

CESTOVNI PRIJEVOZ ROBE

Rakošević, Dominik

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Virovitica University of Applied Sciences / Veleučilište u Virovitici**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:165:023010>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-27**

Repository / Repozitorij:



[Virovitica University of Applied Sciences Repository - Virovitica University of Applied Sciences Academic Repository](#)



VELEUČILIŠTE U VIROVITICI
Preddiplomski stručni studij Poduzetništvo

DOMINIK RAKOŠEVIĆ

CESTOVNI PRIJEVOZ ROBE
ZAVRŠNI RAD

VIROVITICA, 2021.

VELEUČILIŠTE U VIROVITICI
Preddiplomski stručni studij

CESTOVNI PRIJEVOZ ROBE
ZAVRŠNI RAD

Predmet: Logistika u poduzetništvu

Mentor:

dr.sc. Damir Ribić, v.pred.

Student:

Dominik Rakošević

VIROVITICA, 2021.



Veleučilište u Virovitici

Preddiplomski stručni studij Poduzetništva - Smjer Poduzetništvo

OBRAZAC 1b

ZADATAK ZAVRŠNOG RADA

Student/ica: **DOMINIK RAKOŠEVIĆ** JMBAG: **0307015400**

Imenovani mentor: **dr. sc. Damir Ribić, v. pred.**

Imenovani komentor: -

Naslov rada:

Cestovni prijevoz robe

Puni tekst zadatka završnog rada:

Student će temeljem proučene literature analizirati pojavne oblike prijevoza kao neizostavnog dijela logističkih i poslovnih procesa. Posebice će analizirati cestovni prijevoz kao najzastupljeniji oblik prijevoznništva te objasniti njegove specifičnosti.

Na primjeru iz prakse, prikazat će se kako jedna tvrtka koja se bavi pružanjem usluga cestovnog prijevoza upravlja svojim poslovanjem i organizacijom prijevoza te na koji način, kvalitetnijom organizacijom logističkih procesa, postiže efikasnost u svojem poslovanju.

Datum uručenja zadatka studentu/ici: 28.07.2021.

Rok za predaju gotovog rada: 06.09.2021.

Mentor:

dr. sc. Damir Ribić, v. pred.

Dostaviti:

1. Studentu/ici
2. Povjerenstvu za završni rad - tajniku

CESTOVNI PRIJEVOZ ROBE

ROAD TRANSPORT OF GOODS

SAŽETAK - Cilj i svrha ovog završnog rada je pobliže opisati cestovni prijevoz robe kao segment poslovne logistike, odrediti i definirati temeljne pojmove koji se odnose na temu rada ili su usko povezani s predmetom istraživanja. Temeljni pojmovi rada odnose se na definiranje logistike i njen razvoj tijekom povijesti, poslovne logistike kao znanosti te kao aktivnosti. Cestovni prijevoz kao segment poslovne logistike obuhvaća definiranje prometa, cestovnog prijevoza, razlikovanje pojmova transporta i prijevoza, navedeni su i pobliže objašnjeni prijevozni kapaciteti i vrste prijevoza, definirane su neke od prednosti i nedostataka cestovnog prijevoza, subjekti na tržištu cestovnog prijevoza, također je navedena i objašnjena cestovna infrastruktura i njena podjela, prometna politika, njen osnovni cilj i određeni podciljevi. U obliku intervjua prikazan je praktični primjer odabranog poduzeća kojemu je osnovna djelatnost cestovni prijevoz robe. Kroz 14 pitanja prikupljene su neke od osnovnih informacija koje su potrebne kako bi se pobliže prikazalo poslovanje tvrtke u praksi. Neke od informacija koje su prikupljene provođenjem intervjua odnose se na odluku o pokretanju poslovanja cestovnog prijevoza, misija, vizija i ciljevi poslovanja, konkurencija i isticanje na tržištu, načini promoviranja usluga, navedene su prilike i prijetnje te prednosti i nedostaci bavljenja cestovnim prijevozom robe. Vlasnik odabranog poduzeća naveo je aktivnosti i mjere koje poduzimaju grad, županija i država kako bi pomogle u pokretanju i razvoju vlastitog poslovanja, navedeni su neki od brojnih zakona i akta kojih se vlasnik poduzeća mora pridržavati prilikom bavljenja djelatnošću cestovnog prijevoza robe.

Ključne riječi: poslovna logistika, cestovni promet, vrste prijevoza, cestovni prijevoz, prometna politika

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POSLOVNA LOGISTIKA	2
2.1. Logistika kao znanost	4
2.2. Logistika kao aktivnost.....	4
3. PRIJEVOZ I OBILJEŽJA PRIJEVOZA.....	6
3.1. Prijevozni kapaciteti	7
3.2. Vrste prijevoza.....	8
3.3. Prometna politika.....	9
4. CESTOVNI PRIJEVOZ.....	11
4.1. Prednosti cestovnog prijevoza	11
4.2. Nedostaci cestovnog prijevoza	12
4.3. Subjekti tržišta cestovnog prijevoza	12
4.4. Vrste cestovnog prijevoza.....	13
4.5. Cestovna infrastruktura.....	14
5. PRIMJER IZ PRAKSE.....	16
6. ZAKLJUČAK.....	20
7. POPIS LITERATURE.....	21
8. POPIS ILUSTRACIJA.....	23

1. UVOD

U današnjem globalnom društvu prijevoznništvo je jedno od najvažnijih i najzastupljenijih djelatnosti, jer bez učinkovitog prijevoznništva nije omogućeno učinkovito sudjelovanje u robnoj razmjeni jednog geografski udaljenog mjesta s drugim. Cestovni je prijevoz najzastupljenija vrsta prijevoza. Svrha cestovnog prijevoza je dostava, odnosno isporuka određenog materijala, robe, proizvoda ili usluge na točno određeno mjesto, u točno definiranom vremenskom roku te po ranije definiranim uvjetima. Prijevoz i promet okosnica su svakog gospodarstva jer omogućuju prijevoz ljudi, životinja, materijala i dobara s jednog mjesta na drugo. Cestovni transport širi je pojam od cestovnog prijevoza te se razlikuju po tome što je transport specijalizirana djelatnost koja primjenom cestovne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge, dok promet obuhvaća prijevoz ljudi, dobara te komunikaciju s jednog mjesta na drugo.

Tematika rada podijeljena je u četiri velika poglavlja ili cjeline. Prvo poglavlje odnosi se na poslovnu logistiku, njen razvoj i primjenu kroz povijest. Logistika se može promatrati kroz dva teorijska pristupa; logistika kao znanost i logistika kao aktivnost. Druga cjelina rada prijevoz i njegova obilježja, točnije, u tom dijelu definirani su pojmovi prijevoz i transport te prijevozni kapaciteti. Navedene su i ukratko objašnjene vrste prijevoza, koje se dijele na; cestovni, zračni, pomorski, riječni i cjevovodni. Treći dio rada fokusiran je prvenstveno na definiranje i razumijevanje cestovnog prometa, navedeni su prednosti i nedostaci u odnosu na druge vrste prijevoza. Također su ukratko objašnjeni subjekti tržišta cestovnog prijevoza koji obuhvaćaju prijevoznike, prijevozne agente, korisnike usluga te špeditere, na kraju ovog poglavlja navedena je podjela cestovnog prijevoza te cestovna infrastruktura. Četvrti dio rada govori o prometnoj politici kao skupu znanstvenih aktivnosti pomoću kojih nositelji politike reguliraju razvoj. Zadnja cjelina odnosi se na primjer iz prakse, odnosno, na primjeru poduzeća „Team40“ iz Orahovice u obliku intervjua prikazano je bavljenje djelatnošću cestovnog prijevoza u praksi.

Cilj rada je istražiti i analizirati načine funkcioniranja cestovnog prijevoznništva u praksi, odnosno u stvarnom životu, te upoznavanje s izazovima i prilika koje se javljaju poduzetnicima koji su se odlučili osnovati poduzeće koje se prvenstveno bavi prijevozništvom.

2. POSLOVNA LOGISTIKA

Prema Segetalija i Lamza-Maronić (2002) logistika se može definirati kao ukupnost aktivnosti u poslovanju, osiguranju te poboljšanju dostupnih osoba i sredstava, koja su prateća pomoć ili osiguranje za tokove unutar određenog sustava. Logistika je višeznačan pojam koji ima posebno značenje u matematici te filozofiji, no u suvremenom dobu pojam logistike se osobito upotrebljava u vojsci i vojnim područjima. Vojna logistika sastoji se od transporta, konačenja, opskrbe trupa te isto tako i od transporta, skladištenja te održavanja vojnih dobara. Može se reći da je pojam „logistike“ ušao u gospodarsko - znanstvenu literaturu upravo zahvaljujući vojnoj logistici, glavna razlika između vojne i gospodarske logistike ogleda se u tome da vojna logistika postavlja političko - vojne kriterije, dok logistika u gospodarskom području obuhvaća ekonomske, socijalne i tehnološke kriterije.

Smatra se kako se pojam logistike prvi put koristio u 17. stoljeću, točnije, 1670. godine u vojnim dokumentima kralja Ludwiga XIV. U značenju opskrbe vojnih trupa potrebnim resursima kao i transportiranja trupa, naoružanja, hrane i opreme s jednog položaja na drugi položaj. Sukladno tome, brojni autori smatraju da je pojam „logistika“ nastao od francuske riječi *loger*, što znači „stanovati“ ili „smjestiti se“ (Zelenika, 2005). Podrijetlo riječi „logistika“ može biti trostruko, pojavljuje se od osnova grčkih riječi „*lego*“ što znači „zamisliv“ i „*logik*“ što u prijevodu znači „proračunati“ te od francuske riječi „*loger*“ što je „kratkotrajno zbrinjavanje gosta ili vojnika“ (Segetalija, 2011). Drugo stajalište pojam logistike, u znanstvenom smislu prvi je koristio švicarski general Baron de Jomini, 1837. godine izdao je u Parizu djelo pod nazivom „Osvrt vojne umjetnosti“ u kojem se logistika prvenstveno koristi za donošenje vojnih odluka, strategija ili taktika. Zaljevski rat je uvelike poznat pod nazivom „logistički rat“, jer je važnost integrirane logistike bila priznanje za civilno i vojno rukovodstvo (Zelenika, Pavić Skender, 2007). Logistika se u Europi počela koristiti šezdesetih godina u gospodarskoj literaturi za tokove robe i materijala. Na samom početku sedamdesetih godina dolazi do rasprave o logističkim područjima koju stvara proširenje znanja i svijesti o logistici i logističkim procesima (Segetalija, 2011). Logistika izrazito postaje popularna devedesetih godina kada je Nacionalno vijeće za upravljanje fizičkom distribucijom promijenilo naziv u Vijeće za logistički menadžment - CLM. CLM objašnjava logistiku kao dio procesa opskrbnog lanca koji planira, kontrolira efikasnost, skladištenje usluga i proizvoda i povezanih tokova informacija, od prve točke procesa do zadnje točke, odnosno do točke potrošnje, a sve to u skladu s zahtjevima kupaca (Zelenika, Pavić Skender, 2007). S obzirom da je u današnje vrijeme logistika postala jedan od neizostavnih koraka u poslovanju poslovnih organizacija,

jasno je i da postoje brojna definiranja i shvaćanja pojma logistike. Segetalija logistiku definira kao ukupnost zadataka i mjera koje proizlaze iz samih ciljeva poduzeća, a odnose se na optimalno osiguravanje informacijskih, materijalnih i vrijednosnih tokova u proizvodnom procesu poduzeća. Jednako tako logistika se još može definirati kao zadaća s težištem na dostavi resursa s ciljem njihovog stavljanja na raspolaganje korisnicima ili kao znanost o sustavima, tokovima i procesima za uspješno i fleksibilno dostavljanje objekata njihovim korisnicima. Američko logističko udruženje - US, glasi da je logistika onaj dio procesa lanca opskrbe koji planira, uvodi i kontrolira uspješan i učinkovit tok zaliha, usluga, proizvoda i informacija od točke izvora do točke same potrošnje (Segetalija, 2011). Pojedini autori logistiku definiraju kao: „Logistika je proces strateškog upravljanja nabavom, kretanjem i skladištenjem materijala i gotove robe kroz organizaciju i njezine marketinške kanale, a na troškovno najefikasniji, najprimjereniji i najprofitabilniji način za organizaciju i kupca¹“. U literaturama se susreću brojne definicije logistike, iako se u njima ne nazire nikakva razlika. Prema Pffolu najadekvatnije su sljedeće tri definicije logistike. Prva definicija kaže da je logistika tok, tokovi i protoci, te tako logistika obuhvaća djelatnosti kojima se planira, upravlja, ostvaruje i kontrolira prostorna i vremenska transformacija dobara. Za drugu skupinu definicija značajno se da se u samom fokusu nalazi životni ciklus proizvoda ili usluge; uvođenje (proizvoda na tržište), rast (prihvatanje proizvoda na tržištu), zrelost (usporeva se rast prodaje) te opadanje (opadanje prodaje i profita). Svrha životnog ciklusa proizvoda ili usluge je u tome da on nastaje u procesu planiranja, projektiranja, izrade, razvitka, uporabe i zastarjelosti. Zadnja skupina definicija bazirana je prema usluzi, temelji se na misli da se usluga može korisniku staviti na raspolaganje samo ako se koordinacijom ostvare sve aktivnosti proizvodnje. Sukladno tome logistike se može definirati kao proces koordinacije svih nematerijalnih aktivnosti, koje se moraju ispuniti da bi se jedna usluga ostvarila na efektivan način s gledišta troška i korisnika (Zelenika, Pavić Skender, 2007). Poslovna logistika definira se kao skup zadataka i mjera koji proizlaze iz osnovnih organizacijskih ciljeva, odnose se na osiguravanje materijalnih, informacijskih i vrijednosnih tokova u proizvodnom procesu poduzeća. Također se može reći da je poslovna logistika znanost o sustavima, tokovima i procesima koji su zaduženi za efikasno i fleksibilno dostavljanje objekata njihovim korisnicima (Segetalija, 2002).

¹ Blogger, <http://bestlogistika.blogspot.com/2008/07/definicije-logistike.html> (25.2.2021.)

2.1. Logistika kao znanost

Činjenica da se unazad 150 godina usporedno s razvojem znanosti, tehnike, tehnologije, proizvodnih i društvenih odnosa sustavno razvijala i logistika kao znanost, iako se značajno razvila unazad dvadeset godina. Stoga možemo reći da je opća logistička znanost skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja primjenjuju zakonitosti višebrojnih i složenih aktivnosti koje djelotvorno i funkcionalno povezuju sve djelomične procese svladavanja prostornih i vremenskih transformacija materijala, stvari, dobara, životinja, znanja, kapitala, ljudi (...) u sigurne i brze logističke procese i tokove materijala, kapitala i znanja (...) od točke isporuke do točke primitka, ali sve to s ciljem da se uz minimalne uložene potencijale i resurse maksimalno zadovolje želje i potrebe potrošača. Opća logistika kao znanost sadrži i relevantne elemente svih vrsta specijalističkih logistika kao znanosti; špeditorske logistike kao znanosti, ekonomske logistike kao znanosti i slično, teorijski promatrajući svaka specifična vrsta znanosti na hijerarhijskoj ljestvici klasifikacije znanosti: područje, polje, grana, ogranak, disciplina i subdisciplina ima svoje posebne logističke spoznaje, zakonitosti i teorije koje se i dalje moraju izučavati i razvijati zbog primjene u specifičnim logistikama kao aktivnostima (Zelenika, 2005). Kao što se i sama ekonomija dijeli na mikroekonomiju i makroekonomiju, tako se i logistika može promatrati kao mikrologistiku i makrologistiku. U mikrologistiku možemo svrstati: vojnu logistiku, logistiku bolnice i poduzeća, što znači da mikrologistički sustav čini: skladište, transport, distribucijska mjesta i sl. U makrologistiku pripada logistika između poduzeća, elementi makrologistike su poduzeća i njihove institucije koje se bave tokovima robe (Segetalija, 2011).

2.2. Logistika kao aktivnost

Logistika kao znanost predstavlja osnovu za logistiku kao aktivnosti i obrnuto, jer, logistika kao aktivnost mora i treba biti utemeljena na logistici kao znanosti (Zelenika, Pavlić Skender, 2007). Govoreći o području logistike kao aktivnost, kaže se da ona predstavlja skup planiranih, koordiniranih i kontroliranih nematerijalnih aktivnosti, funkcija, procesa, mjera kojima se djelotvorno povezuju svi djelomični procesi svladavanja prostornih transformacija materijala, dobara, poluproizvoda, kapitala i znanja u racionalne jedinstvene logističke procese od točke isporuke: sirovinske baze, skladišta, terminala, izvoznika preko točke razdiobe do točke primitka skladišta, proizvođača, uvoznika, kupca, korisnika ili potrošača, s ciljem da se

uz minimalne potencijale i resurse koji mogu biti ljudski, financijski ili proizvodi, maksimalno zadovolje zahtjevi kupaca, korisnika ili potrošača (Ivanković, Stanković, Šafran, 2010). Logistika kao aktivnost obuhvaća skup planiranih, koordiniranih i kontroliranih nematerijalnih procesa koji podrazumijevaju funkcije, procese, mjere, operacije i radnje, kojima se djelotvorno povezuju svi djelomični procesi savladavanja vremenskih i prostornih transformacija materijala, dobara, stvari, poluproizvoda i proizvoda, životinja, kapitala, znanja, ljudi i informacija u sigurne, brze i optimalne jedinstvene logističke procese, tokove i protoke materijala, znanja, ljudi, dobara (...) od pošiljatelja ili točke isporuke do primatelja, odnosno točke primitka. Svrha poslovne logistike je da se uz minimalne troškove maksimalno zadovolje zahtjevi tržišta, točnije kupaca, potrošača i korisnika (Zelenika, Pupavac, 2001).

3. PRIJEVOZ I OBILJEŽJA PRIJEVOZA

Prijevoz i promet okosnica su svakog gospodarstva, jer omogućuju transport ljudi, robe, sirovina, materijala, životinja i drugih stvari s jednog mjesta na drugo. Prijevoznništvo ima presudnu ulogu u ekonomskom uspjehu jer omogućuje sigurnu distribuciju robe duž lanca opskrbe, prijevoz povezuje mnogobrojne aktivnosti integralne logistike. Ukratko rečeno, sustav integralne logistike ne funkcionira bez prijevoza (Bloomberg, LeMay, Hanna, 2006). Može se definirati pojam „prometa“ ili „prijevoznništva“ u užem i širem smislu.. „Pojam u širem smislu obuhvaća prometnu infrastrukturu (putovi, prometnice), prometala (vozila, brodovi, letjelice), energiju, organizaciju, osoblje i dr., dok se u užem smislu definira kao djelatnost pružanja prijevoznih usluga, što se češće naziva prijevoz (transport)²“. Pojmovi „promet“ i „transport“ laici često smatraju sličnim ili istim pojmovima te u većini slučajaja ljudi ne znaju razlikovati dva navedena pojma. Razlika se ogleda u tome da je transport specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge, dok je s druge strane, promet obuhvaća prijevoz i transport robe i ljudi / putnika te komunikaciju s jednog mjesta na drugo (Zelenika, 2001). Kao u svakodnevnom životu, tako je i u prometu komunikacija vrlo važna za odgovarajuće obavljanje ugovorenih aktivnosti. U prometnom smislu, komunikacija obuhvaća djelatnost koja pomoću posebnih tehničkih sredstava organizirano prenosi informacije, podatke, vijesti, slike ...³ Prijevoz se definira kao specijalizirana djelatnost koja primjenom prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometnih usluga u koje se ubraja prijevoz robe, tereta, materijala, energije i ljudi s jednog mjesta na drugo. „Transport“ i „prijevoz“ su sinonimi, dok pojam „transport“ ima internacionalno značenje koje je nastalo od latinske riječi - *transportare* što znači prenositi i novolatinske riječi - *transportus* koja znači prijevoz (Zelenika, 2009).

² Leksikografski zavod Miroslava Krlež, <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50633> (17.3.2021.)

³ Prometne i logističke znanosti kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, file:///C:/Users/rear8/Downloads/9_Zelenika_Jakomin_Lipicik%20(1).pdf (24.3.2021.)

3.1. Prijevozni kapaciteti

Prijevozni kapaciteti odvijaju se na tržištu prijevoznih kapaciteta koje se definira kao mjesto na kojem se susreću subjekti ponude i potražnje usluge prijevoza sa svrhom zaključivanja posla. Pojam mjesto ne znači samo fizičku lokaciju, već uključuje gospodarske subjekte, službe i ustanove. Prijevozni se kapacitet u teoriji definira kao sposobnost prijevoznog sredstva za prijevoz robe određene vrste, količine i sastava, na definiranom prijevoznom putu te u unaprijed određenom vremenu (Ivanković, Stanković, Šafran, 2010). „Pod pojmom prijevozni kapacitet najčešće se podrazumijeva sposobnost prijevoznog sredstva za prijevoz tereta određene vrste i količine, na određenom prijevoznom putu i u određenom vremenu. Ta se sposobnost izražava kao korisna nosivost u težinskim i prostornim jedinicama. Stavljanjem prostornog kapaciteta u promet, proizvodi se usluga prijevoza čija je komercijalna vrijednost izražena prevozninom⁴“. Djelovanje navedenog područja ogleda su u regulaciji međusobno suprotstavljenih interesa potražnje i ponude kroz formiranje prijevoznine. Osnovna načela funkcioniranja tržišta prijevoznih kapaciteta zajednička su gotovo svim prometnim granama. Subjekti koji posluju na tržištu prijevoznih kapaciteta su:

- Prijevoznici - subjekti ponude koji na tržištu nude prijevozne kapacitete, interes im se sastoji u držanju cijene prijevoza na što je moguće višoj razini koja se u određenom razdoblju može ostvariti.
- Agenti - posrednici su na strani ponude, ključna uloga ima je akvizicija tereta za prijevoznike koje zastupaju.
- Korisnici prijevoza - čine subjekte potražnje te kupuju uslugu prijevoza.
- Špediteri - primarni su posrednici na strani potražnje, te za račun svojih komitenata ugovaraju prijevozne kapacitete, izravno s prijevoznicima ili preko usluga agenata (Ivanković, Stanković, Šafran, 2010).

⁴ Planiranje prijevoznih kapaciteta, <https://repositorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:1355> (20.7.2021.)

Slika 1. Interakcija subjekata tržišta prijevoznih kapaciteta



Izvor: Izrada autora prema Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M. (2010): Špedicija i logistički procesi. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, str. 52 (24.03.2021.)

3.2. Vrste prijevoza

Sustav prometa dobara sastavni je dio ukupnog prometnog sustava, sustav prometa dobara nudi pravilno funkcioniranje transporta i prijevoza sirovina, materijala, dobara, ljudi i životinja s jednog mjesta na drugo (Segetalija, 2011). Razlikujemo šest osnovnih vrsta prijevoza:

1. Pomorski promet - obvia se na moru, besplatnim putu raznim vrstama plovila i brodova, zahtjeva postojanje morskih luka.
2. Željeznički promet - odvija se samo na posebno izgrađenim tračnicama, kolosijecima, ima posebnu organizacijsku strukturu.
3. Cestovni promet - odvija se po umjetno izgrađenim cestama i putovima te i izvan njih pomoću raznim vrstama cestovnih vozila, poput: motornih vozila, električnim i zaprežnim ali i biciklom i pješice.
4. Zračni promet - odvija se samo u zraku, primjenom određenim vrstama letjelica, zahtjeva posebne točke polazišta i slijetanja - zračne luke.

5. Riječni promet - najčešće se odvija samo na plovnim rijekama, uporabom raznih plovila, brodova te zahtjeva postojanje određenog pristaništa.
6. Cjevovodni promet - zahtjeva uporabu umjetno izgrađenih cijevi, najčešće se koristi za prijevoz nafte, plina, vode te drugih tekućih plinova, zahtjeva korištenje terminala⁵.

Svaki od ranije navedenih vrsta prijevoza ima svoje karakteristike koje mu daju određene prednosti nad ostalim, koja vrsta prijevoza je najbolja, ovisi o teretu koji se prevozi, o brzini, pouzdanosti, troškovima, fleksibilnosti, itd... (Bloomberg, LeMay, Hanna, 2006).

3.3. Prometna politika

Prema Zelenika (2001) prometna politika je skup povezanih i znanstveno utemeljenih aktivnosti, instrumenata i resursa pomoću kojih nositelji politike reguliraju razvoj. Politika može biti regionalna (npr. opća politika Virovitičko-podravske županije), nacionalna (politika Republike Hrvatske) ili višenacionalna (opća politika Europske unije). Prometna politika smatra se dijelom opće nacionalne i višenacionalne politike, no ujedno ona je i dio ekonomske, gospodarske i razvojne politike. Prometna se politika može definirati kao aplikativna interdisciplinarna i multidisciplinarna znanost koja se bavi proučavanjem i primjenom zakonskih mjera, akcija i instrumenata u području tehnike prometa, tehnologije, organizacije i ekonomike prometa te prometnog prava (Zelenika, 2001). Pupavac prometnu politiku definira kao skup mjera koje poduzimaju različiti ekonomski i društveni subjekti zbog postizanja optimalnog razvoja prometnog sustava države ili regionalne grupacije radi povećanja doprinosa razvoju društva. Kao osnovni cilj prometne politike navodi se uspješan sustav koji će omogućiti jeftin i kvalitetan prijevoz. Temeljem osnovnog cilja prometne politike, mogu se izdvojiti određeni podciljevi:

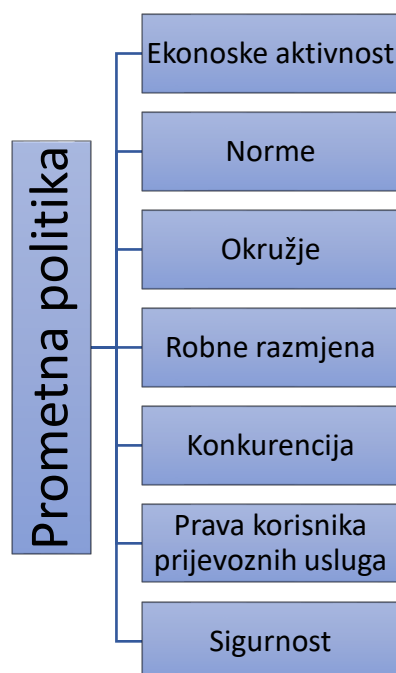
1. Doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju - dopremanje sirovine, materijala, energije i robe, dovoz radne snage i prijenos informacija,
2. Zadovoljenje društvenih potreba za prijevozom ljudi do obrazovnih, rekreativnih i zdravstvenih središta,
3. Konstantno povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prometnog sustava,

⁵ Prometne i logističke znanosti kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, file:///C:/Users/rear8/Downloads/9_Zelenika_Jakomin_Lipicik%20(1).pdf (24.3.2021.)

4. Uklanjanje nepovoljnih učinaka koji nastupaju kao rezultat djelovanja prometa - zagađenje okoliša, prometne nesreće, smanjenje obradivih površina (Pupavac, 2009).

Važnost prometne politike definirana je značenjem i ukupnim utjecajem prometnog sustava u cjelokupnom društveno-ekonomskom razvoju određene države ili ekonomske integracije. Sukladno tome, prometna je politika iznimno važan segment opće ekonomske politike te sukladno tome njezini ciljevi, instrumenti, resursi i sredstva moraju biti komplementarni s onim ciljevima koji vrijede za opću gospodarsku politiku. Prometna politika također uvelike utječe i na područje obrazovanja, zdravstva, kulture, sporta, djeluje na proizvodnju, raspodjelu, potrošnju i mobilnost proizvodnih činitelja (Zelenika, 2001). Determinante prometne politike dijele se na: geoprometni položaj koji može biti povoljan ili nepovoljan, geopolitički položaj, reljefna obilježja, prijevozna potražnja, regionalne osobine prostora te oblik državnog prostora (Pupavac, 2009).

Grafikon 1. Čimbenici formuliranja prometne politike



Izvor: Izrada autora prema Pupavac, D., (2009): Načela ekonomike prometa. Rijeka, Veleučilište u Rijeci, str 127. (28.06.2021.)

4. CESTOVNI PRIJEVOZ

Cestovni promet je široko koristan u putničkom i teretnom prijevozu zbog razvijene mreže komunikacija, u današnjici, ova vrsta prijevoza je najčešća⁶. Hrvatska tehnička enciklopedija cestovni promet definirao kao: „cestovni promet, prometna grana koja obavlja prijevoz ljudi i robe cestovnim vozilima, odn. organizirano kretanje cestovnih prijevoznih sredstava po mreži cestovnih putova, kao i sve operacije i komunikacije u cestovnome prijevozu⁷“. Cestovni transport je najfleksibilnije osnovno sredstvo transporta, što znači direktni pristup cestovnom prijevozništvu. Cestovno prijevozništvo drugo je na ljestvici po brzini prijevoza, odmah poslije zračnog prijevoza, s dodatnim fleksibilnostima od vrata do vrata. Prijevoznici na cesti često su podložni kašnjenju zbog nepovoljnih vremenskih prilika te gužvi na cesti (Bloomberg, LeMay, Hanna, 2006). Kao pretpostavke za optimalno funkcioniranje cestovnog prijevoza navode se: visoki stupanj razvijenosti cestovne infrastrukture, primjerena organizacija rada, upravljanje i rukovođenje, primjerena uporaba suvremenih prijevoznih tehnologija, reguliranje pravnoekonomskih odnosa (prava i obveza sudionika cestovnome prometnom sustavu) te primjereno funkcioniranje integralnoga prometnog informacijskog sustava (kompatibilnost hardvera i softvera između aktivnih sudionika) (Zelenika, 2009). Promet kao predmet znanstvene grane predstavlja skupinu različitih prijevoznih usluga, koje kao samostalne gospodarske djelatnosti imaju značaj u premještanju materijala, prijevozu ljudi ili prijenosu misli (Bukljaš Skočibušić, Radačić, Jurčević, 2011). Kada prijevoznici prilikom prevoženja predmeta koriste nekoliko vrsta kopnenih putova, radi se o kopnenom prijevozu robe. Ukoliko se fokusira na cestovni prijevoz tada se transport odvija po umjetno izgrađenim vrstama cesta i putova, raznim vrstama cestovnih vozila: motornim, električnim i slično (Zelenika, 2009).

4.1. Prednosti cestovnog prijevoza

Cestovni prijevoz smatra se kao najznačajnija i najzastupljenija vrsta prijevoza. Prednosti koje donosi cestovni prijevoz u odnosu na druge vrste prijevoza ogledaju su:

⁶ UNANSEA: Različiti načini prijevoza. Vrste prijevoza., <https://hr.unansea.com/razlicitih-nacina-prijevoza-vrste-prijevoza/> (24.3.2021.)

⁷ Leksografski zavod Miroslava Krlež, <https://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/> (19.3.2021.)

- U odnosu na zrakoplovni i željeznički prijevoz cijene su niže na srednjim i kraćim relacijama,
- Konkurencija je veća zbog većeg udjela privatnih autoprijevoznika na tržištu,
- Dostupnost posebnih vrsta vozila za transport posebne vrste robe, čime se postiže ušteda pri pakiranju,
- Isporuka robe je znatno brža u odnosu na ostale vrste transporta.

Kao neke od osnovnih prednosti cestovnog prometa najčešće se ogledaju u nižim cijenama na kraćim ili srednjim relacijama u odnosu na željeznički i zračni promet, konkurencija je veća, prvenstveno zbog sve većeg udjela privatnih autoprijevoznika, isporuka robe je brža te nije potrebno prekrcavati robu jer je cestovna mreža vrlo rasprostranjena te je moguć prijevoz od vrata do vrata (Pupavac, 2009).

4.2. Nedostaci cestovnog prijevoza

Ako se cestovni prijevoz stavi u odnos s željezničkim i pomorskim transportom, cestovni prijevoz ima i neke slabosti:

- Potrošnja goriva je znatno veća po jedinici prevezenog tereta,
- Vremenski uvjeti imaju značajnu ulogu u transportu (mogu negativno utjecati na rok isporuke robe),
- Cijene su veće na većim udaljenostima,
- Cestovni promet u većoj mjeri zagađuje okoliš (Segetalija, 2011).

Temeljni nedostaci prilikom korištenja cestovnog prometa jesu: veća potrošnja goriva po jedinici prevezenog tereta, gužve i zakrčenost prometa, velika je ovisnost o vremenskim prilikama, cijene su na većim udaljenostima veće nego kod željezničkog i pomorskog prometa te štetni ekološki učinci za okoliš (Pupavac, 2009).

4.3. Subjekti tržišta cestovnog prijevoza

Uzimajući u obzir uloge u sustavu ponude i potražnje usluga cestovnog prijevoza robe, proizvoda i materijala, Ivanković, Stanković i Šafran (2007) identificiraju se tri skupine tržišnih subjekata:

1. Proizvođači prijevozne usluge / prijevoznici
2. Uvoznici i izvoznici / korisnici prijevozne usluge
3. Posrednici / špediteri i prijevozni agenti.

Prijevoznici na tržištu nude svoje vlastite prijevozne kapacitete, glavni im je interes u održavanju cijena prijevoza na prihvatljivoj razini. Nastupaju na tržištu izravno ili neizravno, preko posrednika ili prijevoznih agenata.

Prijevozni agenti posrednici su na strani ponude, uloga im je akvizicija⁸ tereta i dogovaranje prijevoza za prijevoznike koje zastupaju, iako se prijevoznici sami mogu baviti akvizicijom, ipak redovito surađuju s agentima koji imaju pregled tržišta.

Korisnici prijevoza kao čimbenici potražnje kupuju usluge prijevoza, interes im se ogleda u pribavljanju prijevoznih kapaciteta za prijevoz svoje robe u željenom trenutku, po najprihvatljivijim cijenama. Na tržištu djeluju izravno ili preko špeditera.

Špediteri su posrednici na strani potražnje. Poslove zaključuju za račun svojih komitenata i ugovaraju prijevoz, izravno s prijevoznicima ili preko agenata, također, špediteri se bave i agencijskim poslovima (Ivanković, Stanković, Šafran, 2007).

4.4. Vrste cestovnog prijevoza

Cestovni prijevoz u teoriji može se podijeliti na sljedeće četiri skupine:

1. Cestovni prijevoz s obzirom na predmet prijevoza - dijeli se na prijevoz putnika ili tereta. Prijevoz putnika zahtjeva što veću sigurnost, brzinu, ekonomičnost i točnost te je zbog toga vrlo zahtjevan, prilikom prijevoza tereta koriste se razne vrste prijevoznih sredstava i mehanizacije koja se prilagođava vrsti tereta koji se prevozi.
2. Cestovni prijevoz prema namjeni - može se klasificirati na javni i privatni prijevoz. Javni je prijevoz, prijevoz putnika ili tereta koji je pod istim uvjetima dostupan svim korisnicima, a obavlja se u komercijalne svrhe radi ostvarenja dobiti. Privatni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe obavljaju fizičke osobe, obrtnici ili pravne osobe, prevozeći osobe ili teret, prilikom čega je osnovnu djelatnost obavljati bez tog prijevoza te je prijevozna djelatnost samo dodatna djelatnost te osobe u obavljanju osnovne djelatnosti.

⁸ Akvizicija označava proces spajanja dvije ili više tvrtki u jednu. Tvrtka koja vrši akviziciju otkupljuje pravo vlasništva nad drugom tvrtkom. U postupku akvizicije jedna tvrtka prestaje s poslovanjem.

3. Cestovni prijevoz prema teritorijalnim obilježjima - obuhvaća unutarnji ili nacionalni i međunarodni prijevoz. Nacionalni se prijevoz obavlja unutar granica nacionalne države, točnije unutar granica Republike Hrvatske te je određen Zakonom o cestovnom prometu, a dijeli se na gradski, prigradski i međugradski prijevoz. Međunarodni prijevoz podrazumijeva prijevoz ljudi, dobara i usluga između Republike Hrvatske i država članica Europske Unije ili neke treće zemlje.
4. Cestovni prijevoz prema organizaciji - dijeli se na linijski i slobodni prijevoz. Kod linijskog prijevoza transportiranje, prenošenje, prevoženje obavlja se između početnog i završnog mjesta prema točno određenom i objavljenom voznom redu. Slobodni se prijevoz odvija prema nacionalnim i međunarodnim pravnim aktima, ovisno o kojoj vrsti se radi ⁹.

4.5. Cestovna infrastruktura

Infrastruktura cestovnog prometa sadrži sve vrste i kategorije cesta, putova, mostova, vijadukta, tunela i slično, bitno je ubrojiti i zgrade s fiksnim uređajima koji služe u servisiranju i održavanju infrastrukture i suprastrukture cestovnog prometa (Zelenika, 2009). Prometni sustav pripada u najvažnije sustave gospodarskog sustava svakog gospodarstva određene zemlje, jer prijevoz i promet predstavljaju krvotok svakog gospodarskog organizma. Ako prometni sustav nije razvijen tada niti društvene i gospodarske djelatnosti neće biti razvijene. Jezgru svakog prometnog sustava čini njegova prometna infrastruktura u koju se ubrajaju prometnice, zrakoplovne, riječke i morske luke, telekomunikacija i čvorišta (Zelenika, 2001). Ceste kao okosnica infrastrukture cestovnog prometa mogu se podijeliti na sljedeće skupine:

- Prema društvenom, prometnom i gospodarskom značenju dijele se na:
 1. Autoceste - javne ceste koje povezuju Republiku Hrvatsku s europskim prometnim sustavom,
 2. Državne ceste - javne ceste koje povezuju cjelokupni teritorij RH,
 3. Županijske ceste - javne ceste koje povezuju jednu ili više županija
 4. Lokalne ceste - javne ceste koje povezuju naselja na području općine ili gradova (Blašković Zavada, 2019).

⁹ Analiza organizacije prijevoznog procesa u cestovnom prometu, <https://repozitorij.unin.hr/islandora/object/unin:2593> (25.3.2021.)

- Prema vrsti prometa za koji su namijenjene:
 1. Ceste za isključivo motorni promet - autoceste te ostale ceste koje monolitan kolnik,
 2. Ceste za mješoviti promet - ceste koje su namijenjene za kretanje svih vrsta cestovnih vozila i ostalih sudionika u prometu, poput motornih i zaprežnih vozila, biciklista, pješaka ...
- Prema namjeni i prometnome značenju ceste se mogu podijeliti na:
 1. Europske ceste za daleki promet - ceste koje prolaze kroz 20 različitih država,
 2. Ceste za daleki promet - javne ceste koje povezuju glavne ceste unutar jedne države,
 3. Ceste za brzi promet - javne ceste koje se grade u gusto naseljenim područjima te imaju veliki prometni učinak,
 4. Državne ceste - javne ceste koje prometno povezuju gradove na manjem ili većem području,
 5. Turističke ceste - javne ceste koje povezuju naselja s turističkim centrima,
 6. Ceste za specijalne namjene - u ovu vrstu cesta spadaju šumske, poljoprivredne i industrijske ceste, ceste za prijevoz opasnih tvari ili ceste za potrebe vojske,
 7. Gradske ceste - javne ceste i ulice koje služe cestovnome prometu na užem gradskom području (Zelenika, 2009).

5. PRIMJER IZ PRAKSE

Kao primjer iz prakse navedeno je poduzeće „Team40“ iz Orahovice kojemu je osnovna djelatnost cestovni prijevoz robe, pod vlasništvom poduzetnika Dražena Prišča. Gospodin Prišč posjeduje višegodišnje iskustvo u cestovnom prijevozu robe, te znanje i vještine koje je stekao u dosadašnjem radu, pomažu mu da svoje vlastito poslovanje učini što uspješnijim. Tijekom godina bavljenja ovim poslom, upoznao se je s brojnim tvrtkama te odgovornim osobama unutar njih, ostvario je brojna poznanstva i upoznao se s njihovim potrebama te im nudi svoje usluge koje će u potpunosti zadovoljiti njihove potrebe. Potencijalni korisnici su građevinske tvrtke koje imaju potrebu prijevoza građevinskog materijala iz proizvodnog pogona, tj. kamenoloma do gradilišta. S obzirom da je g. Prišč već godinama u ovom poslovanju, posjeduje određena saznanja o kupovnim navikama, te da je potreba za prijevozom građevinskog materijala svakog dana sve veća, što dovodi do stabilnosti i sigurnosti firme te utječe na širenje poslovanja.

Kao konkurencija tvrtki „Team40“ smatraju se tvrtke i obrti koji se bave cestovnim prijevozom robe i rasutog tereta. Prednost tvrtki koje se godinama bave ovom djelatnošću je posjedovanje višegodišnjeg iskustva i znanja te ostvareni poslovni odnosi i poslovnim partnerima i poznavanje njihovih navika, dok s druge strane, novoosnovane prijevozničke tvrtke nemaju dovoljno znanja i iskustva te ne poznaju navike potencijalnih partnera, i to je njihova slabost. Tvrtka će svoje usluge nuditi putem veleprodaje, direktne prodaje koja podrazumijeva trgovanje i predstavljanje usluga izravno kupcima - licem u lice, putem Internet prodaje te na raznim sajmovima. Svoje postojeće ali i potencijalne korisnike o svojim uslugama obavještavati će preko novinskih umetaka, posjetnica, plakata, letaka, prospekta i propagandom od usta do usta. U obliku intervjua pobliže je prikazano poslovanje tvrtke „Team40“ u praksi.

1. Što Vas je potaknulo na bavljenje djelatnošću cestovnog prijevoza robe?

Desetak godina radio sam u prijevozničkim firmama kao vozač tegljača s poluprikolicom. Obavljajući ovaj posao, u više slučajeva, doživio sam situacije gdje su upute tadašnjeg poslodavca za obavljanje posla bile nelogične i krivo postavljene. Sve to rezultiralo je skromnom plaćom i mojim nezadovoljstvom na poslu. Smatram da bih ja organizaciju posla bolje postavio, što bi rezultiralo efikasnijim poslovanjem. To me je motiviralo da osnujem svoju prijevozničku tvrtku, te da svoja pozitivna iskustva, znanja i vještine primijenim u njoj.

2. Koja je misija, a koja vizija Vaše tvrtke te koji su Vaši ciljevi poslovanja?

Misija tvrtke odnosi se na kontinuirani razvoj vlastitog poslovanja koje je popraćeno praćenjem suvremenih trendova na tržištu, vizija se odnosi kreativnost u poslovanju. Ciljevi poslovanja podrazumijevaju detaljno proučavanje navika svojih korisnika, prilagodit svoje poslovanje na način da u potpunosti zadovoljimo njihove potrebe. Na taj način ćemo zadržati postojeće korisnike, te privući i druge, što će dovesti do novih ulaganja i širenja poslovanja.

3. Koje su prednosti, a koji nedostaci bavljenja cestovnim prijevozom robe?

Prednosti: prijevoz robe cestom je vrlo specifična, tj. dinamična djelatnost. To je djelatnost koja pruža puno mogućnost, te čovjek u njoj može pokazati svu svoju kreativnost.

Nedostaci: ova djelatnost ovisna je o fosilnom gorivu - nafti. Gorivo čini veliki udio troškova u poslovanju. Cijena goriva podložna je naglim i intenzivnim promjenama. Poduzetnik mora riješiti kontinuiranu opskrbu gorivom iz više izvora, kao i servis i održavanje voznog parka. Vozni park mora u svakom trenutku biti spreman zadovoljiti potrebe korisnika. Nagli skok cijene goriva u značajnoj mjeri može uzdrmati poslovanje, u nekim situacijama čak može dovesti i do sloma poslovanja.

4. Navedite neke od prilika i prijetnja koje se javljaju prilikom Vašeg poslovanja.

U ovom poslu veliku prijetnju čini nagli skok cijene goriva te nepravovremena i nedostatna prilagodba novonastaloj situaciji, koja u konačnici može vrlo brzo rezultirati propašću tvrtke. To ujedno može biti i prilika da se vlastitom kreativnošću probijete i privučete nove korisnike te samim time proširite svoje poslovanje.

5. S kojim problemima se najčešće susrećete u poslovanju?

Za sada dobro reagiram na izazove, uvodim maksimalnu racionalizaciju poslovanja, borim se s problemima u poslovanju jer nagli skokovi cijena goriva stvaraju mnogo problema u poslovanju.

6. Na koje načine se trudite isticati na tržištu u odnosu na konkurenciju?

U svom poslovanju trudim se u potpunosti spoznati navike svojih korisnika, kako bih u potpunosti zadovoljio njihove potrebe.

7. Koliko i na koje način Vam pomaže grad, županija, država u poslovanju?

Država mi je pomogla prilikom osnivanja tvrtke s poticajem za samozapošljavanje kojim sredstvima sam financirao dio opreme koji mi je bio neophodan za pokretanje poslovanja. Županija mi je pomogla na način da mi je omogućila subvencionirani poslovni prostor, dok od grada Orahovice očekujem da mi dodjeli svoj doprinos za stabilnost moje tvrtke.

8. Kojih zakona i pravnih akta se morate pridržavati prilikom obavljanje poslovne djelatnosti?

Prilikom obavljanja poslovne aktivnosti moram se pridržavati niza zakona i pravnih akta kako bi nesmetano funkcionirao. Moram poznavati opći porezni zakon, zakon o fiskalizaciji, zakon o porezu i dohodak na dobit, zakon o PDV-u, zakon o obrtu, zakon o obveznik odnosima i još brojne druge zakone koji reguliraju ostale fiskalne prihode te zakon o sigurnosti u prometu na cestama i zakon koji regulira aktivnosti mobilnih radnika, pratećih uređaja i izvješća vezana za te aktivnosti.

9. Koju vrstu robe najčešće prevozite?

Najčešće prevozim rasuti teret koji se koristi u građevinarstvu - kamen, pijesak, šljunak, asfalt i ostale slične materijale.

10. Da li se po Vašem mišljenju isplati pokretati i baviti poslovima cestovnog prijevoza robe na području Virovitičko-podravске županije?

Cestovni prijevoz robe je vrlo specifična djelatnost. Poduzetnici su suočeni s raznim i ozbiljnim prijetnjama u poslovanju, a u pravom trenutku i na pravim način treba iskoristiti priliku koja se nudi. Svaku priliku treba kreativno osmisliti, studiozno proučiti te dosljedno primijeniti. Uz potporu grada, županije i države, ovu se djelatnost isplati pokrenuti.

11. Imate li priliku za razvoj poslovanja?

Svakog dana pojedine prijevozničke tvrtke nađu se na udaru raznih situacija koje dovode do poremećaja u poslovanju. S druge pak strane, brojne tvrtke, korisnici prijevoza, šire svoje poslovanje te su i potrebe za prijevozom samim time veće. To je prilika da se osmisli kreativna vizija koja će dovesti do razvoja poslovanja.

12. Na koji način, odnosno, kroz koje aktivnosti bi utjecali na razvoj prijevoznništva na našem području, ali i šire?

Kako gorivo, servis i održavanje čine veliki udio troškova u poslovanju svakog prijevoznika, trebala bi se osmisliti sveobuhvatnija potpora grada, županija i države koja bi utjecala na razvoj prijevoznništva općenito.

13. Koliko trenutno imate zaposlenih?

Trenutno imam tri zaposlena radnika, računajući i sebe.

14. Koliki su omjeri prihoda i rashoda, te da li na kraju poslovne godine ostvarujete pozitivan ili negativan financijski rezultat?

Prihodi prevladavaju rashode, te na kraju poslovne godine ostvaruje pozitivan financijski rezultat, ali on je skroman. Očekujem reakciju grada, županije i države koja se poduprijeti perspektivne poduzetnike te dovesti do ostvarenja primjerenije pozitivnog financijskog rezultata.

6. ZAKLJUČAK

Kao osnovna svrha poslovne logistike može se navesti dostupnost potrebnih materijala, sirovina, robe i proizvoda na točno određenom mjestu, bilo da se radi o proizvodnom pogonu ili prodajnom mjestu, u točno definirano vrijeme te po ranije dogovorenim uvjetima. Logistika, kao i svaka druga aktivnost zahtijeva pomno planiranje, definiranje i analiziranje koraka koji se provode u logističkom procesu. Na samom kraju logističke aktivnosti provodi se kontrola pomoću koje se utvrđuje uspješnost utrošenih napora u cjelokupnom logističkom procesu.

Nakon proučene i analizirane stručne literature zaključuje se da je glavna zadaća prijevoznika prijevoz dobara, materijala i ljudi s jednog mjesta na drugo. Cestovni prijevoz je najzastupljeniji oblik prijevoza. Za najznačajniju prednost cestovnog prijevoza možemo definirati dostavu od vrata do vrata što podrazumijeva dostavu određenog proizvoda od skladišta ili prodajnog mjesta do adrese krajnjeg korisnika, kao osnovni nedostatak smatra se zagađenje okoliša zbog sve većeg globalnog zagađenja zemlje i zraka ispuštanjem otrovnih i štetnih plinova u zemljinu atmosferu.

Temeljem provedenog intervjua s vlasnikom poduzeća „Team40“, zaključuje se kako je djelatnost cestovnog prijevoza vrlo dinamična aktivnost koja zahtijeva kontinuirano praćenje i prilagođavanje željama i potrebama potrošača. Konkurencija u ovom području poslovanja je velika te je potrebno upotrijebiti vlastitu kreativnost kako bi se istaknulo na tržištu u odnosu na druge. Grad, županija i država pomažu poduzetnicima u njihovom poslovanju kroz dodjelu subvencija za samozapošljavanje te kroz dodjelu subvencioniranog poslovnog prostora. Kao velika prijetnja i česti razlog propadanja prijevoznika navodi se nagli i neočekivani rast cijene goriva. Na samom kraju intervjua, zaključuje se da se uz pravilno obavljanje djelatnosti, poštivanje zakonskih regulativa, prilagođavanja na promjene u okolini te uz dodjeljivanje potpora za razvoj poslovanja od strane grada, županije i države, isplati baviti djelatnošću cestovnog prijevoza robe.

7. POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Blašković Zavada, J., (2019): Osnove prometne infrastrukture. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti
2. Bloomberg, D., J., Le May, S., Hanna, J., B. (2006): Logistika. Zagreb, Mate d.o.o.
3. Bogović, B., Luketić, M. (1995): Prijevoz robe. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti
4. Bukljaš Skočibušić, M., Radačić, Ž., Jurčević, M., (2011): Ekonomika prometa. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti
5. Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M., (2010): Špedicija i logistički procesi. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu
6. Pupovac, D., (2009): Načela ekonomike prometa. Rijeka, Veleučilište u Rijeci
7. Segetalija Z., (2002): Uvod u poslovnu logistiku. Osijek, Ekonomski fakultet Osijek
8. Segetalija, Z., (2011): Logistika u gospodarstvu. Osijek, Ekonomski fakultet Osijek
9. Segetalija, Z., Lamza - Maronić, M., (2002): Distribucijski sustav trgovinskog poduzeća. Osijek, Ekonomski fakultet Osijek
10. Zelenika, R., (2001): Prometni sustavi. Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci
11. Zelenika R., Pavlić Skender, H., (2007): Upravljanje logističkim mrežama. Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci
12. Zelenika, R. (2005): Logistički sustavi. Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci
13. Zelenika, R., (2009): Sekundarne prometne tarife. Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci

Internetski izvori:

1. Blogger (2008): Logistika, <http://bestlogistika.blogspot.com/2008/07/definicije-logistike.html> (25.2.2021.)
2. Leksikografski zavod Miroslava Krleže (2018): Promet, <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=50633> (17.3.2021.)
3. Leksografski zavod Miroslava Krleže (2018): Cestovni promet, <https://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/> (19.3.2021.)
4. UNANSEA (2018): Različiti načini prijevoza. Vrste prijevoza., <https://hr.unansea.com/razlicitih-nacina-prijevoza-vrste-prijevoza/> (24.3.2021.)

Radovi objavljeni na internetskim stranicama:

1. Dučkić, A., (2018): Planiranje prijevoznih kapaciteta. Zagreb, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:1355> (20.7.2021.)
2. Rabuzin, A., (2019): Analiza organizacije prijevoznog procesa u cestovnom prijevozu. Varaždin, Sveučilište Sjever, <https://repozitorij.unin.hr/islandora/object/unin:2593> (25.3.2021.)
3. Zelenika, R., Jakomin, L., Lipičnik, M.: Prometne i logističke znanosti u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti. Dubrovnik, Naše more, Vol. 45 No. 1-2, <https://hrcak.srce.hr/209437> (24.3.2021.)
4. Zelenika, R., Pupavac, D., (2001): Suvremeno promišljanje osnovnih fenomena logističkoga sustava. Zagreb, Ekonomski preglednik, Vol. 52 No. 3-4, <https://hrcak.srce.hr/28716> (30.6.2021.)

8. POPIS ILUSTRACIJA

Slike:

1. Slika 1. Interakcija subjekata tržišta prijevoznih kapaciteta

Grafikoni:

1. Grafikon 1. Čimbenici formuliranja prometne politike



Veleučilište u Virovitici

OBRAZAC 5

IZJAVA O AUTORSTVU

Ja, DOMINIK RAKOŠEVIĆ

izjavljujem da sam autor/ica završnog/diplomskog rada pod nazivom

CESTOVNI PRIJEVOZ ROBE

Svojim vlastoručnim potpisom jamčim sljedeće:

- da je predani završni/diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija,
- da su radovi i mišljenja drugih autora/ica, koje sam u svom radu koristio/la, jasno navedeni i označeni u tekstu te u popisu literature,
- da sam u radu poštivao/la pravila znanstvenog i akademskog rada.

Potpis studenta/ice

Dominko



Veleučilište u Virovitici

OBRAZAC 6

**ODOBRENJE ZA POHRANU I OBJAVU
ZAVRŠNOG/DIPLOMSKOG RADA**

Ja DOMINIK RAKOŠEVIĆ

dajem odobrenje za objavljivanje mog autorskog završnog/diplomskog rada u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Veleučilišta u Virovitici te u javnoj internetskoj bazi završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice bez vremenskog ograničenja i novčane nadoknade, a u skladu s odredbama članka 83. stavka 11. Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju (NN 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15, 131/17).

Potvrđujem da je za pohranu dostavljena završna verzija obranjenog i dovršenog završnog/diplomskog rada. Ovom izjavom, kao autor navedenog rada dajem odobrenje i da se moj rad, bez naknade, trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim:

- a) široj javnosti
- b) studentima i djelatnicima ustanove
- c) široj javnosti, ali nakon proteka 6 / 12 / 24 mjeseci (zaokružite odgovarajući broj mjeseci).

Potpis studenta/ice

Dominić R.

U Virovitici, 13.7.2021.

**U slučaju potrebe dodatnog ograničavanja pristupa Vašem završnom/diplomskom radu, podnosi se pisani obrazloženi zahtjev.*