici)

### 2.2.3. Fizička distribucija

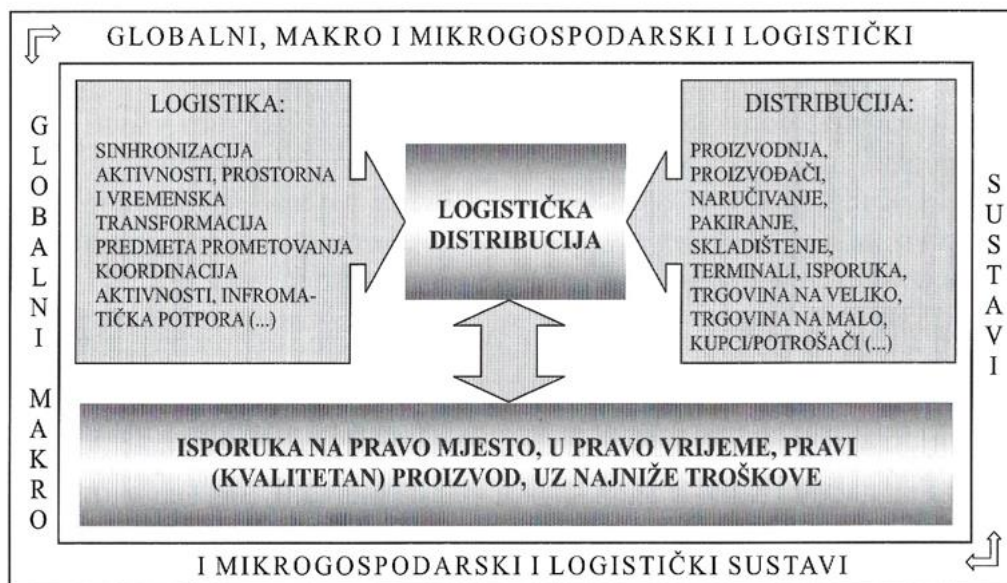
Fizička distribucija definira primjenu i kontrolu fizičkih tokova sirovina i finalnih proizvoda od mjesta nastanka do mjesta uporabe te primjenu istih. Cilj fizičke distribucije je dostavljanje pravih i kvalitetnih roba primjerenog asortimana na predviđene distribucijske točke, uz najniže troškove i na vrijeme, kako bi se ostvario pri tome adekvatan profit i istovremeno zadovoljilo potrebe kupaca i potrošača. Fizička distribucija ovisi o stupnju obrazovanja svih sudionika, sposobnosti, osposobljavanja, vještinama pojedinaca i organizaciji te motivaciji svih subjekata uključenih u distribucijski lanac. Također, uz to, obrazovanim i kvalitetnim ljudskim potencijalima moraju biti na raspolaganju kvalitetne informacije, odnosno

informatijske platforme koje omogućavaju funkcionalno i brzo prostorno komuniciranje između svih učesnika u lancu fizičke distribucije.<sup>3</sup>

#### 2.2.4. Logistička distribucija

Logistička distribucija je u cijelom sustavu logistike najvažniji i temeljni segment koji povezuje pojmove “logistika” i “distribucija” pa se može reći da je logistička distribucija zapravo logistika u užem smislu riječi, pošto ne postoji niti jedan segment logistike u kojem se predmeti logističkih procesa ne distribuiraju.

**Shema 2: Kanali distribucije i fizička distribucija**



Izvor: FE Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, *Upravljanje logističkim mrežama*, Rijeka 2007.

Po svim svojim bitnim značajkama sustav logističke distribucije je fokusiraniji, manje složen i manje dinamičan od općeg sustava logistike i od sustava distribucije. U optimizaciji procesa logističke distribucije posebno je važno obratiti pažnju na ljudske potencijale,

<sup>3</sup> Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, *Upravljanje logističkim mrežama*, Rijeka 2007., p 47-51

informatijske sustave, logističku infrastrukturu i logističko pravo. Gdje su u svim segmentima optimizacije najbitniji ljudski potencijali te njihova razina znanja, obrazovanja i iskustva.<sup>4</sup>

### **2.2.5. Funkcijski (pod)sustavi logističkoga sustava**

U logističkoj industriji bitni podsustavi unutar iste su još:

- a) Sustav trgovinske logistike koji obuhvaća marketinške aktivnosti i aktivnosti vezane uz prodaju i kupovinu određenih proizvoda, zatim povratnu logistiku (vraćanje pogrešno isporučenih proizvoda).
- b) Sustav pripreme predmeta za distribuciju koji se bavi signiranjem, brojenjem, pakiranjem, vaganjem, paletiziranjem, mjerenjem
- c) Sustav upravljanja zalihama koji omogućava optimalne količine zaliha radi primjerene i brze opskrbe svih kupaca i potrošača
- d) Sustav transporta i prometa koji se bavi premještanjem predmeta u transport, odnosno prometovanja između distribucijskih točaka bez obzira o kakvim se robama radi, te na kojim relacijama ili udaljenostima se obavlja transport<sup>5</sup>

### **2.2.6. Dobavni lanac**

Dobavni lanac se proteže od koraka u preoblikovanju bazne sirovine u gotove proizvode za kupce te tvrtki koje obavljaju te korake. Lanac dobave čine barem dva poduzeća povezana razmjenom materijala, informacija i novca.<sup>6</sup> Dobavni lanac omogućuje pokrivanje potreba potrošača ostvarujući pri tome financijsku dobit te objedinjuje međuaktivnost uključenih subjekata koji mogu biti: proizvođači finalnih proizvoda, dobavljači sirovina i materijala, distributeri, logistički operatori, kupci te ostali mogući sudionici.

Svaki dobavni lanac sastoji se od četiri koraka odnosno funkcionalne faze, pri čemu svaki korak uključuje različite subjekte.

---

<sup>4</sup> Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, **Upravljanje logističkim mrežama**, Rijeka 2007., p 51-57

<sup>5</sup> Izvor: *Ratko Zelenika, Logistički sustavi, Rijeka 2005., p 226-227*

<sup>6</sup> Prester, J.: **Upravljanje dobavnim lancem**, Zagreb 2011., p. 21

Faze dobavnog lanca su:

- a) Faza nabave koja uključuje dobavljače komponenata, materijala i sirovina
- b) Faza proizvodnje u koju su uključeni svi proizvođači traženog proizvoda
- c) Faza distribucije koja uključuje prijevoznike, trgovce (veleprodajne I maloprodajne), logističke operatore I sve ostale subjekte koji su sudionici distribucijske mreže
- d) Faza potrošnje koja definira korisnike usluga odnosno kupce

### Shema 3: Faze opskrbnog lanca



Izvor: izradila studentica Doris Matić

Procesi koji se dešavaju unutar opskrbnog lanca mogu se grupirati po četiri funkcionalna ciklusa: prodajni ciklus, ciklus proizvoda, ciklus zaliha i ciklus materijala.<sup>7</sup>

Ciklus prodaje započinje kupac koji dolaskom na prodajno mjesto ili slanjem upita (npr. preko web trgovine), ovisno o tipu robe, vrsti usluge ili tehničkim mogućnostima distribucije. Ciklus zaliha pokreće prodajno mjesto, kada kod praćenja stanja na skladištima količina robe padne ispod planirane minimalne količine. Ciklus proizvodnje pokreće prodajno mjesto odnosno distributer kroz komunikaciju s proizvođačem. Ciklus materijala se još definira kao interface faze proizvodnje i faze nabave a koja se pokreće u svrhu započinjanja proizvodnje ili kontinuiranog praćenja potreba proizvodnje.

Procesi opskrbnog lanca se također mogu još podijeliti na one čije izvršenje započinje reakcija, odnosno odgovor na potražnju, I na one čije izvršenje inicijalizira očekivanje, odnosno predviđanje potražnje.

<sup>7</sup> Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: **Špedicija i logistički procesi**, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

## 2.3. LOGISTIKA I TRANSPORTNI LANAC

Da bi se razumjele temeljne karakteristike transportnih i logističkih lanaca, te mogle uspoređivati njihove sličnosti i razlike te njihova međuovisnost, potrebno je podrobnije pojasniti teme kao što su: pojam i značajke transportnih lanaca, pojam i elemente logističkih lanaca, znakovitosti logističkih lanaca i optimizacija istih te međudnos transportnih lanaca i logističkih lanaca.

### 2.3.1. Transportni lanci

Transportni lanac je zbir, odnosno niz međusobno i interesno povezanih karika, odnosno partnera i aktivnih sudionika koji omogućavaju sigurne, racionalne i brze procese proizvodnje transportnih proizvoda.<sup>8</sup>

Transportni lanci mogu imati različite oblike pa shodno tome mogu biti: kratki lanci (do 5 karika), dugački lanci (6-10 karika), veoma dugački lanci (11-20 karika) i megatransportni lanci (više od 21 karike). Također karike tih lanaca mogu biti čvrste (stalni ugovori) i labave (povremeni ugovori po potrebi posla). Kod kreiranja transportnih lanaca mora se voditi računa o mnogim čimbenicima: duljini transportnog lanca, predmeta koji se transportiraju, o transportnim tehnologijama, geografskom položaju otpremnog i odredišnog mjesta, o transportnoj infrastrukturi, intelektualnom kapitalu, političkoj situaciji na rutama, o kvaliteti dopreme i otpreme robe, troškovima, itd. Danas poznajemo tri osnovna tipa transportnih lanaca: konvencionalni, kombinirani, i multimodalni transport.

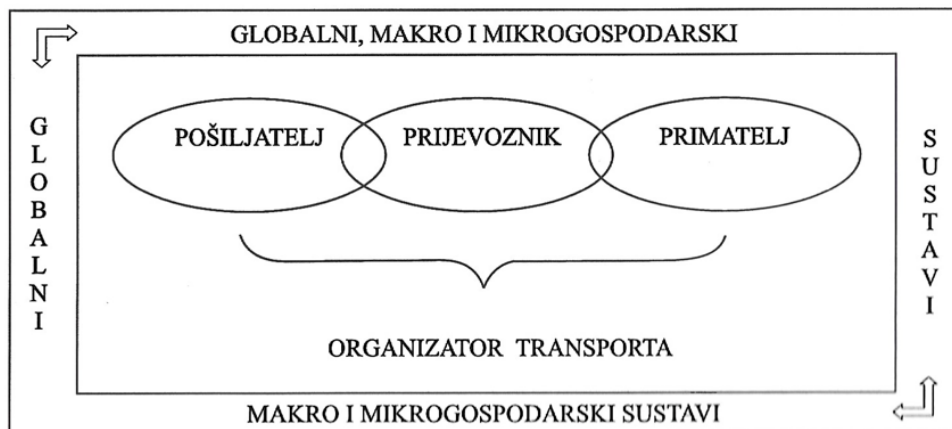
Osnovna svojstva konvencionalnog lanca su da se predmet transporta prevozi i transportira samo s transportnim sredstvima jedne grane prijevoza, na bazi jednog ugovora o prijevozu i jedne isprave o prijevozu te da takav prijevoz organizira samo jedan organizator.

---

<sup>8</sup> Ratko Zelenika, **Logistički sustavi**, Rijeka 2005., p 57



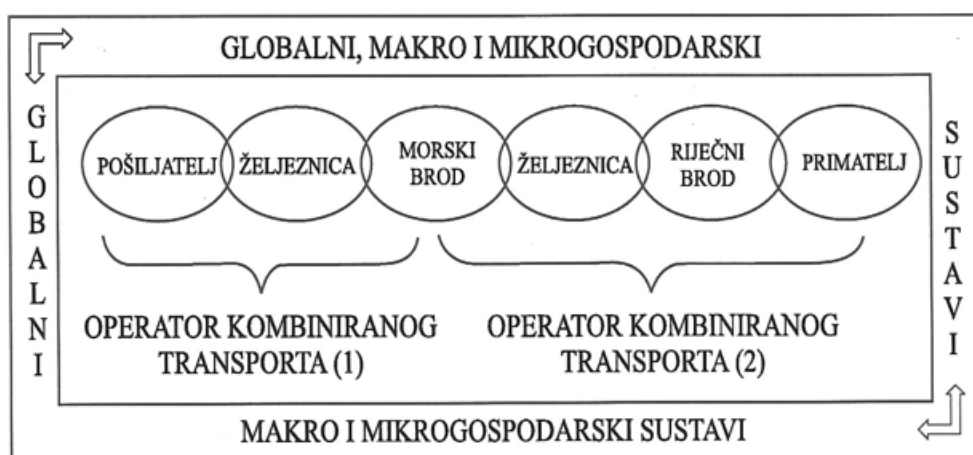
#### Shema 4: Transportni lanci u konvencionalnome transportu



Izvor: Ratko Zelenika, *Logistički sustavi*, Rijeka 2005., p 57

Osnovna svojstva kombiniranog transporta su da se predmet transporta obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva i transportne grane, sklapa se onoliko ugovora koliko je transportnih grana djelovalo, da se osigurava onoliko isprava o prijevozu dobara koliko je potpisano ugovora o prijevozu i da je sveukupni transportni proces organiziran od strane jednog ili više operatora. Transportni lanci u kombiniranom transportu su relativno složeni.

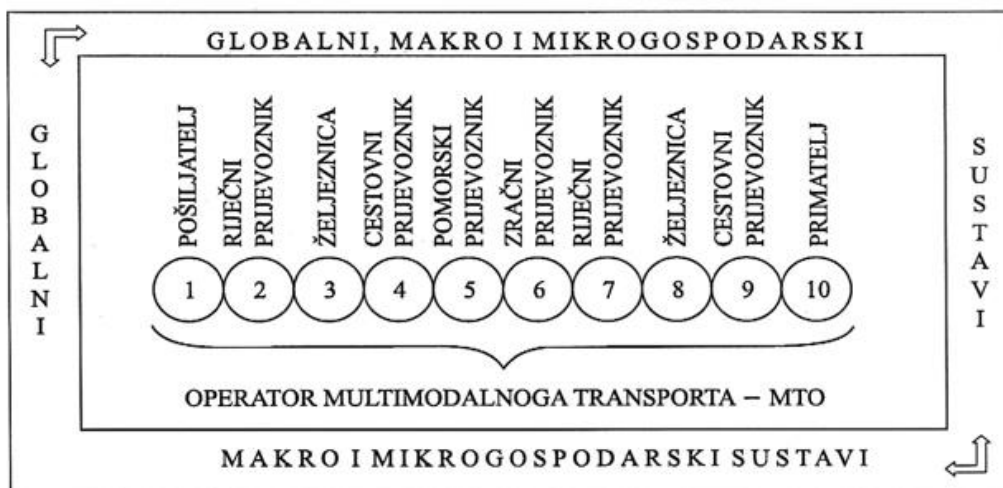
#### Shema 5: Transportni lanci u kombiniranom transportu



Izvor: Ratko Zelenika, *Logistički sustavi*, Rijeka 2005., p 61

Osnovno svojstvo međunarodnog multimodalnog transporta je da su operatori multimodalnoga prijevoza i primatelji roba u različitim državama, da se prijevoz robe obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno da sudjeluju najmanje dvije različite grane transporta. Također, cjelokupni pothvat međunarodnog multimodalnog transporta temelji se samo na jednom ugovoru o prijevozu sklopljenom između operatora multimodalnog transporta s pošiljateljem te da se za cjelokupni postupak ispostavlja samo jedan dokument o prijevozu pošiljke (npr., FBL – NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LANDING). Takav tip transporta operacionalizira isključivo jedan operator, a to je uglavnom međunarodni špediter koji objedinjuje djelatnosti prijevoznika i špeditera.

**Shema 6: Transportni lanci u međunarodnome multimodalnome transport**



Izvor: Ratko Zelenika, *Logistički sustavi*, Rijeka 2005., p 62

### 2.3.2. Logistički lanci

U današnje vrijeme logistički lanac se definira kao skup , odnosno slijed međusobno i interesno uvezanih karika, odnosno logističkih partnera i logističkih uključenih sudionika koji omogućavaju, sigurne, brze, i racionalne procese proizvodnje logističkih proizvoda. Svaka karika u logističkom lancu predstavlja jedan uključen logistički subjekt u procesu proizvodnje

logističkih proizvoda, primjerice: dobavljač-prodavatelj-špediter-prijevoznik-skladištar-distributer-kupac-potrošač.<sup>9</sup>

Logistički lanci se koriste i mogu se organizirati i kreirati u gotovo svakom logističkom, globalnom, mikro i makro sustavu ovisno o potrebama sustava i optimizaciji istoga.

### **2.3.3. Međuodnos transportnih lanaca i logističkih lanaca**

Osnovno obilježje je da logistički lanci ne mogu postojati bez transportnih lanaca, dok istovremeno u teoriji transportni lanci mogu postojati bez logističkih lanaca. U stvarnosti transportni lanci i logistički lanci djeluju u stalnoj sprezi, oni su komplementarni, kompatibilni, međusobno povezani i njihova svrha i funkcija se isprepliću. Navodeći se prije navedenim može se reći da je nemoguće postaviti jasnu razliku između transportnih i logističkih lanaca iako isti, kao pojmovi, nisu sinonimi. Pojedino svaki ima svoju vlastitu funkciju, tehnike i tehnologije, poslove, vlastita načela i organizacijske modele te svoje vlastite pravne institute i pravila.<sup>10</sup>

### **2.3.4. Prometna logistika**

Prometna logistika kako grana logistike obuhvaća sve aktivnosti vezane uz: signiranje, pakiranje, ukrcaje, iskrcaje, prekrcaje, punjenje i pražnjenje kontejnera, skladištenje, paletiranje, transport, dopremu, otpremu, provoz itd., i temelj je prometnologističkog sustava. U prometnologističkoj industriji glavne djelatnosti koje obavljaju posao su špediteri, prijevoznici, primatelji, pošiljatelji, skladištari, izvoznici, carinske službe, osiguravatelji, veterinari i mnogi drugi. Svi oni sa svojim specifičnim znanjima sudjeluju u upravljanjima materijalnim, financijskim i vlasničkim tokovima.

Temeljna zadaća svih prometnologističkih sustava je pripremanje materijalnih dobara za manipulaciju, transport i distribuciju, te obavljanje logističkih djelatnosti vezanih uz manipuliranje, pripremanje, distribuiranje i transportiranje roba.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Ratko Zelenika, **Logistički sustavi**, Rijeka 2005., p 63

<sup>10</sup> Ratko Zelenika, **Logistički sustavi**, Rijeka 2005., p 73-74

<sup>11</sup> Ratko Zelenika, **Logistički sustavi**, Rijeka 2005., p 431-440

### **3. ŠPEDICIJA**

Korijen riječi špedicija proizlazi iz latinske riječi „expeditare“, što u doslovno znači: „odriješiti“, „urediti“, no ovisno o literaturi, pravnim, nacionalnim i međunarodnim izvorima pojavljuju se različiti nazivi (izrazi), tako da se može naići i na izraze kao što su „otpremništvo“ i „otpremnik“. Špedicija se definira kao specijalizirana privredna djelatnost kojoj je svrha bavljenje organizacijom otpreme robe te drugim poslovima koji su s tim u vezi. Špediter obavlja špediciju, a špediter je pravna ili fizička osoba ili privrednik koji se isključivo i obrtnice bavi organiziranjem otpreme dobara svojih komitenata uz pomoć vozara i drugim poslovima koji su povezani.<sup>12</sup>

#### **3.1. VRSTE ŠPEDICIJA**

##### **Nacionalna špedicija**

Nacionalna špedicija se bavi isključivo otpremom i dopremom roba unutar granica jedne države i služi se isključivo domaćim prijevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija može organizirati otpremu i dopremu robe ili unutar jednog mjesta u državi, ili iz jednog mjesta u drugo unutar iste države. Bitno je napomenuti također, da se nacionalni špediter ne može baviti organizacijom i otpremom robe u međunarodnom prometu, dok istovremeno međunarodni špediter može redovito obavljati špeditersku djelatnost u nacionalnom prometu. Organizacijski model špedicije i špediterstva se razlikuje od države do države, pa na primjer, dok u hrvatskoj imamo dva tipa nacionalne špedicije (čisti i mješoviti tip), dotle u engleskoj postoji samo međunarodna špedicija.

##### **Međunarodna špedicija**

Međunarodna špedicija se bavi organizacijom i dostavom roba i dobara iz matične zemlje u strane zemlje (izvozna špedicija), dopremom roba i dobara iz stranih zemalja u vlastitu zemlju

---

<sup>12</sup> Ratko Zelenika, **Međunarodna špedicija**, Rijeka 1996., p 47-51

(uvozna špedicija) te prijevozom dobara i roba između nedomicilnih zemalja preko vlastite države (tranzitna ili provozna špedicija). U praksi ne postoji specijalizacija međunarodnih špeditera za samo pojedinu vrstu, već se špediteri u pravilu bave svim vrstama špedicije.

Međunarodnu špediciju možemo podijeliti po određenim specijalizacijama na tri glavna tipa:

### *3.2.2.1 Lučka (pomorska) špedicija*

Isključivo se bavi organiziranjem dopreme ili otpreme roba pomorskim transportnim sredstvima. Poslove lučke (pomorske) špedicije odrađuju lučki (pomorski) špediteri. Danas se oko tri četvrtine svjetske trgovine odvije preko mora, pa je samim time i glavna koncentracija rada međunarodne špedicije u pomorskim lukama. Lučka se špedicija često naziva i “pomorskom špedicijom”. More je najjeftiniji prometni put te svojim karakteristikama omogućava veći i obimniji robni promet između kontinenata nego bilo koji drugi oblik transporta. Lučki špediteri moraju odrađivati brojne poslove, kao na primjer: istovar, utovar, pretovar, signiranje pakiranja, stupanje u odnose s brodarima, uskladištenje robe, sortiranje robe, slagačima, željeznicom, cestovnim prijevoznicima, javnim skladištima, osiguravateljima, sanitarnim, veterinarskim, carinskim, i drugim sudionicima u prometnom sustavu te mnoge druge stvari i poslove koji su nužni za uspješan transport roba i dobara.

Samim time, lučki špediteri mogu izuzetno utjecati na stručno, sigurno, brzo i ekonomično izvršavanje obaveza svih učesnika u prometu robe morskim putem. Lučki špediter ima naročito značenje u multimodalnom odnosno kombiniranom (i integralnom) transportu gdje morske luke imaju izuzetnu važnost, jer se on koristeći FIATA teretnicu za kombinirani transport, pojavljuje kao “operator kombiniranog transporta” i tako postaje “nositelj cjelokupnog transportnog pothvata”<sup>13</sup>

### *3.2.2.2 Kontinentalna špedicija*

Pretežno ili isključivo se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe isključivo kopnenim transportnim putevima. Kontinentalnu špediciju dijelimo na: željezničku, riječno-

---

<sup>13</sup> Ratko Zelenika, **Međunarodna špedicija**, Rijeka 1996., p 73-76

kanalsko-jezersku, cestovnu i zračnu špediciju. Za poslove kontinentalne špedicije, špediteri se specijaliziraju za poslove otpreme i dopreme s jednim od navedenih transportnih puteva. U praksi je takva specijalizacija najčešće minorizirana pošto se većina kopnenih špeditera po potrebi bavi svim navedenim vrstama kontinentalnog prijevoza prema propisima i običajima koji vrijede za specifičnu prijevoznu granu, te a taj način minimiziraju troškove transporta i maksimiziraju profit.<sup>14</sup>

### 3.2.2.3 Granična špedicija

Pretežno se bavi carinskim poslovima, te sa svim ostalim poslovima koji su vezani s prijelazom roba kroz granice država. Poslovima granične špedicije se bave granični špediteri.

Posao graničnog špeditera obuhvaća sve usluge vezane s odrađivanjem carinskih formalnosti oko uvoza, izvoza i provoza roba među državama, te poslovima i manipulacijama koje se uobičajeno provode na robi na granici (privremeno uskladištenje, pretovar robe, pregled robe sa sanitarnim, veterinarskim te fitosanitarnim organima i sl). Specifičnost rada graničnih špeditera je da oni svoj posao u segmentu špediterske djelatnosti najčešće rade po zahtjevu i za račun drugih (lučkih kontinentalnih i graničnih) špeditera koji na određenom graničnom prelazu nemaju vlastito organizirano poslovanje.<sup>15</sup>

## 3.2. MEĐUNARODNI ŠPEDITERI

Zadaća međunarodnog špeditera je oslobađanje svojeg nalogodavca (uvoznika, izvoznika, proizvođača) cjelokupne potrebe i obaveze oko dopreme, otpreme i provoza roba u međunarodnom prometu, da se nalogodavac može posvetiti isključivo svojoj osnovnoj djelatnosti.<sup>16</sup>

Međunarodni špediter može biti privrednik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, koja može isključivo i u obliku stalnog

---

<sup>14</sup> Ratko Zelenika, **Međunarodna špedicija**, Rijeka 1996., p 77

<sup>15</sup> Ratko Zelenika, **Međunarodna špedicija**, Rijeka 1996., p 78

<sup>16</sup> Ratko Zelenika, **Međunarodna špedicija**, Rijeka 1996., p 111

zaposlenja zaključivati poslove i dogovore ili u svoje ime i za tuđi račun. ili u tuđe ime i za tuđi račun, ili u svoje ime i za svoj račun.

Poslove špeditera sistematiziramo u osnovne i specijalne poslove.

### **3.2.1. Osnovni poslovi**

Iako se zakonski ne radi posebna raščlamba između osnovnih i specijalnih poslova, ipak možemo definirati osnovne poslove kao one bez kojih je nemoguće niti zamisliti funkcioniranje sustava. Po tome, sasvim je jasno da grupu osnovnih poslova špeditera čine ovi poslovi:

- a) Stručno savjetovanje i sudjelovanje u pregovorima u svrhu sklapanja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji
- b) Intradacija
- c) Doziv robe
- d) Sklapanje ugovora o prijevozu dobara na klasičan način – upotreba transporta jedne prometne grane
- e) Sklapanje ugovora o multimodalnom transport dobara i organizacija transporta “od vrata do vrata”
- f) Primanje robe radi otpreme
- g) Otprema, doprema i provoz robe u užem smislu
- h) Sklapanje ugovora o iskrcaju, ukrcaju, i prekrcaju robe
- i) Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju
- j) Sklapanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe
- k) Dostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih isprava
- l) Odrađivanje poslova vezanih uz carinjenje robe
- m) Kontroliranje ispravnosti dokumenata i obračuna carine, vozarine te drugih pristojbi i troškova
- n) Informiranje nalogodavca

### 3.2.2. Specijalni poslovi

Specijalni poslovi su poslovi koje špediter obavlja u manjem obujmu, kako bi upotpunio grupu usluga koje pruža.<sup>17</sup>

Prema tome u specijalne špediterske poslove možemo ubrojiti:

- a) Kontrolu kvalitete i količine robe
- b) Uzimanje uzoraka
- c) Praćenje transporta
- d) Doleđivanje robe
- e) Izdavanje garantnih pisama
- f) Zastupanje u slučaju havarije
- g) Naplata robe
- h) Leasing poslovi

### 3.3. MEĐUNARODNI SAVEZ ŠPEDITERSKIH UDRUŽENJA

FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) je međunarodna špediterska organizacija koja u najvećem opsegu regulira špeditersku djelatnost. Osnovana je 1926. godine u Beču, a uloga joj je unapređenje špediterskih djelatnosti širom svijeta i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga kao što su UIC, IRU, IATA, IMO i sl. Djelovanje saveza se najviše ogleda kroz dokumente (FIATA documents) koji omogućuju jednostavnije rukovanje dobrima za vrijeme transporta i izvršenje dopreme dobara do odredišta.<sup>18</sup>

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruga su:

- a) FCR, „Forwarders Certificate of Receipt“ – Špediterska potvrda (FIATA)
- b) FCT, „Forwarders Certificate of Transport“ -Špediterska transportna potvrda (FIATA)

---

<sup>17</sup> Izv.prof.dr.sc. Darko Babić, izv.prof.dr.sc. Ratko Stanković, doc.dr.sc. Ivona Bajor **Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti**, Zagreb 2020., p 185

<sup>18</sup> Prof. dr. sc. Čedomir Ivaković, Dr. sc. Ratko Stanković, Prof. Dr. sc. Mario Šafran, **Špedicija i logistički procesi**, Zagreb, 2010



- c) FBL, „FIATA Intermodal Transport Bill of Landing“ – FIATA (špediterska) teretnica za internacionalni prijevoz.
- d) FWR, „FIATA Warehouse Receipt“ – FIATA skladišna potvrda
- e) SDT, „Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods“ – Potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe (FIATA- SDT)
- f) FFI, „FIATA Forwarding Instructions“ – FIATA špediterske upute

Suppliers or Forwarders Principals		 <b>FIATA FCR</b>			
		<b>Forwarders Certificate of Receipt</b> <b>ORIGINAL</b>		No. <input type="text"/> <small>(Country Code)</small> Forw. Ref. <input type="text"/>	
Consignee					
					
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					
We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition		* 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.			
<input type="checkbox"/> at the disposal of the consignee. with irrevocable instructions*		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.			
<input type="checkbox"/> to be forwarded to the consignee		Place and date of issue <input type="text"/>			
Remarks		Stamp an signature <input type="text"/>			
Instructions as to freight and charges <input type="text"/>					

*Prilog 1. FIATA-ina špediterska potvrda*

# FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI

3336 Consignor 1		 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		4499 Conditions of sale 9	
8086 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  6345 Currency and 5011 value insured
3258 Place of destination		To be covered by you	
1102 Marks & numbers 12	7224 Number & 7064 type of pkgs.	7002 Description of goods 13	7357 Commodity code 14  8202 Gross weight 15  8122 Cube 16  6048 Net net weight  Value
The goods and instructions are accepted and dish with subject to the Trading Conditions printed overleaf.			
4878 Handling instructions (dangerous goods etc.) 17		Dimensions/Measurement and weight of each package	
1346 Document enclosed: _____		1150 Document required: _____	
		Orig. Copy	
		4052 Terms of delivery 19	
		3419 Place and 2005 date of issue 20	
		4426 Authentication  21	

Text authorized by FIATA, COPYRIGHT FIATA/Zürich - Switzerland 4/84

specimen

Prilog 2. FIATA špediterske upute

## 4. LOGISTIČKI OPERATOR

Da bi se objasnio pojam „Logistički operator“ i njegovo značenje potrebno je obuhvatiti nekoliko cjelina u razmatranje: logističku špediciju i logističkog operatora kao pojmove, samu funkciju logističkog operatora u logističkim sustavima, koje su vrste logističke špedicije i logističkih operatora te na kraju poslovnu politiku kao čimbenik uspješnosti poslovanja.

### 4.1. POJAM I ULOGA

Logistički operatori upravljaju robnim tokovima i svim aktivnostima vezanim uz robne tokove. Logistički operatori mogu biti gospodarski subjekti, fizičke ili pravne osobe koje se ekskluzivno i u obliku stalnoga uposlenja bave organizacijom (ili egzekucijom logističkih procesa vezano uz prijevoz, premještanje, prijenos, manipuliranje, distribuciju sirovina, gotovih proizvoda ili poluproizvoda te stvari, od točke isporuke, preko točke razdiobe, odnosno točke koncentracije, do točke primitka.<sup>19</sup>

Špediterski logistički operator je dakle registrirana i ovlaštena fizička ili pravna osoba koja radi ili u svoje ime i za svoj račun obavlja ili organizira obavljanje logističkih aktivnosti koje su povezane s prijevozom, manipuliranjem, prijenosom, premještanjem, distribucijom sirovina, poluproizvoda, repromaterijala (...) od točaka isporuke, preko točaka razdiobe, do točaka primitka, i koja kroz sve to uz minimalne uložene resurse i potencijale maksimalno zadovoljava zahtjeve tržišta odnosno nalogodavaca ili partnera.<sup>20</sup>

### 4.2. FUNKCIJE LOGISTIČKIH OPERATORA

Logistički operatori omogućuju da se kvalitetni proizvodi (ili usluge) u optimalnim količinama distribuiraju na prava mjesta, u pravim trenutcima i uz najpovoljnije uvijete. Najvažnije funkcije logističkog špeditera u logističkim sustavima su:

---

1) <sup>19</sup> Ratko Zelenika: **Temelji logističke špedicije, knjiga prva**, Rijeka 2005., p. 312

<sup>20</sup> Ratko Zelenika: **Temelji logističke špedicije, knjiga prva**, Rijeka 2005., p. 313

- a) megalogistička špediterska funkcija – megatransportni lanci i mreže, megalogistički lanci i mreže.
- b) globalnologistička špediterska funkcija -globalnotransportni i globalnologistički lanci i mreže.
- c) makrologistička špediterska funkcija – makrotransportni i makrologistički lanci i mreže.
- d) mikrologistička špediterska funkcija – gdje logistički špediteri obavljaju špediterske uloge.
- e) metalogistička špediterska funkcija – kooperacija logističkih subjekata.
- f) interlogistička špediterska funkcija – izučavanje logističkih fenomena između kompatibilnih i komplementarnih sustava.
- g) intralogistička špediterska funkcija – djelotvorno upravljanje svim potencijalima, resursima procesima i tokovima.
- h) servisnologistička špediterska funkcija – davanje stručnih savjeta ili organizacija odgovarajućih servisiranja.
- i) distribucijskologistička špediterska funkcija – upravljanje prijevoznim sredstvima, skladištima, terminalima itd.
- j) informacijskologistička špediterska funkcija – logističko komuniciranje unutar logističkih sustava
- k) menadžmentskologistička špediterska funkcija – strateške, taktičke, operativne funkcije – unaprijed osmišljene i planirane logističke mjere reguliranja poslovanja
- l) primarnologistička špediterska funkcija – bavi se ekstraktivnim granama proizvodnje kao što su : poljoprivreda, lov, šumarstvo, ribarstvo, rudarstvo i vađenje
- m) sekundarnologistička špediterska funkcija – sofisticirana nadogradnja primarne logistike.
- n) tercijalnologistička špediterska funkcija – ili logistika logistike.
- o) kvartarnologistička špediterska funkcija – daljnja kvalitetna nadogradnja tercijarne logistike
- p) kvintarnologistička špediterska funkcija – nadograđuje najvažnije fenomene primarne, sekundarne, tercijarne i kvartarne logistike.
- q) održivologistička špediterska funkcija – bavi se pitanjem kako osigurati gospodarski rast i istovremeno ne uništiti prirodne resurse.

- r) ostale špediterskologističke funkcije<sup>21</sup>

### 4.3. VRSTE LOGISTIČKIH OPERATORA

Logistički operatori kao i klasični špediteri imaju jednake temelje vrste i klasificiraju se kao: nacionalna špedicija i nacionalni špediteri te međunarodna špedicija i međunarodni špediteri. No s obzirom na to su procesi proizvodnje špediterskologističkih proizvoda u špediterskologističkim industrijama utemeljeni na logističkim načelima, pravilima, znanjima, vještinama, i aktivnostima, a što nije svojstveno za procese proizvodnje klasičnih špeditera, pored navedenih vrsta klasičnih i logističkih špedicija postoje i specijalističke vrste logičke špedicije i logističkih operatora.

Najvažnije vrste logističkih operatora, i logističke špedicije jesu:

- a) proizvodnologistička špedicija i proizvodnologistički operatori– operacionalizira se u srednjim, velikim, i malim proizvodnim sustavima.
- b) skladišnologistička špedicija i skladišnologistički operatori– specijalizirana djelatnost koja se bavi podržavanjem logističkih subjekata u skladišnologističkoj industriji.
- c) trgovinskologistička špedicija i trgovinskologistički operatori– obuhvaća osim kupoprodaje robe i ostale logističke djelatnosti vezane uz trgovinu (sortiranje, razdvajanje itd.).
- d) transportnologistička špedicija i transportnologistički operatori– proizvodi transportnologističke proizvode te time omogućuje prijevoz, prijenos premještanje roba i dobara.
- e) prometnologistička špedicija i prometnologistički operatori – bavi se dizajniranjem transportnih i logističkih mreža.
- f) distribucijskologistička špedicija i distribucijskologistički operatori– pomoću odgovarajućih potencijala, resursa, elemenata kreiraju dizajnira i operacionalizira distribucijske tokove.
- g) osiguravateljnologistička špedicija i osiguravateljnologistički operatori – posebna kvintarna logistika koja pomoću odgovarajućih elemenata proizvodi osiguravateljnologističke proizvode.

---

<sup>21</sup> Ratko Zelenika: **Temelji logističke špedicije, knjiga prva**, Rijeka 2005., p. 331-387

- h) tehničkologistička špedicija i tehnološkologistički operatori – omogućuje potporu proizvođačima transportne, prometne i logističke suprastrukture, kao temeljnim elementima upravljanja špediterskih, transportnih, prometnih, logističkih i distribucijskih industrija.
- i) organizacijskologistička špedicija i organizacijskologistički operatori – omogućuje pomoć logističkim subjektima u organiziranju njihovih potencijala.
- j) ekonomskologistička špedicija i ekonomskologistički operatori – je skup specijalističkih znanja i aktivnosti koje omogućuju potporu logističkim subjektima u racionalnom dizajniranju procesa.
- k) pravnologistička špedicija i pravnologistički operatori – znanja i aktivnosti koje omogućavaju potporu logističkim subjektima u primjerenom uređivanju njihovih pravnih odnosa te njihovih prava i obaveza.<sup>22</sup>

**Shema 7: Vrste logističke špedicije i logističkih špeditera**



Izvor: Zelenika, R., *Temelji logističke špedicije*

<sup>22</sup> Ratko Zelenika: *Temelji logističke špedicije, knjiga prva*, Rijeka 2005., p. 381-420

## **4.4. KONCEPTI LOGISTIČKIH OPERATORA**

Logistička industrija se konstantno razvija i postaje višeslojni servis od prvog do petog koncepta. Najstarija forma logistike je 1PL dok je 5PL najnovija. Različiti faktori su utjecali na razvoj slojevitosti konceptata a neki od faktora su razvoj tehnologija i umjetne inteligencije, globalizacija, razvoj e-tržišta koji potiču i razvoj logističke industrije.

### **4.4.1. Koncept 1PL (First Party Logistics)**

1PL je prvi nivo logistike. Uključuje transport dobara i materijala korištenjem internih resursa tvrtke. Samim time 1PL je obično neki postojeći odjel unutar organizacije ili tvrtke koje distribucijsku roba i dobara obavlja interno, i takav princip je uobičajen kod tvrtki koje se bave proizvodnjom, prodajom i distribucijom.

### **4.4.2. Koncept 2PL (Second Party Logistics)**

Kada se transportne i skladišne usluge outsorčaju vanjskim logističkim operatorima onda se takav concept naziva 2PL. Tvrtke koje pružaju takve usluge zovu se 2PL operatori. 2PL operatori posjeduju vlastite kapacitete kao što su skladišta, transportna flota kamiona i sl., i upravljaju s njima. Usluga koju isporučuju klijentima je ograničena na jedan dio opskrbnog lanca bez uključivanja sveukupno potrebnih logističkih usluga. Uobičajeno su to transportne tvrtke specijalizirane za jedan određen segment transporta. Primjer toga sun npr. brodarske tvrtke ili željeznički promet. 2PL operatori se većinski bave međunarodnim transportom ili međunarodnom prodajom.

### **4.4.3. Koncept 3PL (Third Party Logistics)**

3PL je definiran kao: outsorcanje svih ili Koliko je to moguće više tvrtkinih logističkih operacija trećoj strain, odnosno tvrtkama specijaliziranim za logističke operacije svih oblika.

U ovom slučaju klijent sklapa ugovor i povezuje se sa logističkom tvrtkom koje se obavezuje da će prevesti teret od skladišta do luke u nekoj drugoj državi. Logistička tvrtka A nema kapaciteta za prijevoz morem, pa u tom slučaju angažira tvrtku B koja se bavi tim tipom

prijevoza. Ono što razlikuje 3PL od 2PL je raspon servisa koji se nude. 3PL servis je više integriran jer osim transporta uključuje i druge elemente dobavnog lanca.

Tipične aktivnosti kojima se 3PL operatori bave su:

- a) transportom, manipuliranjem i skladištenjem roba
- b) upravljanje skladišnim prostorima i distribucija dobara
- c) operacije dobrima na terminalima
- d) uobičajenim brokerskim uslugama
- e) nizom drugih usluga kao što su usluge povezane s pakiranjem, praćenjem, upravljanjem zalihama te komunikacija s klijentima

Ono čime se 3PL operator ne bavi jest dizajniranje i planiranje opskrbnih lanaca. Taj dio je prepušten klijentu i njegovim logističkim operatorima.

#### **4.4.4. Koncept 4PL (Fourth Party Logistics)**

Ovaj concept se prvi puta pojavio negdje u 1990-tima i jedan je korak iznad 3PL koncepta u kojem logističke tvrtke igraju puno veću ulogu.

Razlikuje se od 3PL logistike po sljedećim karakteristikama:

- a) 4PL organizacije su uobičajeno zasebni entiteti stvoreni udruživanjem dvije ili više interesne strane, gdje je jedna strana klijent koji može imati jednog ili više partnera.
- b) 4PL djeluje kao jedinstveni entitet između klijenta i više logističkih operatora
- c) Moguće je da velika tvrtka koja djeluje kao treća strana u ugovoru samostalno organizira 4PL entitet sa svojom postojećom infrastrukturom

4PL se često naziva i LLP (Lead Logistics Provider), i tretira se kao konzultantska tvrtka u mnogim opskrbnim lancima. U ovom slučaju klijent informira logističkog operatora što mu je potrebno, i onda operator dizajnira i upravlja kompletnim opskrbnim lancem za klijenta.

#### **4.4.5. Koncept 5PL (Fifth Party Logistic)**

Ovo je relativno novi model koji je nastao kao kombinacija 3PL i 4PL gdje su sve operacije u dostavnom lancu kontrolirane korištenjem informacijskih tehnologija (IT). Dodatna karakteristika 5PL logističkih operatora je da objedinjuju logističke operacije za više klijenata.



5PL objedinjuje potrebe i zahtjeve svih svojih klijenata u zajedničke volumene transporta ili skladištenja kako bi se dobili povoljniji uvjeti transporta kod npr, avionskih kompanija ili brodarskih kompanija. Isto vrijedi i za druge logističke service kao što su skladištenje i distribucija.

Osim integracije, menadžmenta i kontrole zaliha dostavnog lanca 5PL tvrtke također nude i dodatne usluge kao što su call centri, online plaćanja ili dostavne mreže.

5PL operator koordinira cjelokupnim procesom dostave roba i komunicira direktno sa svim kontraktorima unutar lanca distribucije.<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Top Logistics, Web Izvor

## **5. TRANSFORMACIJA ŠPEDITERA U LOGISTIČKOG OPERATORA**

Globalizacija, ubrzani razvoj i modernizacija prometne infrastrukture te novih zahtjeva tržišta koji se s tim procesima pojavljuju, sve više težište rada špeditera prebacuju na logistiku i njene specifičnosti. Sukladno tome, špediteri se prilagođavaju tijekomvima tržišta i sve više postaju logističko-špediterski operatori i to 3PL (cross-docking), 4PL (fourth party logistic) i 7PL (kombinacija 3PL i 4PL) operatori koji djeluju unutar kompleksnih logističkih lanaca zadovoljavajući sve aktivnosti u organizaciji i koordinaciji usluga po principu outsourcinga.<sup>24</sup>

### **5.1 SMJERNICE ZA TRANSFORMACIJU KLASIČNOG ŠPEDITERA U LOGISTIČKOG OPERATORA**

Procesom globalizacije, uklanjanjem trgovinskih barijera, te istovremeno jačanja svjetske konkurencije i upotrebom novih tehnologija globalne kompanije polako potiskuju lokalne špeditere i lokalno orijentirane tvrtke, što zahtjeva od tvrtki i pojedinaca osmišljavanje novih poslovnih strategija kako bi opstali na tržištu i ostali konkurentni. Pa shodno tome opstanak špediterskih tvrtki u takvom konkurentnom okruženju pretpostavlja znatno širenje ponude špeditersko-logističkih usluga i širenje na pružanje usluga: distribucije robe, skladištenja robe, financijske poslove i brojne druge usluge.

Klasični špediteri moraju znatno širiti i produbljivati špediterske aktivnosti u segmentima proizvodne logistike, skladišne logistike, osiguravateljske logistike, menadžment logistike, marketing logistike itd. Također je važno i konzistentno definiranje logističko poslovne politike unutar tvrtke kao što su: tržišne, kadrovske, financijske proizvodne, i razvojne politike poduzeća.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> univ. back. Ing. Logist.Martina Tomić, Dr.Sc Tanja Poletan Jugović, **Principi konkurentnog poslovanja na tržištu logističko-špediterskih usluga**, Rijeka, 2015

<sup>25</sup> Bendeković Jadranka, Vuletić Dora, Gotovac Marko, **Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe**, Zagreb, 2013, p 4-9

### **5.1.1. Trendovi tržišnih kretanja**

Pojavom interneta i novih tehnologija dolazi do drastičnih preinaka koje u zadnje vrijeme uočavamo u transportnoj logistici i u upravljanju lancima opskrbe. Proces globalizacije koji se trenutno dešava u svijetu, stvara potrebu za praćenjem razvitka svjetskoga gospodarstva i društva. Promjena u smislu smanjenja trgovinskih barijera, konstantnog jačanja međunarodne konkurencije, tehnologije, većih mogućnosti i prilika od onih do sada postojećih na nacionalnim razinama koji se najviše očituje kroz trend “outsourcinga” koji bilježi veliki rast. Kod promatranja logističkih trendova, ne može se ne spomenuti usluga “cross docking-a” koji mora postati djelatnost logističkoga špediterskog operatora. Cross docking se definira kao – direktan tok robe preko logističko-distribucijskih centara (LCD\_a) od prihvatne do distribucijske funkcije.

### **5.1.2. Špediterska logistika u budućnosti**

Špediterska logistika je aktivnost, koja kao zbir koordiniranih, planiranih, reguliranih i kontroliranih nematerijalnih aktivnosti povezuje sve djelomične aktivnosti svladavanja prostornih i vremenskih udaljenosti u optimalne jedinstvene logičke procese od točaka isporuke do točaka primitka a da pri tome maksimalno udovoljava zahtjeve i potrebe svih sudionika.

Logistički operatori smanjuju potrebu za brojnim tržišnim posrednicima, uslugama carinskog zastupanja, skladištenja, te administrativnim uslugama te time smanjuju broj potrebnih karika u lancu za uspješno poslovanje i transport roba i dobara. Dakle karika koja minimalno ulažući resurse maksimalno udovoljava zahtjevima tržišta, odnosno svog nalogodavca ili korisnika usluge. Proces transporta se ubrzava i pojednostavljuje za krajnjeg korisnika logističko-špediterske usluge.

### 5.1.3. Strategija za uspješno poslovanje

Za uspješno poslovanje svakog špediterskog poduzeća koje se želi transformirati i afirmirati kao logistički operator, poduzeće mora specificirati svoju logističku strategiju kao zbir dugoročnih ciljeva, smjernica, planova, potencijala i resursa za ostvarenje nametnutih ciljeva. Poduzeće mora voditi računa o tržištu na kojem se želi afirmirati, npr. da li je njihovo željeno područje djelovanja nacionalno, međunarodno, europsko, tranzitno ili prekomorsko.

Današnji trendovi ukazuju da je potražnja za megalogističkim operatorima sve veća, što znači da špediter mora angažirati i koordinirati brojne aktivne sudionike u procesu, pa se time uključuje u proces već u početku dopreme dobara od prodavatelja do logističkog centra, pri tome ne zaboravljajući da doprema svih dobara mora biti sinhronizirana s otpremom do krajnjeg korisnika.

Budući da je za logistički proces bitna pravovremena i pouzdana informacija što se u svakom koraku procesa dešava, špediter kao logistički operator mora biti informiran u svakom trenutku o poduzetim aktivnostima, eventualnim zastojevima, poteškoćama, stanju i kretanju dobara te mogućim rješenjima nastalih problema.

Također, da bi tvrtka uspješno djelovala ne smije zaboraviti niti zanemariti svoje ljudske potencijale, ulaganje u špediterski marketing, mora definirati špeditersku proizvodnu politiku, te osigurati krajnji cilj aktivnosti koji je trajno osiguravanje maksimalnog financijskog rezultata.

## **6. ZAGREBŠPED LOGISTIKA- PRIMJER PRILAGODBE I TRANSFORMACIJE**

Zagrebšped logistika d.o.o Zagreb, kao hrvatska tvrtka koja posluje već više od 50 godina na području špedicije je dobar primjer transformacije jedne tvrtke iz klasično špediterske u logističko špeditersku tvrtku, te svojim aktivnostima u unaprjeđenju vlastitog poslovanja pokriva široki spektar djelatnosti i aktivnosti (kako u pružanju usluga korisnicima, tako i u unutrašnjem razvoju tvrtke) koje su danas standard kod logističke špedicije.

Od aktivnosti unutar tvrtke kao što su informatizacija poslovanja ( implementacija IKT rješenja kojeg je financirala EU iz Europskog fonda za regionalni razvoj) putem kojeg poboljšavaju sve segmente poslovanja kao što su praćenje kretanja pošiljki u stvarnom vremenu i automatizacija skladišta kao bitnog preduvjeta za uspješnu distribuciju robe, do aktivnosti širenja poslovanja i pokrivanja što većeg spektra usluga kojim se bavi i koje pokrivaju logistički operatori. Pa tako trenutno Zagrebšped logistika nudi široki spektar logističkih i špediterskih usluga kao što su: skladištenje, distribucija, zbirni transport, kamionski transport, željeznički transport, pomorsko-kontejnerski transport, avionski transport, carinsko posredovanje, carinjenje na graničnim prelazima, vanjskotrgovinsko i devizno poslovanje, usluge privatnim korisnicima te knjigovodstvene i računovodstvene usluge.

Svoje poslovanje vodi kroz niz izdvojenih poslovnica specijaliziranih za određene transportne usluge (npr. kontejnersko-pomorska poslovnica u Rijeci ,ili specijalizirana poslovnica za organizaciju željezničkog prijevoza) a prisutni su i na graničnim prijelazima radi jednostavnijeg obavljanja carinskih aktivnosti.

Jedna je od prvih hrvatskih tvrtki koja je dobila AEO (Authorised Economic Operator) certifikat, koji daje status Ovlaštenog gospodarskog subjekta u EU koji ispunjava mjerila u vezi s usklađenošću s carinskim propisima, odgovarajućim normama vođenja evidencije i financijskom solventnošću.

Strategija tvrtke za uspješno poslovanje je stalnim unaprjeđivanjem kvalitete i razvoja poslovanja pružiti komitentima kontinuirani rast na tržištu. Tvrtka je članica udruženja međunarodnih otpremnika Hrvatske,te članica IATA i FIATA <sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Zagrebšped Logistika, Službena web stranica, 2022

## 7. ZAKLJUČAK

Zbog trenutnih procesa globalizacije, ubrzanja protoka ljudi i dobara na međunarodnoj razini, te promjene sveukupnih gospodarskih trendova u svijetu, klasična špedicija sve više postaje stvar prošlosti i klasične špediterske tvrtke sve više prerastaju u svojevrstne logističke operatore kao proizvođače i ponuđače logističkih usluga, organiziraju, koordiniraju i izvršavaju sve aktivnosti u logističkim procesima. U današnjem gospodarskom okruženju i uvjetima sve veće konkurencije mogu opstati samo oni koji su sposobni brzo se prilagođavati kretanjima i uvjetima na tržištima svijeta.

Zato je nužno da se svi uključeni u klasičnu špediciju, a koja polako postaje stvar prošlosti, upućuju na izobrazbu u logističke operatore ili da se specijaliziraju za ostale poslove iz djelokruga otpremništva i logistike.

Današnji špediteri, zbog pritiska konkurencije, moraju širiti svoju ponudu špediterskih usluga i obavljati sve više aktivnosti unutar logističkih sustava uključujući i koordinaciju i organizaciju. Sve kompleksnije potrebe i zahtjevi korisnika usluge tjeraju špeditera da se mora brinuti o tome da svaka vrsta robe, bilo kakve kvalitete i količine dođe na traženo mjesto u traženo vrijeme uz što manje troškove otpreme. Iz tog razloga, klasična špedicija kao takva ne može više opstajati nego se mora prilagođavati poslovanju na logističkim principima uz odgovarajuću razinu širokog spektra usluga koje će korisniku nuditi bilo gdje i u bilo kojem trenutku uz maksimalnu kvalitetu usluge.

## LITERATURA

### Knjige:

- 1) Ratko Zelenika: Temelji logističke špedicije, knjiga prva, Rijeka 2005.
- 2) Ratko Zelenika, Helga Pavić Skender, Upravljanje logističkim mrežama, Rijeka 2007.
- 3) Ratko Zelenika, Logistički sustavi, Rijeka 2005.
- 4) Ratko Zelenika, Međunarodna špedicija, Rijeka 1996
- 5) Izv.prof.dr.sc. Darko Babić, izv.prof.dr.sc. Ratko Stanković, doc.dr.sc. Ivona Bajor, Špediterski poslovi u logističkoj djelatnosti, Zagreb 2020.
- 6) Prof. dr. sc. Čedomir Ivaković, Dr. sc. Ratko Stanković, Prof. Dr. sc. Mario Šafran, Špedicija i logistički procesi, Zagreb, 2010
- 7) Bendeković Jadranka, Vuletić Dora, Gotovac Marko, Uloga i važnost špeditera u lancu opskrbe, Zagreb, 2013
- 8) Univ. bacc. Ing. Logist. Martina Tomić, Dr. Sc Tanja Poletan Jugović, Principi konkurentnog poslovanja na tržištu logističko-špediterskih usluga, Rijeka, 2015
- 9) Čišić D.: Nastavni materijali; Logistika u prometu; Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Rijeka
- 10) Prester, J.: Upravljanje dobavnim lancem, Zagreb 2011

### Internet izvori:

- 11) [https://www.wikiwand.com/hr/Logistika#/Etimologija\\_pojma](https://www.wikiwand.com/hr/Logistika#/Etimologija_pojma)
- 12) <https://www.zagrebsped.hr>
- 13) [What are 1PL, 2PL, 3PL, 4PL and 5PL in logistics? - The Top Logistics](#)

## **POPIS SHEMA**

Shema 1. Faze logistike poduzeća.....	4
Shema 2: Kanali distribucije i fizička distribucija.....	5
Shema 3: Faze opskrbnog lanca.....	7
Shema 4: Transportni lanci u konvencionalnome transportu.....	9
Shema 5: Transportni lanci u kombiniranom transportu.....	9
Shema 6: Transportni lanci u međunarodnome multimodalnome transportu.....	10
Shema 7: Vrste logističke špedicije i logističkih špeditera.....	21



## **PRILOG 1**

Prilog 1. FIATA-ina špediterska potvrda.....	17
Prilog 1. <i>FIATA</i> špediterske upute.....	18