



Incoterms 2010.: Što je novo?

orange globe donosi informacije o promjenama u novoj verziji trgovinskih klauzula. Više informacija o tome naći ćete **od stranice 2** pa nadalje

Središnja & Istočna Europa u fokusu

Gebrüder Weiss Air & Sea vrlo je dobro organiziran i u CEE regiji. U jedanaest su zemalja stručnjaci za zračni i brodski prijevoz tereta na raspolaganju na licu mjesta. **Stranice 6/7**

Između jučer i sutra

Kratak pregled 500-godišnje povijesti GW-a – od početaka kao glasničke službe do globalnog logističkog koncerna. **Stranica 8**

01/2011

Air & Sea magazin koncerna Gebrüder Weiss

orange globe





Na istoku svašta novo

U 80-im se godinama poduzeće Gebrüder Weiss gotovo istodobno širilo i u Aziji i na istoku Europe. U oba je područja postavljen kamen temeljac snažne logističke organizacije.

Doduše, došlo je do određene promjene. Brzina pada željezne zavjese 1989. bila je veliko iznenađenje. GW je otvaranje granica doživio kao pravu priliku. Stoga su postupno otvarana zastupništva u Mađarskoj, tadašnjoj Čehoslovačkoj i Sloveniji – poslije i u mnogim drugim južneoevropskim zemljama. Tijekom vremena iz njih su nastale logistički kompletne lokacije.

Bili smo svjesni činjenice da je ovim državama potreban oporavak. Ljudi su u tim zemljama bili zainteresirani, znatiželjni, ali i oprezni. S druge strane, ljudi “na Zapadu” imali su određene strahove od kontakta i mislili su, između ostalog, da sve bolje znaju. Za nas je bio izazov stvoriti poveznicu unutar koncerna između naših standarda, sustava i “pravila igre” u poduzeću te kulture i različitih stupnjeva razvoja novih zemalja. S današnjeg gledišta možemo uočiti i pogreške i ispravne stvari koje smo napravili: u međuvremenu je poduzeće Gebrüder Weiss zastupljeno u 11 zemalja Središnje i Istočne Europe. Teško je procijeniti jesmo li vodeći na tržištu u regiji – a to i nije tako važno. U svakom je slučaju GW jako važan čimbenik.

Ispočetka se protok robe s Austrijom, Zapadnom Europom i prekomorskim zemljama odvijao preko bečke platforme. Postupno su organizacijske jedinice u novim zemljama postajale samostalnije i uspostavljale vlastite prometne linije. Osim jake logističke i organizacije cestovnog prijevoza, na najvažnijim su lokacijama izgrađeni i učinkoviti Air & Sea uredi. Želimo postati glavni ponuđač logističkih usluga na domaćem tržištu u regiji Alpe-Dunav. A tu pripadaju i lokalno povezani timovi Air & Sea odjela, koji su globalno umreženi. Čak i u manjim državama odnosno regijama.

Istina, kriza je teško pogodila gospodarska područja CEE-a koja nisu još dovoljno razvijena. Mnoge su od tih država pretrpjele snažan udarac. Ipak sam uvjeren da nije moguće trajno zaustaviti gospodarski rast. Regija i dalje ima značajne prilike za rast i razvoj.

Heinz Senger-Weiss, Član Uprave

GW-Air & Sea kontakt

Gebrüder Weiss d.o.o., Air & Sea Terminal Zagreb
Avio Poslovnica Pleso bb, 10150 Zagreb Zračna Luka
T +385.1.6265.211
F +385.1.6256.491

air-sea-zagreb@gw-world.com
www.gw-world.com

orange globe abc-otpremništva

Zbirne prijave

Koji rokovi vrijede za zračni i brodski prijevoz tereta

Od početka je godine za robu koja se uvozi u carinsko područje Europske unije ili koja se iz tog područja izvozi potrebno predati zbirne ulazne prijave (skraćeno: ENS) i izlazne prijave (skraćeno: EXS) carinskim upravama. Kako bi bilo moguće pravodobno provesti računalno podržane analize rizika na temelju ovih podataka, potrebno je pridržavati se zakonski propisanih rokova. Ova se pravila ne odnose na robni promet sa Švicarskom i Norveškom.

Zračni prijevoz

- Za letove na kratkim relacijama (u trajanju manjem od četiri sata) potrebno je predati ENS najkasnije pri pokretanju zrakoplova.
- Za letove na dugim relacijama (u trajanju dulje od četiri sata) ENS mora biti na raspolaganju najmanje četiri sata prije dolaska pošiljke, i to u prvoj zračnoj luci na carinskom području Europske unije.
- Sigurnosne podatke za izvoz Gebrüder Weiss predaje već pri izdavanju izvozne deklaracije (pod uvjetom da izvozna deklaraciju izdaje GW).

Pomorski promet

- Za kontejnerski prijevoz potrebno je predati ENS najmanje 24 sata prije ukrcaja u polaznoj luci.
- Za prijevoz rasutih tereta (Break Bulk) ENS je potrebno predati također najmanje 24 sata prije ukrcaja u polaznoj luci.
- Za izvoz GW navodi sigurnosne podatke automatski s elektroničkom izvoznom deklaracijom.

S kritičkog aspekta



Incoterms 2010.

Michael Büchele, voditelj marketinga i prodaje Air & Sea u poduzeću Gebrüder Weiss, objašnjava što se promijenilo u novoj verziji trgovinskih klauzula i na što je potrebno obratiti posebnu pažnju u praksi.



Prije 75 godina, Međunarodna trgovačka komora, ICC, po prvi je put objavila niz pravila o raspodjeli obveza, troškova i opasnosti koji se odnose na organizaciju prijevoza, ukrcaj, iskrcaj, osiguranje i carinu. U međuvremenu su Incoterms (International Commercial Terms, međunarodne trgovinske klauzule) postale neprijeporan standard koji se redovito prerađuje i prilagođava uobičajenoj praksi. Nova pravila Incoterms 2010 tako su stupila na snagu 1. siječnja 2011.

Nove klauzule – novo mjesto isporuke prema nekim pravilima

Ova nova verzija koja zamjenjuje verziju iz 2000. usmjerena je u prvom redu na poboljšanje razumljivosti i jednostavnosti primjene klauzula o isporuci. Tako sada umjesto 13 postoji samo 11 klauzula koje se dijele u dvije kategorije: u opće klauzule za sve vrste prijevoza (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) i u klauzule za pomorski te riječni i jezerski promet (FAS, FOB, CFR, CIF). Osim toga, Incoterms DAT (“Delivered at Terminal”) i DAP (“Delivered at Place”) zamjenjuju dosadašnje klauzule DEQ, DAF, DES i DDU.

Za postojeće klauzule FOB, CFR i CIF ponovno je određen i pojam mjesta isporuke: • Prema Incoterms 2010., roba se smatra isporučenom kad se nađe na palubi – a ne kao do sada, kada prijeđe preko ograde broda.

Ovdje je također neophodno navesti točno mjesto, dakle luku i, u određenim okolnostima, dio luke na kojem roba treba biti ukrkana. Ako se ugovori FOB, ali ne odredi luka, prodavatelj bira mjesto.

Važna provjera verzije

Prema ICC-u (Međunarodnoj trgovačkoj komori), trgovinske klauzule mogu se primjenjivati u nacionalnim, kao i međunarodnim kupoprodajnim ugovorima. Ugovori koji se temelje na starijim verzijama, kao što je verzija Incoterms 2000., ne podliježu najnovijim promjenama. Prema ICC-u, uvijek se primjenjuje zadnja valjana verzija pravila Incoterms, pod uvjetom da nije ništa drugo ugovoreno. Teoretski, još uvijek je moguće sklapati kupoprodajne ugovore prema ranijim verzijama. Stoga bi prodavatelj i kupac u ugovoru trebali jasno navesti na kojoj se verziji pravila Incoterms ugovor temelji – primjerice “FOB Hamburg, Incoterms 2010”.

Ako imate pitanja o izmjenama, možete se obratiti savjetniku poduzeća Gebrüder Weiss za savjet i pomoć.

Nema Incoterma bez mjesta isporuke

Značajan sastavni dio pravila Incoterms je točan opis mjesta isporuke – dakle onoga mjesta na kojem rizik prelazi s prodavatelja na kupca. S iznimkom C klauzula, ovo je istodobno i mjesto na kojem troškovi prelaze na kupca. orange globe pojašnjava zašto je tako važno biti nedvojbjen pri navođenju mjesta i opisuje na koji je način moguće unaprijed spriječiti nesporazume.

U pravilima Incoterms 2010. zamijenjene su četiri klauzule „Delivered“ dvjema novima: DDU, DAF i DES zamijenjene su klauzulom DAP, a DEQ klauzulom DAT; DDP klauzula ostaje i u pravilima Incoterms 2010. DAP znači da prodavatelj snosi troškove i rizik, sve dok roba ne bude na raspolaganju za iskrcaj na navedenom odredištu. To može biti, primjerice, dolazna luka i zračna luka, otpremno skladište, granični prijelaz ili skladište kupca.

Točno određivanje mjesta

“DAP Shanghai” može se, prema mišljenju Klemensa Strohmera, operativnog rukovoditelja područja Air & Sea CEEC u poduzeću Gebrüder Weiss, interpretirati na različite načine: “To znači da se roba smatra isporučenom ako je stavljena na raspolaganje neiskrcana na dolazećem brodu u Šangajskoj luci, na kamionu u otpremnom terminalu u luci Šangaj ili u skladištu kupca”. Kako ne bi bilo zabuna i kako bismo izbjegli sukobe, potrebno je uz “DAP Shanghai” dodatno pojasniti radi li se o “DAP luci”, “DAP otpremnom terminalu” ili “DAP skladištu kupca” (u svakom slučaju potrebno je navesti ime + adresu).

DEQ, Delivered ex Quay, u prijašnjim je verzijama pravila Incoterms bila jedina klauzula koja je određivala da rizik i troškovi prelaze na kupca čim je pošiljka iskrcana pomoću dolaznih prijevoznih sredstava – međutim prijevozno sredstvo mogao je biti isključivo brod. S DAT-om je ICC stvorila klauzulu koja zamjenjuje DEQ, a primjenjuje se i za druga prijevozna sredstva i mjesta isporuke u prijevoznom lancu. Na taj je način moguće, primjerice, primijeniti “DAT imenovani otpremni terminal”, kada prodavatelj snosi i troškove i rizik do isporuke u otpremni terminal, kao i troškove i rizik iskrcaja s kamiona ili željezničkog vagona. Terminalom se prema definiciji ICC-a smatra svako mjesto, bez obzira je li natkriven ili ne. “U svakom slučaju treba obratiti pažnju na to se kupcu omogućiti preuzimanje robe na tom mjestu”, dodaje Strohmer.

I za DAT je neophodno navesti točno mjesto. To znači: ne navesti samo grad u kojem troškovi i rizik prelaze s prodavatelja na kupca, nego i točnu adresu. Na taj je način moguće spriječiti određene nesporazume i moguće sudske sporove. Oprez: poteškoće može izazvati i navođenje samo imena grada. Budući da diljem svijeta postoje gradovi istoga imena (primjerice, Atena u Grčkoj i Atena u Georgiji, SAD), potrebno je navesti i zemlju i odgovarajući poštanski broj.

Za CFR i CIF potrebno je ugovoriti i luku iskrcaja

Na mjestu isporuke rizik prelazi s prodavatelja na kupca. U klauzulama CFR i CIF pod tim se podrazumijeva luka iskrcaja. U praksi se vrlo često navodi samo odredišna luka. To znači da je jasno mjesto prelaska troškova na kupca – ali da kupcu nije poznato mjesto preuzimanja rizika. “Ako je pritom dogovoren određen datum isporuke”, nastavlja Strohmer “u klauzulama CFR i CIF podrazumijeva se datum ukrcanja robe na brod, a ne

datum kada roba treba stići u odredišnu luku”. Stoga se preporučuje da se u kupoprodajnom ugovoru utvrdi i luka iskrcaja i datum kada roba treba stići u odredišnu luku. Isto vrijedi za CPT i CIP: prodavatelj je ispunio svoju dužnost čim preda robu otpremniku, a ne tek kada roba stigne na odredište. Iz tog bi razloga i ovdje trebalo u kupoprodajnom ugovoru navesti mjesto isporuke i datum prispjeća na odredište.

Oprezno s klauzulama za prijevoz brodskog tereta

Klauzule FAS, FOB, CFR i CIF smiju se, kao i prije, ugovorati isključivo za prijevoz brodskog tereta i kontejnerski prijevoz. Premda se čini dobrom idejom navesti “FOB zračna luka” (i tako istaknuti da se roba smatra isporučenom čim se iskrca na palubu zrakoplova), to nije dopušteno. Ako se neka od ovih klauzula primjenjuje za zračni ili kamionski prijevoz tereta, postoji mogućnost da se u slučaju štete ili sporova roba ne smatra isporučenom. Dakle, da kupac nije preuzeo rizik, iako je roba prispjela na ciljano zračnu luku, ali na cijeloj prijevoznj dionici nije iskrcana na brod.

“Umjesto FOB imenovane zračne luke preporučuje se FCA imenovana zračna luka, loaded on Aircraft”, preporuča Klemens Strohmer. Dodatak “loaded on Air-

craft” ovdje je važan jer u protivnom “FCA imenovana zračna luka” može biti postavljena i kao “FCA terminal zračne luke”. Kao posljedica toga, troškovi i rizici prešli bi na kupca već na mjestu na kojem je prodavatelj isporučio robu spremnu za iskrcaj.



Klemens Strohmer

Obveza osiguranja, preuzimanje rizika i troškova prema Incoterms 2010.

	Seller	Carrier	Border	Port	Ship	Port	Named Place	Buyer
EXW	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FCA	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CPT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DDP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FAS	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FOB	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CFR	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIF	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light

Legend:

- Dark: The risk is borne by the seller
- Light: The risk is borne by the buyer
- Light with diagonal lines: Transport insurance is the responsibility of the seller
- Dark with diagonal lines: The costs are borne by the seller
- Light with diagonal lines: The costs are borne by the buyer
- Light with diagonal lines and arrow: Clauses for sea and inlandwater transport

Additional notes from the table:

- Under CIP: obligation
- Under DDP: with import clearance
- Under CIF: recommended, oblig., recommended



Godina 1989. označila je prekretnicu za zemlje Srednje i Istočne Europe. 2004. prve bivše države Istočnog bloka pridružile su se Europskoj uniji. Proširenje na istok bila je ne samo prilika, nego i izazov za projekt „Ujedinjena Europa“. Unatoč brojnim strepnjama, činjenično stanje dokazuje pozitivan razvoj.

Od Češke do Vlaške

kratak pregled povijesti „nove“ Europe

Gradovi zapanjujuće ljepote i privlačni krajolici, raznolika kultura i dašak tajanstvenosti – zemlje istočne i srednje Europe nalaze se dalje od pretrpanih turističkih staza i čekaju da ih otkrijemo. A otkako su na europsku scenu stupile Mađarska, Češka, Slovačka, Bugarska i Rumunjska, otvorile su se i brojne mogućnosti za gospodarstvo.

Mnogi Europljani provode redovito svoj odmor u Olszországu. Zaista? Isto kao što mnogi Bečani i Gradišćanci često idu u Magyarország. Ni za to mjesto još niste čuli? E pa, kako biste mogli razumjeti te pojmove, morali biste govoriti mađarski. A osim stanovnika Magyarországa ne govore ga mnogi, izuzev mađarskih manjina u graničnim državama. U Olszországu se međutim ne govori mađarskim jezikom. Jer, radi se o Italiji.

Vrata prema Istočnoj i Zapadnoj Europi

Mađarska je na svijetu poprilično usamljena sa svojim jezikom. Što i nije loše uzevši u obzir povijest zemlje. Svejedno radilo se o vladavini Turaka ili Habsburgovaca, Mađari u prošlosti često nisu bili samostalni. U takvim prilikama može biti melem za dušu kad čovjek ostane svoj na svome. “Jezik je kao zaštitni zid iza kojeg se nacija može zakloniti sa svim svojim tajnama i posebnostima”, piše Wilhelm Droste, koji već puno godina radi kao docent i spisatelj u Budimpešti.

Budimpešta istodobno predstavlja vrata prema Istočnoj i Zapadnoj Europi. Rimljani su je osnovali, Mongoli razorili, Osmanlije izmrcvarili - tako novine Der Spiegel opisuju mađarski glavni grad, koji se tijekom svoje povijesti morao uvijek iznova obnavljati. Sa 1,7 milijuna stanovnika, Budimpešta je nešto veća od Beča i bogata je svjetskom kulturnom baštinom, kao, primjerice, panoramom obale Dunava ili ulicom Andrassy, mađarskom varijantom avenije Champs-Élysées u Parizu ili 5. avenije u New Yorku. Kao i njezin austrijski pandan, i Budimpešta je poznata po svojoj kulturi kavana.

Mađari se smatraju društvenim i temperamentnim ljudima. Još za vrijeme komunizma ova je zemlja opisivana kao “zabavna baraka u logoru Istočnog bloka” i bila poprilično liberalna. Tako da su u Mađarskoj prije nego u ostalim zemljama Istočnog bloka bila dopuštena privatna poduzeća. I sloboda putovanja bila je moguća gotovo dvije godine prije pada željezne zavjese.

Značajne industrijske grane danas su strojarstvo i automobilska industrija. Veoma je važna i poljoprivreda: ni jedna država u Europi ne raspolaže s većim brojem obradivih poljoprivrednih površina – obuhvaćaju više od dvije trećine države. Uzgajaju se, između ostalog, kukuruz, pšenica, šećerna repa te, podrazumijeva se, paprika, koja se danas obavezno veže uz naziv Mađarska. Osim toga, važnu ulogu igra i turizam. I Budimpešta i jezero Balaton, najveće jezero u srednjoj Europi, poznata su turistička odredišta.

Moderna zemlja na Vltavi

Ni Česima nije uvijek bilo lako. U takvoj situaciji čovjek pribjegava satiri i humoru. A što je Mađarima njihov jezik, to je Česima u prošlom stoljeću bio njihov Švejk. Početkom 1920-ih Jaroslav Hašek objavio je svoj roman “Dobri vojnik Švejk”, čime je pogodio živac vremena. Taj je vragolasti komad sadržavao upute kako se pomoću lukavstva, humora i stoičke opuštenosti snaći u situacijama koje nije moguće promijeniti.

Od kraja komunizma Česi napokon mogu samostalno odrediti smjer. Danas je to moderna demokratska država koja se dokazala na europskoj razini – i u ekonomskom pogledu. 2009. Češka je postigla bruto domaći proizvod od 13.097 eura po glavi stanovnika, što je 82 posto europskog prosjeka. Praška regija je prema Eurostatu, gledano prema glavi stanovnika, jedna od najproduktivnijih u cijeloj Europskoj uniji.

Glavni grad Prag je središte zemlje – ne samo kulturno, nego i industrijsko i financijsko središte Češke. “Zlatni grad” na Vltavi je zahvaljujući brojnim vrhunskim dostignućima gotske i barokne arhitekture također i magnet za turiste. Povijesni stari grad gotovo vrije znamenitostima. UNESCO ga je 1992. proglasio svjetskom kulturnom baštinom. Simbol grada, Hradščin, najveći je zatvoreni areal utvrde na cijelom svijetu i, između ostalog, rezidencija predsjednika države. Češka ima dugogodišnju industrijsku tradiciju i omiljena je među stranim ulagačima. Prema podacima njemačkog



„Zlatni grad“ na Vltavi: Prag je središte zemlje i pravi turistički magnet zahvaljujući brojnim remek-djelima gotске i barokne arhitekture.

ministarstva vanjskih poslova, kćerinske tvrtke stranih poduzeća čine više od 50 posto udjela u češkoj industrijskoj proizvodnji. Prometna infrastruktura slovi kao najbolja među nekadašnjim državama Istočnog bloka. U posljednjih dva desetljeća osobito je poticana grana automobilske industrije, što je Češkoj skupa sa Slovačkom, Mađarskom i Poljskom donijelo nadimak „Detroit istoka“. Nadalje, vrlo se intenzivno potiče i poljoprivreda. Češko je pivo poznato diljem svijeta – a u konzumiranju piva Česi su svjetski prvaci, ostavljajući za sobom čak i Austrijance i Nijemce.

Korijeni Andyja Warhola

Slovačka Republika nastala je kao i Češka 1993., nakon sporazumne podjele Češkoslovačke. Danas ta zemlja ima 5,4 milijuna stanovnika i usko je povezana s Austrijom: jer u Europi ne postoje dva glavna grada koja su tako blizu jedan drugome kao što su Beč i Bratislava. Vrlo često se zbog zajedničkog gospodarskog područja čak upotrebljava naziv Twin City.

Bratislava je sa svojih 430.000 stanovnika značajno manja od, primjerice, Praga ili Budimpešte, ali dinamično pulsira u znaku gospodarstva i zaposlenosti. Prema austrijskim dnevnim novinama „Die Presse“, područje Bratislave „već je preteklo Beč po kupovnoj moći i spada među najbogatija područja Europe“.

Prije prekretnice 1989. dominirala je teška industrija, u međuvremenu područje uslužnih djelatnosti čini oko 60 posto bruto domaćeg proizvoda. Ni jedno drugo nacionalno gospodarstvo Eurozone nije brže raslo u 2010. godini. Po pitanju kulture Slovaci su osobito ponosni na svoje fantastične operne pjevače, kao što su Miroslav Dvorský ili Dalibor Jeniš, te na jednog Amerikanca. Njemu je posvećen i vlastiti muzej. Taj se cijenjeni umjetnik zove Andy Warhol. Prezime njegovog oca bilo je Varchola, u doba kada je iz istočne Slovačke emigrirao u Pittsburgh.

Gospodarski uzor

S dva milijuna stanovnika i površinom od samo 20.000 kvadratnih kilometara, Slovenija je jedna od najmanjih zemalja Europske unije. 23. prosinca 1990. stanovništvo tadašnje republike odlučilo se na referendumu za neovisnost od Jugoslavije.

Uslijedilo je gospodarstveno preusmjeravanje – od poljoprivrede do industrije i uslužnih djelatnosti. Mala republika smatra se uzorom među novim državama članicama. Kao i Slovačka, Slovenija je također uvela euro.

Unatoč maloj veličini, Slovenija je ima raznolike regije. S jedne strane julske Alpe s nacionalnim parkom Triglav – rajem za planinare – s druge strane zelene nizine. U Postojini nalaze se spektakularne špilje sa sigama koje spadaju u najveće špilje svijeta koje su dostupne javnosti. A tu je još i Jadransko more kao zaljev Sredozemnog mora. Nije ni čudo da turizam cvjeta pa je i jedna od najunosnijih gospodarskih grana.

Na Zlatnoj plaži

Bugarska je zemlja prepuna tajnovitosti. Do kraja komunizma bila je gotovo nepoznata među Srednjoeuropejcima. Osnovana 681., Bugarska je jedna od najstarijih država Europe. Danas tu živi 7,5 milijuna stanovnika, u istočnom dijelu Balkanskog poluotoka.

Bugarska je u posljednjih dvadeset godina prošla opsežan proces gospodarskog preobražaja, prije svega u tradicionalno jakim industrijskim granama kao što su strojogradnja, obrada metala i petrokemija. U međuvremenu se ova zemlja neupitno nalazi na putu proizvodnje tehnički zahtjevnijih proizvoda. Gotovo 50 posto BDP-a dolazi iz oblasti uslužnih djelatnosti. Turizam se osobito dobro razvija, „Zlatna plaža“ na Crnom moru pravi je hit. Neke od najpoznatijih osoba su dobitnik Nobelove nagrade za književnost Elias Canetti te umjetnik za umatanje Christo, koji je postao naročito poznat nakon umatanja berlinskog Reichstaga.

Gdje Dunav utječe u Crno more

Zajedno s Bugarskom, 1.1.2007. i Rumunjska je pristupila Europskoj uniji. Još 1990-ih ovaj se cilj činio samo dalekom budućnošću: Ta je zemlja predugo bila zaokupljena samom sobom, tržišno je gospodarstvo dugo bilo teško pokrenuti.

U međuvremenu je to nacionalno gospodarstvo, s 21,5 milijuna stanovnika najveće na Balkanu, postalo zanimljivo i stranim ulagačima. Sve do svjetske gospodarske krize postizanje je dojmljiv rast BDP-a dulji niz godina. 2008. postignut je rast od 7,1 posto. U najvažnije industrijske grane tradicionalno se ubrajaju strojogradnja, kemijska i naftna industrija.

Također se nastoji privući goste u zemlju. Velika je atrakcija, prije sve, delta Dunava sa svojim jezerima i otocima, koje je UNESCO uvrstio u rezervate biosfere. Do sada su u Rumunjsku dolazili u prvom redu posjetitelji sa strašću prema morbidnome: u dvorcu Bran navodno je u 15. stoljeću boravio Vlad III, s nadimkom „Tepes“ („Nabijač“). On je poslužio Bramu Stokeru kao inspiracija za roman Drakula.



Budimpešta: Tijekom svoje povijesti morala se uvijek iznova obnovljati.

Pitanje povjerenja

U veljači 2011. poduzeće Gebrüder Weiss dobilo je zadatak prijevoza posebnog tereta. Za jedno je austrijsko poduzeće bilo potrebno brodovima prevesti 34 metara duge listove rotora za vjetrene turbine iz Španjolske prema Indiji. Ta je narudžba zahtijevala intenzivnu pripremu: potrebno je bilo organizirati otpremu do luke kao poseban prijevoz, iznajmiti brod, izraditi planove za ukrcaj u luci te razraditi sigurnosne mjere. A sve to u uskoj suradnji s naručiocem.



U intervjuu nam Franco Ravazzolo, stručnjak za projektne poslove i Break Bulk u odjelu Air & Sea poduzeća GW, opisuje svoje područje rada i objašnjava što je potrebno kako bi se takvi posebni radni nalozi besprijekorno obavili.

Gospodine Ravazzolo, što zapravo podrazumijevamo pod stručnim pojmom „Break Bulk“ – i kada se roba otprema na ovaj način?

Pomorski prijevoz čvrstih roba može se podijeliti u tri velike kategorije. S jedne strane to je Bulk, prijevoz sipkog materijala kao što su ruda, ugljen i žitarice. Zatim Unitized, to su jedinice za ukrcaj, kao što su kontejneri i vozila. I na kraju imamo Break Bulk. U ovu kategoriju spada generalni teret, kao primjerice: rezano drvo, celulozno vlakno u balama, ali i dijelovi strojeva i proizvodi od čelika. Dimenzije i težina tereta uobičajeno određuju način prijevoza. Načelo se može utvrditi: što je preveliko za kontejner, dobar je kandidat za Break Bulk.

Je li se značenje Break Bulk prijevoza promijenilo proteklih godina?

Došlo je do premještanja određenih tijekova robe od Break Bulk do ukrcaja u kontejnere, gdje je to bilo moguće zbog fizičkih svojstava robe za prijevoz. Od 70-ih su se količine osobito smanjile kad su u pitanju drvo, papir, celulozna vlakna ili čelik, s tendencijom daljnjeg pada. S druge strane ima više posebnog prijevoza, budući da se u strojogradnji i izgradnji postrojenja proizvode sve veće i teže jedinice. Područje prijevoza teškog tereta stalno raste.

Što točno nudi GW u području projektnih poslova/ Break Bulka?

Ponajprije: izazov na ovom poslovnom polju je enormna raznolikost dobara. Nekada je potreban prijevoz komponenti vjetrolektrana, generatora, turbina ili specijalnih jezgri za energetske gospodarstvo. A nekada se bavimo kompletnim tvorničkim postrojenjima, opremom za rudarstvo, specijalnim ili tračnim vozilima, čamcima i jahtama ili elementima čeličnih konstrukcija. Obavljamo najrazličitije prijevoze, pri čemu se za teški teret koncentriramo na kategoriju do 500 tona pojedinačne težine.

Takvi nalozi zahtijevaju savršeno planiranje i upravljanje. Što logističar treba učiniti kako bi ispunio visoke zahtjeve nalogodavatelja?

U konačnici su projektni poslovi prije svega pitanje povjerenja. Zbog toga je s jedne strane potrebno odgovarajuće iskustvo i stručno znanje. Jer naši su kupci u pravilu stručnjaci u svojoj struci, koji očekuju kompetentno savjetovanje i davanje usluga. S druge su strane važni dobri kontakti diljem svijeta kako bi bilo moguće pouzdano i profesionalno izvođenje takvih projekata. Iz toga se razloga poduzeće Gebrüder Weiss priključilo GPLN-u (Global Project Logistics Network, www.gpln.net), međunarodnoj mreži stručnjaka za Break Bulk i projektne prijevoze.



CEEC u fokusu

Gebrüder Weiss Air & Sea izvrsno je organiziran i u zemljama Srednje i Istočne Europe: u jedanaest zemalja, od Češke do Ukrajine, stručnjaci područja Air & Sea djeluju na licu mjesta i omogućavaju najvišu kvalitetu usluge. Najmlađi član mreže jest ured u Sarajevu, glavnom gradu Bosne i Hercegovine, koji je otvoren pred kraj ljeta prošle godine.

Na koje se zemlje misli kada se govori o „Central Eastern Europe“ (CEE-u) ovisi o definiciji i odgovarajućem kontekstu. Ne uzimajući u obzir nejasne konture područja, jedno je sigurno: CEE obuhvaća više zemalja, koje su često smatrane homogenijima nego što to uistinu jesu. Razlike se očituju ne samo u različitim jezicima, nego i u različite povijesti tih zemalja, njihove kulture i s njima povezani običaji dodatno pojašnjavaju bajkovitu raznolikost područja južno i sjeveroistočno od Austrije. Čak se i gospodarstvo i valute različito razvijaju.

Snažan poticaj

U CEE-u organizacija poduzeća Gebrüder Weiss, Air & Sea, obuhvaća jedanaest zemalja koje vode tri regionalna voditelja: Za Sloveniju je odgovoran Michael Büchele, za Mađarsku i Slovačku Harry Kostial, a za sve ostale Jochen Uray. Premda se su zemlje pojedinačno različito razvijale, objašnjava Jochen Uray, CEEC se nakon dvije ekstremno teške godine ponovno u određenoj mjeri oporavio. „2009. i u prvoj polovici 2010. još smo više radili na optimizaciji naših struktura, što je na kraju rezultiralo uspjehom. Nakon slabog početka na početku godine, 2010. smo ipak postigli rast prometa od 60 posto.“ Regionalni voditelj osobito ističe uspješno novo usmjerenje odjela za uvoz brodskog tereta u različitim zemljama CEE-a: „Zahvaljujući povećanju broju pošiljaka od postojećih kupaca u kombinaciji sa vrlo zanimljivim novim poslovima, broj LCL pošiljaka se udvostručio, posebice u Češkoj i Rumunjskoj“. GW se u međuvremenu u ovim zemljama svrstao među vodeća poduzeća na tržištu, sa zbirnim kontejnerima koji ponekada i dnevno dolaze iz Azije. Početkom godine je osim toga primijenjen središnji LCL-Cockpit u Češkoj i Rumunjskoj, što je isto kao i LCL-SPOC za kupce i partnere.

Dobre veze

Nova se usluga pozitivno odrazila na cijelu regiju. Države bivše Jugoslavije pokrivene su direktno sa konsolidatorima u Kopru i Rijeci, Mađarska i Slovačka imaju velike koristi od tjednih direktnih zbirnih kontejnera. Bitno je napomenuti i LCL-HUB u Beču koji je uvijek aktuelan

sa svojim dnevnim otpremama u sve zemlje CEEC-a. Osobito u slučaju kad količina pošiljki za određenu zemlju bude manja nego što je optimalno za direktan kontejner. Došlo je do napretka i u zračnom prijevozu tereta: Budimpešta i Prag postaju u međuvremenu novim poveznicama regije – poznate zrakoplovne tvrtke imaju redovite cargo letove iz Azije direktno prema Feiheyju i Ruzyneu. Bilo zračni ili brodski teret: klijenti u svim CEEC zemljama mogu se osloniti na visoku GW kvalitetu usluge.

Kvalificirani zaposlenici

Postavljeni smjer rasta i dalje će se poticati radom zaposlenika na licu mjesta. U proteklih dvije godine puno je uloženo u prodajne timove, a u središtu svega su operativci s direktnim kontaktom s klijentima. „Cilj različitih unutarnjih i vanjskih kvalifikacijskih mjera bilo je izoštravanje svijesti o potrebama klijenata“, navodi Uray. „Jer klijent želi proaktivno, kompetentno i prije svega što je moguće brže dobiti informacije – bilo da se radi o podacima o pošiljci, rješenjima problema ili ponudama za potencijalne nove klijente“. Održiva se kvaliteta u poduzeću GW piše velikim početnim slovom, dodajte Harry Kostial. „Stoga sada treba nastaviti s ciljanim ulaganjem u izobrazbu i stručno usavršavanje“. Važan dio uspjeha za Kostiala predstavlja i redovita razmjena unutar mreže – ne samo unutar Air & Sea mreže, nego i unutar organizacija cestovnog prijevoza.



WR Indien prima državni posjet

Za vrijeme svojeg jednodnevnog putovanja kroz Indiju, austrijska predsjednica Nacionalnog vijeća, Barbara Prammer, posjetila je i Chennai. Weiss-Röhlig Indija iskoristio je tu priliku kako bi njezinu delegaciju pozvao na tribinu. Pomoću industrijske i trgovačke komore te austrijskog honorarnog konzulata u Chennaiju organiziran je prijam na kojem su, osim važnih klijenata sudjelovali i visokorangirani zastupnici domaćeg gospodarstva i delegati austrijske ambasade u New Delhiju. Pod motom "Austro Indian Business Opportunities" raspravljalo se o mogućem proširenju poslovnih odnosa između Austrije i Indije.

Češka

Službeni jezik: češki, **Površina:** 78.866 km², **Broj stanovnika:** 10,5 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 130 stanovnika po km², **Valuta:** češka kruna, **Pristup Europskoj uniji:** 2004., **Air & Sea lokacije:** Prag, Brno, Ostrava

Slovenija

Službeni jezik: slovenski, **Površina:** 20.273 km², **Broj stanovnika:** 2 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 99 stanovnika po km², **Valuta:** euro, **Pristup Europskoj uniji:** 2004., **Air & Sea lokacije:** Koper, Ljubljana

Slovačka

Službeni jezik: slovački, **Površina:** 48.845 km², **Broj stanovnika:** 5,4 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 110 stanovnika po km², **Valuta:** euro, **Pristup Europskoj uniji:** 2004., **Air & Sea lokacije:** Bratislava, Zilina

Mađarska

Službeni jezik: mađarski, **Površina:** 93.000 km², **Broj stanovnika:** 10 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 107,5 stanovnika po km², **Valuta:** forinta, **Pristup Europskoj uniji:** 2004., **Air & Sea lokacije:** Budimpešta

Hrvatska

Službeni jezik: hrvatski, **Površina:** 56.542 km², **Broj stanovnika:** 4,5 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 79 stanovnika po km², **Valuta:** kuna, **Pristup Europskoj uniji:** nije članica EU-a, **Air & Sea lokacije:** Zagreb

Bosna i Hercegovina

Službeni jezici: bosanski, srpski, hrvatski, **Površina:** 51.197 km², **Broj stanovnika:** 4,6 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 89 stanovnika po km², **Valuta:** konvertibilna marka (KM), **Pristup Europskoj uniji:** nije članica EU-a, **Air & Sea lokacija:** Sarajevo

Srbija

Službeni jezik: srpski, **Površina:** 88.361 km², **Broj stanovnika:** 7,5 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 97 stanovnika po km², **Valuta:** dinar, **Pristup Europskoj uniji:** nije članica EU-a, **Air & Sea lokacija:** Beograd

Rumunjska

Službeni jezik: rumunjski, **Površina:** 237.500 km², **Broj stanovnika:** 21,5 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 93,7 stanovnika po km², **Valuta:** rumunjski lei, **Pristup Europskoj uniji:** 2007., **Air & Sea lokacije:** Bukurešt, Constanta, Cluj

Bugarska

Službeni jezik: bugarski, **Površina:** 111.910 km², **Broj stanovnika:** 7,6 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 70 stanovnika po km², **Valuta:** lev, **Pristup Europskoj uniji:** 2007. **Air & Sea lokacije:** Sofija

Makedonija

Službeni jezik: makedonski, djelomično turski, srpski i albanski, **Površina:** 25.713 km², **Broj stanovnika:** 2,1 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 79 stanovnika po km², **Valuta:** makedonski denar, **Pristup Europskoj uniji:** nije članica EU-a, **Air & Sea lokacija:** Skoplje

Ukrajina

Službeni jezik: ukrajinski, **Površina:** 603.700 km², **Broj stanovnika:** 46 milijuna, **Gustoća naseljenosti:** 78 stanovnika po km², **Valuta:** grivnja, **Pristup Europskoj uniji:** nije članica EU-a, **Air & Sea lokacija:** Kijev



Najveća ocjena boniteta za GW

Renomirana bonitetna kuća Dun & Bradstreet potvrđuje financijsku stabilnost i visoku kreditnu sposobnost poduzeća Gebrüder Weiss. Logistički koncern dobio je najveću ocjenu, 1, i pripada u "Top Rating Companies". Ovo je odlikovanje do sada dobilo samo pet posto svih austrijskih poduzeća. D&B certifikat priznat je u cijelom svijetu i potvrđuje GW kao pouzdanog, čvrstog poslovnog partnera sa stabilnom situacijom u poduzeću i izvršnim platnim moralom.



Predvodnik u zaštiti klime

Na lokaciji Wörgl (AT) poduzeće GW stavilo je u veljači 2011. u funkciju prvo za okoliš ne-škodljivo logističko skladište u Austriji. Drvena konstrukcija obuhvaća 1300 m² utovarne i prodajne površine te hladnjaču sa 150 paletnih mjesta. "Izgradnja zgrade koja je neškodljiva za okoliš još je jedna komponenta naše strategije održivosti", objašnjava upravitelj financijama Wolfram Senger-Weiss.

Između jučer i sutra

Vrlo su rijetka poduzeća na svijetu koja se mogu pohvaliti dokumentacijom o preko 500 godina rada. Među njih spada i Gebrüder Weiss. Orange Globe predstavlja kratak pregled 500-godišnje povijesti i protagoniste koji su sudjelovali u ovom uspjehu – od početaka kao transalpska glasnička služba do globalnog logističkog koncerna u današnje vrijeme.

* Ovdje objavljeni sadržaji temelje se na "Weiss-knjizi" koju su izdali Heidi i Paul Senger-Weiss.

Milanski glasnici

Prvi dokumentirani spomen obitelji Weiss potječe iz ranog 14. stoljeća. Na poreznoj listi samostana St. Gallen spominju se "Wizze". Skupa s obitelji Spehler koja također potječe iz Fussacha, preteče Gebrüder Weissa vodili su od 1474. glasničku službu između Lindaua i Milana. 2. lipnja 1788. Leonhard Spehler čak je povezo Johanna Wolfganga von Goethea nakon njegova talijanskog putovanja kroz opasnu Via Malu i preko prijelaza Splügenpass.

Trgovačko naselje

U političkom, tehničkom i gospodarskom je smislu kraj 18. stoljeća predstavljao turbulentno razdoblje. S Johannom Kasimirom Weissom, koji je tada bio zapisegnut za milanskog glasnika, počela je i prava povijest poduzeća Gebrüder Weiss. Vjerojatno svjestan činjenice da tradicionalna poslovna grana nema veliku budućnost nakon industrijske revolucije, Weiss postaje 1781. kompanjon u trgovačkom poduzeću Johanna Schneidera u Fussachu, koje je po nalogu Lindauške trgovačke komore slalo glasnike, izvršavalo privremeno skladištenje dobara i tražilo rješenja za različite probleme prijevoza.

Trojica braće Weiss

U 19. su stoljeću u Vorarlbergu tvornice nicali kao gljive poslije kiše. Tekstilna je industrija pripremila teren i za druge industrijske grane, liberalizirani su prijevoznništvo i pomorski prijevoz. Moderne su ceste preko Arlberga i Reschena zamijenile gorske staze. Željeznica je polučila golem uspjeh. Trgovačko se poduzeće brzo razvilo u pravo otpremništvo. A trojica braće Weiss znala su na pravi način iskoristiti mogućnosti koje su se nudile u ovo doba osnivanja. Josef, Leonhard i Johann Alois Karl Weiss dali su tvrtki 1823. novi društveni ugovor i ime: Gebrüder Weiss.

Ratna previranja i izgradnja

Poduzeće je stalno napredovalo gotovo stotinu godina. Kako bi mogli ispuniti zahtjeve rastuće industrije u Vorarlbergu, Ferdinand Weiss der Ältere osnovao je podružnice u za Austriju važnim sredozemnim lukama, kao i u glavnom tržištu Vorarlbergu i okolici. Prvi svjetski rat prekinuo je ovaj razvoj. Zahvaljujući velikoj štedljivosti, Anton Weiss i Adolf Jerie uspjeli su provesti poduzeće kroz ovo teško razdoblje. Kada je 1921. Anton Weiss preminuo, njegov 19-godišnji sin Ferdinand morao je preuzeti vođenje poduzeća. Poduzeće se ponovo našlo u teškim vremenima: hiperinflacija. Svjetska ekonomska kriza. Fašizam. Drugi svjetski rat. Povodeći se za motom "Zavravimo rukave!", Ferdinand Weiss uspio je nakon završetka rata ne samo obnoviti razorene strukture, nego i izgraditi mrežu podružnica u cijeloj Austriji.



U prosincu 2004. Heidi Senger-Weiss predala je kormilo Wolfgangu Niessneru i njegovim kolegama iz uprave.

Internacionalna Generacija

Nakon iznenadne smrti Ferdinanda Weissa 1968., vođenje tvrtke preuzela je njegova kćer Heidi. U svladavanju novih izazova imala je snažnu podršku njezinog budućeg supruga Paula Sengera. Promjena generacija donijela je i novi polet: Gebrüder Weiss se razvio od tradicionalnog domaćeg poduzeća u koncern za otpremništvo s vezama diljem svijeta. Između 1975. i 1989. uložena je gotovo polovica svih ulaganja – ukupno preko 530 milijuna eura – u osnivanje novih podružnica.

Narančasti put

Željezna je zavjesa pala. Austrija je pristupila Europskoj uniji. Istodobno su proizvodni lanci postajali sve globalniji. Ovo je razdoblje poduzeća Gebrüder Weiss bilo najbrže, obilježeno bolnim stankama, novim strukturama i neslućenim rastom. GW je iskoristio najveće političke promjene koje su se od 1989. događale u Europi za brzo širenje na nova tržišta. Ali smjer rasta nije bio zabilježen samo u Europi: Paul Senger-Weiss otvorio je 1991. GW Shanghai, prvu podružnicu na drugom kontinentu. Članstvo Austrije u Europskoj uniji, koje je značilo i ulazak na tržište zemalja Europske unije, predstavljalo je golem izazov za poduzeće. Ali GW je uvidio na koji način može podmiriti štetu uzrokovanu drastičnim padom do tada tako važnog poslovnog polja – carinjenja, i to uštedama, restrukturiranjima i promišljanjem o kulturi poduzeća – i još jednom iskoristiti nove okolnosti kao nove prilike.

Početak u gospodarskom bumu

2005., nakon 36 godina vođenja, Heidi i Paul Senger-Weiss predali su vodstvo poduzeća sljedećoj generaciji. Od tada poduzeće uspješno vode Wolfgang Niessner

kao predsjednik upravnog odbora i Peter Kloiber, skupa s članovima odbora Wolframom i Heinzom Senger-Weissom. Prijenos odgovornosti izvršen je besprijekorno. Zahvaljujući tome bilo je moguće optimalno iskoristiti sljedeće godine gospodarskog buma: glavno područje GW-a u Europi dodatno je osnaženo i prošireno, kao i globalna mreža Air & Sea s Joint Venture partnerom Röhligom. Čak i za vrijeme krize koja je 2008. potresla svjetsko gospodarstvo, logistički je koncern ostao pri svojoj strategiji proširenja – i danas je, zahvaljujući zdravom gospodarskom temelju i stabilnosti poduzeća, ponovno uspješan.



Weiss-knjiga³

Izdali: Heidi i Paul Senger-Weiss

Izdanje: Christian Brandstatter
Format 228 x 274 mm
Opseg: 280 stranica
oko 340 ilustracija
Platneni uvez i zaštitni omot



1474



1781



1872



1948



2004



2005