

# PROCES DISTRIBUCIJE U LALIZAS MARINI d.o.o.

---

**Peslać, Petra**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2018**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:723484>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-04-19**

*Repository / Repozitorij:*

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT





**SVEUČILIŠTE U SPLITU**

**EKONOMSKI FAKULTET**

**ZAVRŠNI RAD**

**PROCES DISTRIBUCIJE U LALIZAS MARINI  
d.o.o.**

**Mentor:**

**doc. dr. sc. Mario Pepur**

**Student:**

**Petra Peslać**

**Split, rujan, 2018. godina**

## **SADRŽAJ:**

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. UVOD.....</b>                                                           | <b>1</b>  |
| 1.1. Definicija problema.....                                                 | 1         |
| 1.2. Cilj rada.....                                                           | 1         |
| 1.3. Metode rada.....                                                         | 1         |
| 1.4. Struktura rada.....                                                      | 2         |
| <b>2. PROCES DISTRIBUCIJE.....</b>                                            | <b>3</b>  |
| 2.1. Distribucija robe.....                                                   | 3         |
| 2.1.1. Fizička distribucija.....                                              | 4         |
| 2.1.2. Kanali distribucije.....                                               | 4         |
| 2.2. Skladištenje robe.....                                                   | 6         |
| 2.2.1. Zadaci skladišta.....                                                  | 6         |
| 2.3. Upravljanje zalihama.....                                                | 10        |
| 2.3.1. Određivanje visine zaliha.....                                         | 12        |
| 2.4. Manipulacija robom.....                                                  | 13        |
| 2.4.1. Pakiranje.....                                                         | 14        |
| 2.4.2. Paletizacija.....                                                      | 15        |
| 2.4.3. Kontejnerizacija.....                                                  | 17        |
| 2.5. Transport.....                                                           | 19        |
| <b>3. PROCES DISTRIBUCIJE U LALIZAS MARINI d.o.o.....</b>                     | <b>21</b> |
| 3.1. LALIZAS MARINA d.o.o.....                                                | 21        |
| 3.2. Distribucija robe.....                                                   | 23        |
| 3.2.1. Naručivanje i isporuka robe – LALIZAS MARINA d.o.o. kao kupac.....     | 23        |
| 3.2.1.1. Direktna kupnja robe od stranih dobavljača.....                      | 26        |
| 3.2.1.2. Kupnja od domaćih dobavljača.....                                    | 26        |
| 3.2.1.3. Direktna kupnja robe od tvornica unutar LALIZAS grupacije.....       | 27        |
| 3.2.1.4. Kupnja robe od veleprodajnih skladišta unutar LALIZAS grupacije...28 |           |
| 3.2.2. Naručivanje i isporuka robe – LALIZAS MARINA d.o.o. kao dobavljač..... | 28        |
| 3.3. Skladištenje robe.....                                                   | 30        |
| 3.4. Upravljanje zalihama.....                                                | 34        |
| 3.5. Manipulacija robom.....                                                  | 35        |
| 3.6. Transport.....                                                           | 37        |
| 3.6.1. Transport od dobavljača do LALIZAS MARINE d.o.o.....                   | 37        |

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| 3.6.2. Transport od LALIZAS MARINE d.o.o. do kupca..... | 38        |
| <b>4. ZAKLJUČAK.....</b>                                | <b>40</b> |

## **LITERATURA**

## **SAŽETAK**

## **SUMMARY**

# **1. UVOD**

## **1.1. Definicija problema**

Distribucija je proces koji je pokretač cijelog poslovanja. Samo pravilnom i neometanom distribucijom poduzeće može voditi svoje poslovanje k cilju. Suvremena poduzeća sve više vide ključnim izvorom uspjeha upravo distribuciju. Jedan od najvećih problema u poslovanju s kojim se susreće LALIZAS MARINA d.o.o. je velika potražnja, tj. povećanje obujma posla gdje dolazi do poteškoća u distribuciji same robe. Poslovanje se širi po cijelom svijetu, a samim time se povećava i potražnja što dovodi do povećanja obujma posla. Jedan od rješenja tog problema je povećanje broja zaposlenih. Pri izboru novih zaposlenika treba paziti na njihovu kvantitetu (broj zaposlenih) i kvalitetu (stručnost i druge osobine).<sup>1</sup> U ovome radu smo prikazali te objasnili na koji način bi se rješavali navedeni problemi.

## **1.2. Cilj rada**

Cilj rada je objasniti problematiku distribucije prilikom povećanog obujma posla, tj. povećane potražnje dobara te rješavanje gore navedenog problema. Također, detaljno će se objasniti pojam distribucije i sve vezano uz taj proces (skladištenje robe, upravljanje zalihama, manipulacija robom te transport) kako bi se što lakše razumio problem uslijed povećanja potražnje.

## **1.3. Metode rada**

Rad se sastoji od teorijskog i praktičnog dijela. Pri izradi teorijskog dijela koristit će se literatura iz područja distribucije, logistike i marketinga. Koristit će se stručne i znanstvene literature, knjige, stručni i znanstveni radovi, nastavni materijali te članci na internetu. Pomoću spomenute literature pokušat će se što bolje objasniti, i na taj način pobliže približiti čitatelju, pojmove distribucije, nabave, skladištenja, upravljanja zalihama, manipulacije te transporta. Praktični dio rada će se ogledati u primjeru poslovanja LALIZAS MARINE d.o.o., a informacije o poslovanju navedene tvrtke se koriste izravno od djelatnika istoimene tvrtke.

---

<sup>1</sup> Segetlija, Z., Lamza-Maronić, M. (1996.): Marketing trgovine, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, str. 87.

U okviru izrade teorijskog i praktičnog dijela koristit će se sljedeće znanstvene metode:

- metoda indukcije,
- metoda dedukcije,
- metoda analize,
- metoda sinteze,
- metoda deskripcije,
- metoda klasifikacije i
- metoda komparacije.

#### 1.4. Struktura (sadržaj) rada

Završni rad je podijeljen u 4 dijela:

- uvod,
- teorijski dio rada,
- empirijski dio rada i
- zaključak.

U **uvodnom dijelu** se obrazlaže problem istraživanja te ciljevi i metode rada pomoću kojih su prikupljene informacije za pisanje završnog rada.

Drugi dio rada je **teorijski dio** u kojem će se razraditi pojam distribucije i elementi distribucije (skladištenje, upravljanje zalihama, manipulacija robom i transport) s teorijskog aspekta.

U **empirijskom dijelu** rada su prikazani i opisani elementi distribucije na primjeru poslovanja LALIZAS MARINE d.o.o.

Četvrti dio se sastoji od **zaključka** i literature korištene pri izradi završnog rada. U zaključku su ukratko izneseni najvažniji dijelovi elemenata distribucije i kritički osvrt na cjelokupni rad.

## 2. PROCES DISTRIBUCIJE

### 2.1. Distribucija robe

Distribucija je stadij koji slijedi proizvodnju dobara od trenutka kada su dobra komercijalizirana do njihove isporuke potrošačima. Ona obuhvaća razne aktivnosti i operacije koje osiguravaju da se roba stavi na raspolaganje kupcima. Također, distribucija olakšava izbor, kupnju i upotrebu robe. Distribuciju možemo definirati i kao djelotvoran prijenos dobara od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje uz minimalne troškove i prihvatljivu uslugu kupcima.<sup>2</sup>

Također, distribuciju možemo sagledati i s općegospodarskog aspekta te aspekta pojedinačnog gospodarskog subjekta. S općegospodarskog aspekta pod distribucijom se podrazumijevaju sve aktivnosti koje služe raspodjeli proizvedenih dobara potrošačima, dok s aspekta pojedinačnog gospodarskog subjekta distribucija se odnosi na sve poduzetničke odluke i radnje koje su povezane s kretanjem proizvoda do konačnog kupca.<sup>3</sup>

Funkcije distribucije odnose se na premošćivanje prostornih, vremenskih, kvantitativnih i kvalitativnih različitosti između proizvodnje i potrošnje da bi se obavio promet dobara.<sup>4</sup> Temeljni cilj distribucije je da kroz distribucijske aktivnosti poveća vrijednost robi, tj. da prodajna cijena isporučenih dobara kupcima bude viša od iznosa ukupnih troškova nastalih u proizvodnim i distribucijskim aktivnostima. Što se dobra brže kreću kroz distribucijski sustav, smanjuje se input, tj. troškovi distribucije, odnosno njihova vrijednost, i obratno.<sup>5</sup>

Distribucija se sastoji od dva kompleksna područja:

- fizičke distribucije i
- kanala distribucije.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Šamanović, J. (2009.): PRODAJA – DISTRIBUCIJA – LOGISTIKA, Ekonomski fakultet u Splitu, Split, str. 91.

<sup>3</sup> Segetlija, Z., Lamza-Maronić, M. (1996.): op.cit., str. 9.

<sup>4</sup> Ahlert, G. (1985.): Distributionspolitik, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart – New York, str. 11., preuzeto: Segetlija, Z., Lamza-Maronić, Z. (2000.): op. cit., str. 13.

<sup>5</sup> Šamanović, J. (2009): op. cit., str. 91.

<sup>6</sup> Ibid., str. 91

### 2.1.1. Fizička distribucija

Fizička distribucija uključuje planiranje, primjenu i kontrolu fizičkih tokova materijala i finalnih proizvoda od mjesta nastanka do mjesta upotrebe, da bi se, uz profit, zadovoljile potrebe kupaca.<sup>7</sup>

Glavne elemente ukupnih troškova fizičke distribucije predstavljaju:

- transport (46%),
- skladištenje (26%),
- držanje zaliha (10%),
- prihvati i otprema (6%),
- pakiranje (5%),
- administrativni poslovi (4%) i
- obrada narudžbi (3%).<sup>8</sup>

Stručnjaci vjeruju da se u području fizičke distribucije mogu ostvariti znatne uštede i opisuju ih kao „krajnju granicu uštede u troškovima“ ili „mračno područje privređivanja“. Nekoordinirane odluke o fizičkoj distribuciji rezultiraju visokim troškovima. Ipak, fizička distribucija nije samo trošak, ona je i snažni instrument izazivanja potražnje. Tvrtke mogu poboljšanom fizičkom distribucijom, tj. ponudom bolje usluge ili nižih cijena, privući dodatne kupce.

**Cilj fizičke distribucije** je dostava pravih dobara na pravo mjesto, u pravo vrijeme i uz najniže moguće troškove. Međutim, to se istovremeno ne može postići jer maksimalna usluga povlači i visoke troškove. Zbog toga se traže optimumi i u samim troškovima i između troškova i prihoda.

### 2.1.2. Kanali distribucije

Kanal distribucije podrazumijeva skup institucija koje obavljaju sve one aktivnosti, tj. funkcije koje se koriste u kretanju proizvoda i njegova vlasništva od proizvodnje do potrošnje.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Kotler, P. (1989.): Upravljanje marketingom 2, IRO „Informator“, Zagreb, str. 609.

<sup>8</sup> Ibid., str. 610.

<sup>9</sup> Bucklin, L. P. (1966.): A Theory of Distribution Channel Structure, Institute of Business and Economic Research, University of California, Berkeley, str. 5., preuzeto: Kotler, P. (1989.): op.cit., str. 555.

Glavne funkcije kanala distribucije su:

- istraživanje – prikupljanje potrebnih informacija za planiranje i olakšavanje razmjene,
- promocija – razvoj i širenje uvjerljivih obavještenja o određenoj ponudi,
- kontakt – pronalaženje i komuniciranje s potencijalnim kupcima,
- prilagođavanje – oblikovanje i podešavanje ponude zahtjevima određenog kupca (uključuje aktivnosti kao što su proizvodnja, sortiranje, sakupljanje i pakiranje),
- pregovaranje – nastojanje da se postigne konačni sporazum o cijeni i drugim uvjetima ponude da se može provesti prijenos vlasništva ili posjedovanja,
- fizička distribucija – transport i skladištenje dobara,
- financiranje – stjecanje i raspored sredstava za pokriće troškova rada kanala te
- preuzimanje rizika – preuzimanje rizika u vezi s radom kanala.<sup>10</sup>

Prvih pet funkcija pomažu okončanju transakcija, dok zadnje tri upotpunjuju zaključene transakcije. Glavne funkcije kanala distribucije imaju tri zajednička obilježja: koriste nedostatna sredstva, često se bolje izvršavaju specijalizacijom i transferabilne su između članica kanala.<sup>11</sup>

Kanale karakterizira broj razina kanala. Svaki posrednik koji obavlja neki posao u približavanju proizvoda i njegova vlasništva krajnjem kupcu predstavlja razinu kanala. Budući da i proizvođač i krajnji potrošač izvršavaju neki posao, oni predstavljaju dio svakog kanala.

Neki od kanala su:

- kanal nulte razine,
- kanal u jednoj razini,
- kanal u dvije razine i
- kanal u tri razine.<sup>12</sup>

**Kanal nulte razine** se još naziva i direktni marketing kanal. Sastoji se od proizvođača koji direktno prodaje robu krajnjim potrošačima. Tri glavna načina direktne prodaje činu prodaju od vrata do vrata, prodaju na osnovi narudžbe putem pošte i prodaja u vlastitim prodavaonicama proizvođača. **Kanal u jednoj razini** ima jednog prodajnog posrednika. Na tržištima potrošača ovaj je posrednik obično maloprodavač, dok je na industrijskim tržištima

---

<sup>10</sup> Kotler, P. (1989.): op. cit., str. 556.

<sup>11</sup> Ibid., str. 557.

<sup>12</sup> Ibid., str. 558.

to često prodajni agent ili broker. **Kanal u dvije razine** ima dva posrednika. Na tržištima potrošača je to veletrgovac i maloprodavač, dok je na industrijskim tržištima to industrijski distributer i trgovac. **Kanal u tri razine** ima tri posrednika. Također, postoje i kanali distribucija s više razina, ali se one rjeđe javljaju.

Nadalje, kanali distribucije se mogu razlikovati i prema vrstama tokova. Tako, na primjer, institucije koje sačinjavaju kanale distribucije mogu biti povezane s više vrsta tokova. Najznačajniji su: fizički tok, tok vlasništva, tok plaćanja, tok informacija i tok promocije.

## **2.2. Skladištenje robe**

Da bi se održao kontinuitet proizvodnje i prodaje, poduzeća čuvaju određenu količinu robe u skladištu. Skladišno poslovanje je usmjereno na kontinuiranu opskrbu proizvodnje, odnosno prodaje potrebnom količinom robe odgovarajuće kvalitete i uz najniže moguće troškove skladištenja. Skladište je dakle, najkraće definirano, mjesto gdje se smještaju, čuvaju i izdaju različiti materijali, poluproizvodi i gotovi proizvodi.<sup>13</sup> S logističkog stajališta, skladište je čvor ili točka na logističkoj mreži na kojem se roba prije svega prihvaća ili prosljeđuje u nekom drugom smjeru mreže.<sup>14</sup>

Skladišta mogu biti zatvorena, poluzatvorena, otvorena, ograđena ili neograđena i kao takva služe za uskladištenje robe i svega onoga što je u neposrednoj vezi sa skladištem. Izvršavanjem skladišnih procesa treba riješiti pitanja veličine skladišta i organizacije skladišta. Veličina skladišta ovisi o potrebnoj visini zalihe (str. 11 i str. 12). Kod organizacije skladišta radi se o pravilnom oblikovanju i dimenzioniranju skladišnih prostora, ulaganju tehničkih pomoćnih sredstava, organizaciji skladišnog posla itd.

### **2.2.1. Zadaci skladišta**

Zadaci skladišta su brojni, a među njima se posebno ističu:

- prijem robe,
- smještaj i čuvanje te

---

<sup>13</sup> Šamanović, J. (2009.): op.cit., str. 169.

<sup>14</sup> Pfohl, H. CH. (1990.): Logistiksysteme, IV. Auflage, Springer Verlag, Berlin – Heideberg – New York – London – Paris – Hong-Kong – Barcelona, str.38., preuzeto: Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 169.

- izdavanje i otprema robe.<sup>15</sup>

U **prijem robe** spadaju poslovi i zadaci istovara, kontrole i evidencije primanja robe u skladište. Roba se zaprima na temelju prijevoznog dokumenta koji može biti tovarni list (željeznički prijevoz), teretnica ili konosman (pomorski promet), otpremnica (cestovni promet), zrakoplovni tovarni list te sprovodnica kod dopreme robe poštom. Taj prijevozni dokument sadrži sve potrebne podatke o nazivu isporučitelja, načinu transporta, mjestu isporuke, vrsti robe, količini, težini te broju kontejnera, paleta, kutija, boca, omota i dr.

Posebnu pažnju treba posvetiti količini i kvaliteti robe koja se zaprima u skladište. Roba se u skladište zaprima na temelju kvantitativne i kvalitativne kontrole. Da bi se prijem robe pravilno izvršio, osoblje zaduženo za prijem robe treba poznavati uzance koje reguliraju preuzimanje robe u robnom prometu. Prema uzancama, prijem robe se vrši na temelju stručnog pregleda, uspoređivanja s uzorkom, kemijske analize, fizičkog mjerenja i vađenja uzoraka.

Također, postoji i mogućnost internog prijema robe u skladište kao što je:

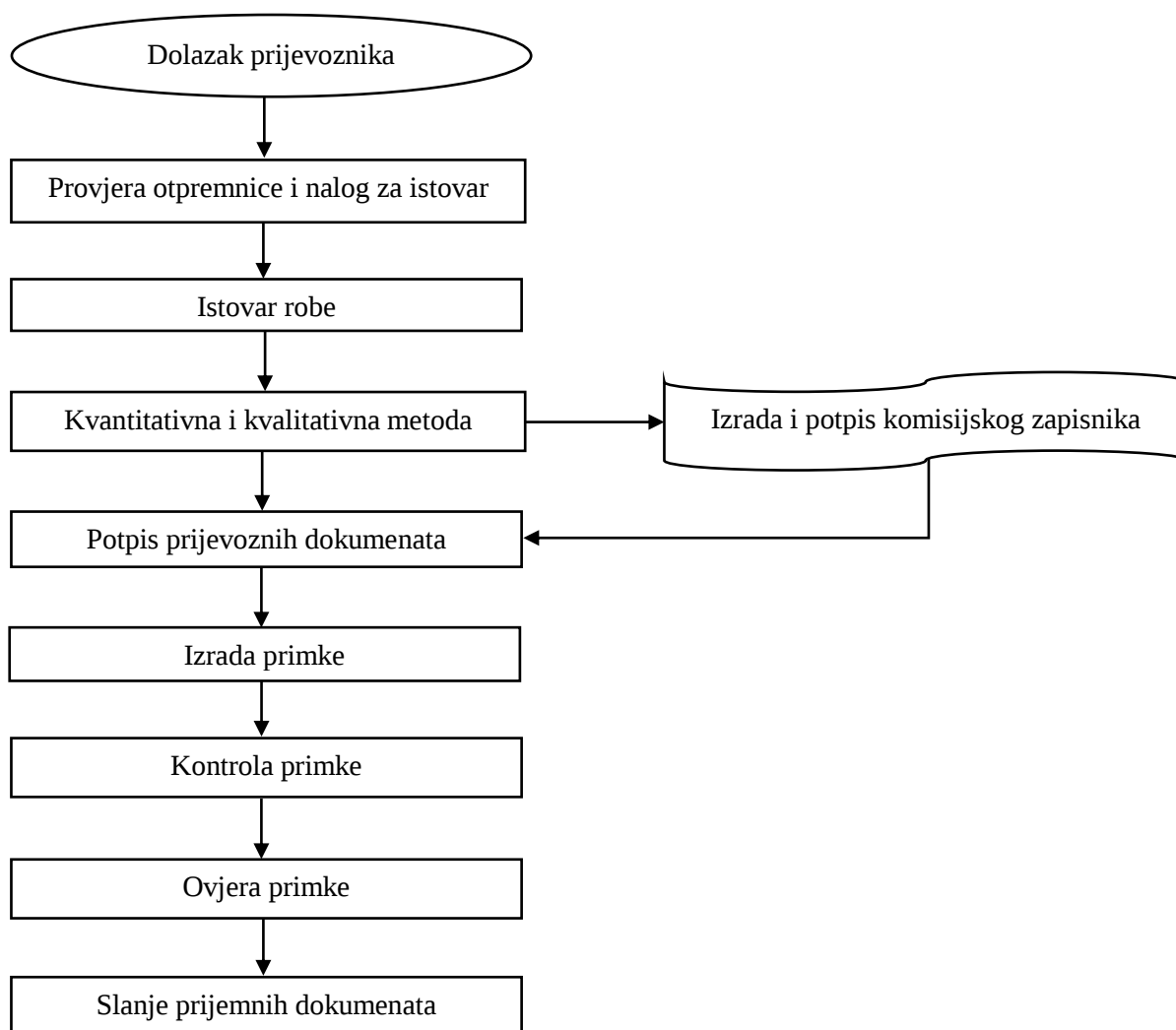
- primitak gotovih proizvoda, poluproizvoda, dijelova i korisnih otpadaka i drugih korisnih tvari koje se dopremaju iz proizvedenih pogona poduzeća,
- povratak suvišnih materijala od proizvodnih pogona te
- primitak rashodovanih materijala, alata, sitnog inventara i osnovnih sredstava.<sup>16</sup>

Roba internog porijekla zaprima se u skladište na temelju robnih dokumenata koji mogu biti međuskladišnica, povratnica, zapisnik ili inventurna lista.

---

<sup>15</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 169.

<sup>16</sup> Ibid., str. 170.



**Slika 1: Dijagramski prikaz prijema robe u skladište**

Izvor: Šamanović, J. (2009): str. 170.

Poslovi i zadaci **smještaja i čuvanja** robe su sortiranje, pronalaženje mjesta za smještaj robe, dopunsko pakovanje, čuvanje, osiguranje i kontrola visine zaliha uskladištene robe.<sup>17</sup> Smještaj i manipulaciju s robom tijekom skladištenja i unutrašnjeg transporta treba obavljati u skladu s fizičko-kemijskim karakteristikama robe i racionalnim korištenjem skladišnog prostora. Čuvanje robe sastoji se u poduzimanju potrebnih aktivnosti u svrhu zaštite robe od mogućeg količinskog propadanja, zagađenja, kvarenja i krađe. Posebno treba paziti na skupocjenu robu, eksplozivne materijale, robe podložne kvaru, koroziji, kaliranju i robe koje negativno utječu na druge robe i materijale koje su smještene u istom skladištu. Na čuvanje, zaštitu i osiguranje robe osim fizičko-kemijskih svojstava, utječe i kapacitet i kvaliteta skladišnih prostora i

<sup>17</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 171.

uređaja (grijanje, ventilacija, klimatizacija, protupožarna zaštita i sl.). Čuvanje robe od kvara, korozije, loma i drugih štetnih utjecaja ostvaruje se odgovarajućim rukovanjem, smještajem, pakiranjem, kontrolom i premazivanjem. Također, skupocjenu robu treba posebno čuvati na način da se treba smjestiti u dobro zaključane prostorije, pretince ili kase, vršiti nad njima pojačani nadzor, redovito ih kontrolirati i zaštititi alarmnim uređajima.

U **izdavanje i otpremu robe** iz skladišta spadaju poslovi i zadaci koji se odnose na pripremu dokumenata za izdavanje i otpremu robe, komisioniranje narudžbi, pakiranje, izdavanje, kontrolu točnosti izdavanja i utovara robe na transportna sredstva.<sup>18</sup> Učinkovitost izdavanja robe u dobrom dijelu ovisi o pravovremenoj pripremi dokumenata, pravilnom smještaju, rasporedu i pakiranju robe te organiziranosti i opremljenosti skladišta.

Nakon prijema naloga za izdavanje robe, skladištar treba provjeriti je li nalog za izdavanje pravilno napisan i potpisan od ovlaštene osobe. U skladištima koja imaju široki asortiman i veliki promet materijala treba postojati evidencija o lokaciji smještaja pojedine robe pa se na dokumentima, tj. nalogima za izdavanje robe upisuje lokacija robe koja se izdaje, što dovodi do smanjenja vremena pronalaženja robe.

Pakiranje, izdavanje i otprema robe ovisi o grani (industrija, poljoprivreda, trgovina i sl.) u kojoj skladište djeluje. Za učinkovit rad i ekonomično poslovanje skladišta potrebno je da se skladišni poslovi i zadaci obavljaju u skladu s odgovarajućim načelima, pravilima i tehnikama.

Osim izdavanja robe drugim pravnim i fizičkim osobama (eksterno izdavanje), roba se iz skladišta može izdavati i drugim organizacijskim jedinicama u okviru vlastitog poduzeća (interno izdavanje). Eksterno izdavanje robe vrši se na temelju otpremnice, a za interno izdavanje se koristi dokument izdatnica (interna otpremnica). Otpremnica se ispostavlja u pet primjeraka od kojih se jedan ostavlja u skladištu, a ostala četiri se dostavljaju kupcu robe, komercijalnoj službi, materijalnom knjigovodstvu i portiru. Interna otpremnica se ispostavlja u četiri primjerka od kojih jedan također ostaje u skladištu, a ostala tri se dostavljaju organizacijskoj jedinici koja prima materijal, materijalnom knjigovodstvu te pogonskom knjigovodstvu.

---

<sup>18</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 171.

Općenito gledano, glavni i najvažniji zadatak skladišne službe je da uz najniže moguće troškove osigura što kvalitetniju skladišnu uslugu.<sup>19</sup>

### 2.3. Upravljanje zalihama

Upravljanje zalihama predstavlja jedan od najvažnijih zadataka menadžmenta poduzeća. Prvenstveno se odnosi na planiranje zaliha te njihovu kontrolu da bi se uočila moguća odstupanja od onih veličina koje su prvobitno planirane u poduzeću. Glavni cilj je da one budu što manje, ali i dovoljne za održavanje kontinuiteta procesa proizvodnje. Prevelika količina zaliha dovodi do nepotrebnih troškova držanja zaliha, dok s druge strane premale količine zaliha dovode do problema u kontinuitetu poslovanja. Upravljanje zalihama je kompleksan proces jer proces naručivanja robe započinje utvrđivanjem zaliha robe unutar skladišta.

Pod zalihama robe se podrazumijeva količina robe koja je akumulirana radi trajnog opskrbljivanja vremenski i prostorno bliže ili daljnje proizvodne ili osobne potrošnje.<sup>20</sup>

Zalihe se mogu podijeliti na zalihe sirovina i materijala, zalihe dijelova i poluproizvoda te zalihe gotovih proizvoda.

S obzirom na planirani normativ i prodaju, zalihe se mogu podijeliti na:

- minimalne,
- optimalne,
- prosječne,
- sigurnosne,
- špekulativne,
- sezonske i
- nekurentne zalihe.<sup>21</sup>

**Minimalne zalihe** predstavljaju najmanju količinu robe koja je potrebna da se pravovremeno zadovolje obaveze poduzeća po količini i asortimanu. U slučaju problema u nabavi, može se

---

<sup>19</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 172.

<sup>20</sup> Ferišak, V., Medvešček, I. i dr. (1983.): Poslovna logistika, Informator, Zagreb, str. 178., preuzeto: Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 203.

<sup>21</sup> Ibid., str. 205.

ugroziti proces proizvodnje, odnosno cjelovita opskrba kupca. Za utvrđivanje minimalne količine zaliha potrebno je utvrditi dnevnu potrošnju ili prodaju robe te rokove nabave.

$$Z_{\min.} = Q_{dn} \times V_{nab} \text{ ili } Z_{\min.} = \frac{Q_{god.} \times V_{nab.}}{D}$$

$Q_{dn}$  = dnevna (prosječna) potrošnja,

$Q_{god.}$  = godišnja (prosječna) potrošnja,

$V_{nab.}$  = vrijeme nabave i

$D$  = broj radnih dana u godini.<sup>22</sup>

**Optimalne zalihe** predstavljaju količinu robe koja osigurava redovnu i potpunu opskrbu proizvodnje ili kupaca uz minimalne troškove skladištenja i naručivanja robe. **Prosječne zalihe** čine prosjek stanja zaliha robe rijekom određenog vremenskog razdoblja (najčešće godine), a mogu se izračunati pomoću dvije formule<sup>23</sup>:

$$Z_{\text{prosječne}} = \frac{\text{Početno stanje} + \text{konačno stanje}}{2}$$

ili

$$Z_{\text{prosječna}} = \frac{1/2(z_1) + (z_2) + (z_3) + (z_4) + \dots + 1/2(z_n)}{n - 1}$$

Prva se formula koristi kada je stanje zaliha manje-više uravnoteženo tijekom godine, a druga formula se koristi kada se stanje zaliha tijekom godina jače mijenja.

**Sigurnosne zalihe** predstavljaju količinu robe u skladištu koja se drži zbog osiguranja od nepredviđenih promjena u potražnji ili ponudi robe. **Špekulativne zalihe** su količine robe u skladištu skupljene s namjerom da se prodaju kada se cijene znatnije povećaju što se može i namjerno izazvati pomoću određenih špekulativnih akcija. **Sezonske zalihe** su količine robe sakupljene tijekom godine, a namijenjene su zadovoljenju povećane potražnje u kratkom razdoblju. **Nekurentne zalihe** predstavljaju robu u skladištu koja se zbog zastarjelosti, gubitka potrebnih svojstava, demodiranosti ili nekih drugih razloga ne može prodati nikako, ili može, ali uz znatno snižene cijene.

<sup>22</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 206.

<sup>23</sup> Ibid, str. 207.

### 2.3.1. Određivanje visine zaliha

Visinu zalihe određuje veličina poduzeća. Kao mjerilo veličine poduzeća mogu se uzeti promet (prodaja), broj zaposlenih, veličine poslovne površine i slično. S obzirom na ova mjerila, pokazatelji za određivanje visine zaliha su:

- visina zaliha u postotku od prodaje,
- visina zaliha po zaposlenom i
- visina zaliha po m<sup>2</sup> poslovnog prostora.<sup>24</sup>

U svemu tome je bitno računanje prosječne zalihe. Ona se računa kao aritmetička sredina određenog broja stanja.

Navedeni pokazatelji visine zaliha razlikuju se ovisno o struci kojoj pripada poduzeće. Pitanje ekonomične visine zaliha treba promatrati s optimalnim ulaganjem ostalih čimbenika radnih procesa: osoblja, robe i prostora. Vezano uz to postoji tendencija porasta vrijednosti zaliha po zaposlenom i po m<sup>2</sup> prodajne površine, zahvaljujući prije svega proširenju asortimana i rastućim zahtjevima kupaca. U svemu tome bitno je da se koeficijent obrtaja<sup>25</sup> zaliha povišio te da se time postižu bolji rezultati.

Koeficijent obrtaja i dani vezivanja<sup>26</sup> sredstava (zaliha) trebaju se računati za ukupnu poslovnu jedinicu, ali i za pojedine artikle, grupe artikala, grupe roba, odjele. No, visok koeficijent obrtaja nije uvijek ekonomski opravdan! U slučaju nabavljanja malih količina, viši su nabavni troškovi. U tom slučaju nema popusta na cijenu, količinu, rabat itd.<sup>27</sup> To može osiromašiti asortiman te tako dovesti do smanjenja prodaje i drugih artikala i do smanjenje rentabilnosti.<sup>28</sup> Brzina obrtaja zaliha utječe i na visinu ostvarene razlike u cijeni, budući da nedostatna brzina obrtaja uvjetuje sniženja cijena i time gubitak na masi razlike u cijeni. Stoga je bitan pokazatelj rentabilnost zalihe.

Također, visina zaliha ovisi i o drugim činiteljima, a neki do njih su:

- opseg proizvodnje,
- troškovi držanja zaliha,

---

<sup>24</sup> Segetlija, Z., Lamza-Maronić, M. (1996.): op.cit., str. 141.

<sup>25</sup> Koeficijent obrtaja pokazuje koliko se puta obrtna sredstva (zalihe, potraživanja koja dospijevaju do godine dana, financijska imovina koja može biti unovačena do jedne godine te novac u banci i blagajni) obrnu, odnosno pretvore iz jednog oblika u drugo u tijeku određenog razdoblja.

<sup>26</sup> Dani vezivanja pokazuju koliko dugo su sredstva vezana u pojedinoj fazi ciklusa proizvodnje.

<sup>27</sup> Ibid., str.141.

<sup>28</sup> Rentabilnost je načelo koje zahtijeva da se s određenom vrijednošću sredstava, uloženom u poslovanje, ostvari što veći poslovni rezultat, odnosno da se isti poslovni rezultat ostvari sa što manje uloženih sredstava.

- učestalost naručivanja,
- uvjeti transporta,
- uvjeti skladištenja itd.<sup>29</sup>

Iza svake odluke o držanju zaliha stoji plan ili predviđanja odgovarajuće količine proizvodnje ili prodaje kupcima. Predviđanja mogu nekad biti pogrešna zbog neočekivanih promjena na tržištu ili nepredviđenih akcija konkurenta. Da bi se izbjegla takva neugodna iznenađenja, poslovodstvo poduzeća mora osigurati pravovremeni prиток informacija kako bi predviđanja i planovi bili što realniji.

S druge strane, mnogi problemi po pitanju količina zaliha mogu se riješiti proučavanjem strukture njihovih troškova. Skladišni troškovi ne odnose se samo na troškove zaliha, nego i na troškove držanja samog skladišta, troškove rada, troškove rukovanja s robom i sl. Također, tu spadaju i troškovi rizika (cijena, kvaliteta, moda, pokvarljivost, krađa i sl.).

Na količinu zaliha se može odraziti i stanje skladišne zgrade i opreme te kvaliteta i kvantiteta transportnih sredstava. Izborom prikladnije opreme se povećava obrtaj robe na skladištu što smanjuje potrebe za zalihama robe. Isto tako, ako se raspolaže s odgovarajućim brojem i strukturom prijevoznih sredstava, kvalitetnom putnom mrežom te stručnim i motiviranim osobljem, može se osigurati brza i pouzdana opskrba proizvodnje i cjelovita opskrba kupaca uz relativno malu količinu zaliha.

## **2.4. Manipulacija robom**

Manipulacija robom podrazumijeva sve aktivnosti koje pospješuju cirkulaciju robe prilikom njenog skladištenja, utovara, istovara i drugih radnji.<sup>30</sup>

Najvažniji elementi manipulacije su:

- pakiranje,
- paletizacija i
- kontejnerizacija.

---

<sup>29</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 208.

<sup>30</sup> Ibid., str. 233.

### 2.4.1. Pakiranje

Pakiranje robe je postupak stavljanja ili umotavanja robe u odgovarajuće kutije, posude, omote, tube i razne druge materijale odgovarajuće kakvoće, oblika i zatvaranja.<sup>31</sup> Različite vrste pakiranja u sebe uključuju i različite zahtjeve glede svojstava materijala u koji se roba pakira. Pakiranje robe može biti ručno i strojno.

Temeljna svrha pakiranja je:

- zaštititi robu od mehaničkih, kemijskih, klimatskih, ekoloških i drugih utjecaja i zagađenja,
- olakšati skladištenje, transport, ukrcaj i iskrcaj robe,
- što bolje prezentirati robu potrošačima i
- što bolje informirati sudionike u distribucijskom procesu o sadržaju upakirane robe.<sup>32</sup>

**Najvažnija funkcija pakiranja robe je zaštita.** S druge strane, zadaća pakiranja je da roba stigne budućem vlasniku u ispravnom stanju. Ambalaža u koju se pakira roba treba zaštititi robu od svih loših utjecaja i raznih zagađenja. Pakiranjem se roba štiti od gubitka kvalitete i od manipulativnih gubitaka kao što su lom, rastur i kalo. Materijal za pakiranje mora biti odgovarajuće čvrstoće, elastičnosti i ne smije propuštati vodu, vodenu paru, plinove i tekućine. Osim toga, ambalaža zaštićuje robu od neugodnih mirisa te otrovnih i po zdravlje štetnih plinova. Prilikom pakiranja robe treba voditi računa o zakonskim odredbama i pravilnicima, kao i o odredbama o načinu pakiranja robe za prijevoz u određenim prijevoznim sredstvima.

Ambalaža<sup>33</sup> je spremnik sačinjen od bilo koje vrste materijala u koji se određeni proizvod slaže i zatvara kako bi se dobila pakovina<sup>34</sup>. Treba imati određene uporabne karakteristike kao što su: lako se otvara, ima mogućnost ponovnog zatvaranja, ima mogućnost višekratne uporabe i ekološki je prihvatljiva.

Prema materijalima od kojih je ambalaža izgrađena, razlikuje se:

- metalna ambalaža (kante, limenke, bačve, cisterne i sl.),
- drvena ambalaža (sanduci, gajbe, bačve i sl.),
- staklena ambalaža (boce, čaše, tegle, ampule i sl.),

---

<sup>31</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 233.

<sup>32</sup> Ibid., str.234.

<sup>33</sup> Emballage (franc.) – pakiranje, otprema robe, pribor za pakiranje i sl.

<sup>34</sup> Pakovina – originalno zapakirana roba, Narodne novine, br. 90/05.

- plastična ambalaža (vreće, vrećice, cisterne, boce i sl.),
- papirnata i kartonska ambalaža (škartoci, vreće, kutije i sl.),
- tekstilna ambalaža (vreće, vrećice, mreže i sl.) i
- ambalaža od ostalih materijala kao što su keramika, stiropor i sl.<sup>35</sup>

**Pakiranje robe u funkciji skladištenja, transporta, ukrcaja i iskrcaja** ima za cilj da učini robu što pogodnijom za skladištenje, transport, ukrcaj i iskrcaj. Odabirom dobre ambalaže u koju se roba pakira se osigurava pogodna, sigurna i ekonomična manipulacija, skladištenje i prijevoz robe.

**Pakiranje u funkciji prezentacije robe** kupcima ima posebnu važnost jer promocija proizvoda ovisi od likovnog izraza i grafičkog rješenja pakovine. Ambalaža robu čini prepoznatljivom, a kroz estetsko djelovanje na kupce trebaju doći do izražaja njene privlačne vizualne karakteristike. Ambalaža može utjecati na uspjeh prodaje proizvoda samo ako u odnosu na kupca postiže:

- pozornost i zanimanje za proizvod,
- stvara želju i potrebu za kupnjom i
- ulijeva povjerenje u kakvoću proizvoda.

**Informativna funkcija pakiranja** se odnosi na mogućnost identifikacije sadržaja robe. U svrhu što boljeg informiranja kupca o sadržaju pakovine, na ambalaži se moraju označiti temeljni podaci o robi. Tu se uključuje uporaba bar-koda koji daje temeljne podatke o robi. Vrlo su važna priopćenja koja se odnose na zaštitu ekonomskih interesa i zdravlja potrošača (deklaracija o kemijskom sastavu robe, uputstvo o upotrebi robe, vrijeme trajanja robe itd.). Upute o upotrebi pojedinih proizvoda i njihovo doziranje važne su i s ekološkog stajališta. Posebno se treba propisno obilježiti opasna i lomljiva roba.

#### **2.4.2. Paletizacija**

Paletizacija je sustav manipuliranja i transporta robe na odgovarajućim postoljima ili paletama zbog oblikovanja robe u transportne jedinice koje su prikladne za mehanizirano prenošenje.<sup>36</sup> Roba se prilikom uskladištenja i transporta združuje u palete po 10, 20, 30 ili više jedinica, čime se štedi na prostoru, vremenu i energiji.

<sup>35</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 237.

<sup>36</sup> Ibid., str. 241.

Neke od najbitnijih ekonomskih prednosti paletizacije su:

- ubrzava utovar i istovar robe što znatno utječe na povećanje proizvodnosti rada gospodarskih subjekata,
- omogućuje uštede u prostoru pri skladištenju robe i pri njenom transportu,
- pospješuje uporabu raznih mehaniziranih i automatiziranih uređaja i sredstava prilikom manipulacije što znatno ubrzava transport i distribuciju robe te
- olakšava fizički rad zaposlenih radnika i smanjuje troškove kvara, loma, rastura, krađe i raznih drugih gubitaka.<sup>37</sup>

**Paleta** je posebno konstruirano postolje standardne veličine, izgrađeno od odgovarajućih materijala i međunarodno prihvaćenih standardiziranih dimenzija (ISO standardi<sup>38</sup>) te propisane nosivosti i čvrstoće.<sup>39</sup>

U svakidašnjoj upotrebi, koriste se razne vrste paleta koje se međusobno razlikuju po: obliku, dimenzijama, konstrukciji, materijalu izrade i vremenu trajanja. Također se mogu razlikovati i po obliku te mogu biti ravne palete, palete s nadogradnjom, boks palete i specijalne palete gdje spadaju silos palete, palete-rezervoari te palete za razne druge specijalne namjene.

Prilikom transporta paleta s robom prvo treba obaviti njeno pakiranje. Pod pakiranjem paletizirajućeg tereta podrazumijeva se oblaganje tereta na paleti odgovarajućim polietilenskim folijama ili filmovima u svrhu zaštite robe od atmosferskih i drugih utjecaja i oštećenja, kao i lakše manipulacije teretom.<sup>40</sup>

U praksi se koriste dvije tehnike pakiranja i to „hladna“ i „topla“ tehnika pakiranja. **„Hladna“ tehnika** pakiranja paletizirajućeg tereta je moderniji i lakši način. Naziva se „hladna“ tehnika jer pri pakiranju nije potreban nikakav izvor topline. Pakiranje natovarenih paleta se vrši pomoću specijalnih strojeva – ovijača paleta, na način da se napunjena paleta stavi na određeno postolje stroja i omotava polietilenskom prozirnom folijom. Za pakiranje paletiziranog tereta koji se namjerava skladištiti na otvorenom prostoru na duže vrijeme, koriste se specijalizirane polietilenske folije koje dulje traju i otporne su na temperature od -350°C do +900°C. **„Topla“ tehnika** pakiranja paletiziranog tereta vrši se tako da se teret na paleti najprije omota polietilenskom rastezljivom folijom, a zatim grije oko 3 minute na

---

<sup>37</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 241.

<sup>38</sup> ISO je međunarodna norma koja definira zahtjeve koje organizacija mora ispunjavati kako bi mogla obavljati svoju djelatnost u skladu sa zahtjevima kupaca i relevantnim propisima.

<sup>39</sup> Ibid., str. 242.

<sup>40</sup> Ibid., str. 246.

temperaturi od 120°C do 180°C. Grijanje se vrši u specijalnoj plinskoj peći, odnosno grijanom tunelu koji može biti različite konstrukcije i izvedbe. Taj postupak se može izvoditi i pomoću ručnih uređaja koji su za tu svrhu specijalno konstruirani.

### 2.4.3. Kontejnerizacija

Pod kontejnerizacijom se podrazumijeva skup međusobno povezanih tehničkih sredstava i postupaka pri skladištenju i transportu materijalnih dobara u specijalno izgrađenim sanducima – kontejnerima. U užem smislu, kontejnerizacija je korištenje većih ili manjih sudova ili sanduka pri prijevozu robe sa svrhom homogenizacije različite vrste robe u jednu transportnu jedinicu što omogućuje transport robe „od vrata proizvođača do vrata kupca“ bez prepakiranja.<sup>41</sup>

Brojne ekonomske prednosti kontejnerizacije u odnosu na klasični način manipulacije i transporta su sljedeće:

- uštede u pakovanju i signiranju robe,
- mogućnost transporta robe „od vrata do vrata“ bez pretovara,
- smanjenje rizika od oštećenja, krađe, loma i rastura robe,
- bolje korištenje transportnih i skladišnih kapaciteta,
- lakše i brže carinjenje robe i drugih administrativnih poslova i
- manje se zagađuje okoliš.<sup>42</sup>

Temeljni elementi kontejnerizacije su kontejner, odgovarajuća prijevozna sredstva, terminali s odgovarajućom infrastrukturom i manipulativna tehnika. **Kontejner** je otvoreni ili zatvoreni sud, tj. sanduk koji služi kao pomoćno sredstvo za prijevoz i manipulaciju robe. Ima neograničen rok uporabe i konstrukciju koja omogućuje prijevoz robe različitim prijevoznim sredstvom, bez rasformiranja transportne jedinice.<sup>43</sup>

Prema međunarodnoj organizaciji za standardizaciju (ISO), kontejner je transportni sud koji ima:

- čvrstoću i otpornost za višestruku primjenu,

---

<sup>41</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 249.

<sup>42</sup> Ibid., str. 250.

<sup>43</sup> Ibid., str. 251.

- konstrukciju takve čvrstoće da može podnijeti korištenje jednog ili više transportnih sredstava bez usputnih pretovara tereta i
- zapreminu, ne manju od 1 m<sup>3</sup>, koja se bez teškoće može puniti i prazniti robom.<sup>44</sup>

Prema namjeni se mogu podijeliti na univerzalne i specijalne. Univerzalni kontejneri su namijenjeni za prijevoz različite robe koja izlazi iz proizvodnih pogona u ambalaži ili paletama, dok su specijalni kontejneri namijenjeni prijevozu isključivo jedne vrste robe. Prema dimenzijama, kontejneri se dijele na male ili lake (zapremina do 3 m<sup>3</sup>), srednje ili poluteške (zapremina od 3 do 10 m<sup>3</sup>) i velike ili teške (zapremina preko m<sup>3</sup>). Prema materijalu izrade, kontejneri mogu biti od čelika, aluminija, drveta i nehrđajućeg čelika.

Uz kontejnere, najznačajniji su element kontejnerizacije **odgovarajuća prijevozna sredstva** koja se razlikuju po pojedinim prometnim granama. Tako se mogu koristiti u:

- pomorskom prijevozu (koji je ujedno i najveći prijevoznik kontejnera),
- riječnom prijevozu,
- željezničkom prijevozu,
- cestovnom prijevozu i
- zračnom prijevozu.

Značajnu kariku u lancu kontejnerizacije čine **terminali s odgovarajućom infrastrukturom**. Terminali su odgovarajući prostori na kojima se prihvaćaju, raspoređuju, pretovaraju, otpremaju i dopremaju kontejneri.<sup>45</sup> Kontejnerske terminale najčešće grade poduzeća željezničkog i cestovnog transporta.

**Manipulacijska tehnika** je također bitan element kontejnerizacije. Tu spadaju:

- portalni prenosnici kontejnera,
- pretovarni tornjevi ili portalne dizalice nosivosti od 35 do 50 tona koje se montiraju samo u lučkim terminalima,
- mosne dizalice nosivosti od 20 do 30 tona koje se kreću na tračnicama ili gumenim točkovima,
- autodizalice nosivosti od 30 do 50 tona,
- lučke dizalice i dizalice na brodovima preklopnog tipa i

---

<sup>44</sup> Šaamnović, J. (2009.): op. cit., str. 251.

<sup>45</sup> Ibid., str. 256.

- teški viličari nosivosti do 35 tona koji imaju mogućnost čelnog i čeonog zahvata.<sup>46</sup>

Najveći problem pri uvođenju kontejnerizacije u zemljama u razvoju, među kojima je i Hrvatska, su velika financijska sredstva kojih nema dovoljno i visoko-stručni kadrovi koji su deficitarni na tržištu radne snage.

## 2.5. Transport

Prijevoz ili transport<sup>47</sup> je djelatnost prijenosa ili premještanja robe i putnika u svim vrstama prijevoznih sredstava prometnog sustava (kamion, zrakoplov, brod i sl.). Često se u svakidašnjem životu miješaju pojmovi prometa i prijevoza. Pojam prometa je širi od pojma prijevoza jer u sebe uključuje sve poslove i zadatke koji su u izravnoj i neizravnoj vezi s prijevozom (utovar, istovar, pretovar, brojenje, sortiranje, slaganje, sklapanje ugovora o prijevozu, izdavanje dokumenata koji će pratiti robu) i razne druge agencijske i špeditorske poslove i zadatke.

Prijevozna djelatnost ima vrlo važnu ulogu u svim logističkim procesima jer omogućuje cirkulaciju robe na svim razinama gospodarstva i društva.

U praksi se prijevoz najčešće dijeli prema infrastrukturi koju koristi, području djelovanja u logističkom sustavu, načinu organiziranja i teritorijalnom obilježju.

Prema **infrastrukturi koju koristi** razlikuje se:

- suhozemni ili kontinentalni prijevoz koji obuhvaća cestovni, željeznički i cjevovodni prijevoz,
- vodeni prijevoz koji obuhvaća pomorski, riječni, jezerski i kanalski prijevoz te
- zračni prijevoz.<sup>48</sup>

Prema **području djelovanja u logističkom sustavu** prijevoz se dijeli na:

- vanjski prijevoz ili prijevoz izvan proizvodnje i
- unutrašnji prijevoz ili prijevoz u proizvodnji.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 257.

<sup>47</sup> Transfere (lat.) – prenositi, premjestiti

<sup>48</sup> Ibid., str. 260.

<sup>49</sup> Ibid., str. 260.

Prema **načinu organiziranja** prijevoz se dijeli na:

- linijski i
- prigodni ili charter prijevoz.<sup>50</sup>

Prema **teritorijalnom obilježju** razlikuje se:

- domaći i
- međunarodni prijevoz.<sup>51</sup>

Određena roba često se prevozi korištenjem više vrsta prijevoza, odnosno njihovim kombiniranjem. Izbor nekog prijevoznog sredstva predstavlja odlučujuću poslovnu odluku i često veliki problem za korisnika prijevoza. Odluku o izboru prijevoznog sredstva donosi menadžment poduzeća.

Uvođenjem u proces prijevoza paleta, kontejnera, viličara i ostalih tehničko-tehnoloških sredstava i opreme omogućuje se formiranje takozvanog „transportnog lanca“. Ti lanci mogu biti jednočlani i višečlani. U jednočlanom lancu točke prijam i isporuke povezane su neprekidnim prijevozom, odnosno izravnim prijevozom bez promjene prijevoznih sredstava.<sup>52</sup>

Višečlani transportni lanac formira se od više vrsta transportnih sredstava, tj. kombiniranim prijevozom robe.<sup>53</sup> Pod kombiniranim ili multimodalnim prijevozom podrazumijeva se sustav prijevoza robe s najmanje dva transportna sredstva iz različitih grana prometa (kamion, vlak, brod), pri čemu nema promjena u transportnoj jedinici tijekom čitavog transportnog puta, tj. transportna jedinica prolazi iz jedne vrste prijevoznog sredstva u drugo nerasformirana.<sup>54</sup> Svrha „transportnog lanca“ je omogućiti prijevoz pošiljki po načelu „od vrata do vrata“.

Također, postoji i unutarnji prijevoz koji služi za premještanje i odlaganje svih vrsta predmeta rada unutar poduzeća. Za uspostavu funkcionalne organizacije unutarnjeg prijevoza potrebno je:

- definirati postupke kod protokola rada,
- odrediti način obrade i dostave informacija koje su potrebne pri premještanju predmeta rada,
- osigurati sredstva koja su potrebna za provođenje potrebnih postupaka,

---

<sup>50</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 260.

<sup>51</sup> Ibid., str. 260.

<sup>52</sup> Ibid., str. 321.

<sup>53</sup> Ibid., str. 321.

<sup>54</sup> Ibid., str. 322.

- odrediti osobe ili radna mjesta koja sudjeluju u postupcima prijevoza,
- definirati putove prijevoza između radnih mjesta i normirati potrebno radno vrijeme za pojedine postupke te
- utvrditi troškove pojedinih postupaka i aktivnosti.<sup>55</sup>

Racionalnom organizacijom unutarnjem prijevoza postiže se prijevoz potrebnih predmeta rada najkraćim putem, minimalnim angažiranjem radnika i sredstava za rad, uz najniže troškove. Kod unutrašnjeg prijevoza kao najvažnija odluka smatra se izbor transportnog puta, a on može biti pravolinijski i kružni. Kod prijevoza je bitno da prijevozni putovi budu što kraći, a brzina prijevoza što veća. Za premještanje predmeta rada u unutrašnjem prijevozu služe posebna transportna sredstva koja prema načinu upravljanja mogu biti ručna, mehanizirana i automatizirana. Kao transportna sredstva s ručnim upravljanjem najčešće se koriste točke i univerzalna ručna kolica. Transportna mehanizirana sredstva mogu biti razna motorna vozila s uređajima za utovar i istovar kao što su viličar, gusjeničar, traktori, dizalice i dr. Automatizirana sredstva mogu biti prijenosne trake, dizalice i dizala.

Prijevozom se javljaju i određeni troškovi, a nazivaju se troškovi prijevoza. To su troškovi utrošenog rada, sredstava za rad, pogonskog goriva, tuđih usluga i svih drugih sredstava i dobara potrebnih pri proizvodnji prijevoznih dobara čija je vrijednost izražena u novcu.<sup>56</sup> Najniži troškovi prijevoza su kod prometa na vodi, a najviši u zračnom prometu.

### **3. PROCES DISTRIBUCIJE U LALIZAS MARINI d.o.o.**

#### **3.1. LALIZAS MARINA d.o.o.**

Tvrtka LALIZAS MARINA d.o.o. bavi se prodajom i distribucijom kompletne nautičke opreme. Zastupljena je u Republici Hrvatskoj više od 20 godina. Tvrtka je organizirana kao sustav veleprodaje i maloprodaje. Veleprodajno je usmjerena na zadovoljavanje potreba malih trgovaca, charter kompanija i svih ostalih vezanih za nautiku, dok je maloprodajno usmjerena na sve svoje trgovine.

Danas se u Hrvatskoj nalazi 12 maloprodajnih trgovina:

- Split,

---

<sup>55</sup> Šamanović, J. (2009.): op. cit., str. 338.

<sup>56</sup> Ibid., str. 341.

- Zagreb,
- Pula,
- Rijeka,
- Zadar,
- Biograd na Moru,
- Vodice,
- Šibenik,
- Trogir,
- Makarska te
- 2 trgovine u Dubrovniku.

Veleprodajna skladišta se nalaze u Splitu (koje je ujedno i veliko centralno skladište), Rijeci, Zadru, Šibeniku, Dubrovniku i Zagrebu.

LALIZAS S.A. je 1982. godine osnovao gospodin Stavros Lalizas i to kao malu tvrtku koja proizvodi prsluke za spašavanje za profesionalne jedriličare. Već 1985. godine LALIZAS S.A. postaje veoma poznat i dolazi do poslovnog proširenja te se otvara prva mala tvornica. 2001. godine, samo godinu dana nakon velikog požara, tvrtka je ponovno poslovala i promet je na kraju godine bio dvostruko veći nego prethodne godine. 30 godina od osnutka, LALIZAS MARINA d.o.o. postaje velika tvrtka prisutna u 106 zemalja svijeta, s vlastitim proizvodnim pogonima, logističkim centrima, sa sjedištem u Pireju u Grčkoj.

LALIZAS MARINA d.o.o. je u početku bila u hrvatskom vlasništvu kada se nazivala PLOVPUT d.o.o. Kao državna tvrtka, PLOVPUT d.o.o. se nije mogao baviti trgovinom te se 1997. godine tvrtka privatizira i mijenja ime u PENUL.

2006. godine grčka tvrtka LALIZAS S.A. kupuje 50% hrvatske tvrtke te oni počinju djelovati pod jednim imenom – **LALIZAS MARINA d.o.o.** Šest godina kasnije, 2012. godine, LALIZAS S.A. kupuje i ostalih 50% udjela i postaje 100%-tni vlasnik.

2000. godine, nakon godina iskustva i izvrsnog poznavanja tržišta nautičke opreme, LALIZAS je stvorio brend imena **MARINA Stores** pod kojim će otvarati maloprodajne trgovine kako bi krajnjem kupcu pružio kompletan asortiman nautičke opreme. MARINA Stores kao brend maloprodaje pridonio je prepoznatljivosti na domaćem i svjetskom tržištu. LALIZAS MARINA d.o.o. je 2006. godine postala franšiza i od tada do danas je u sustavu MARINA Storesa.

## 3.2. Distribucija robe

### 3.2.1. Naručivanje i isporuka robe – LALIZAS MARINA d.o.o. kao kupac

Proces naručivanja robe započinje utvrđivanjem manjka robe na osnovi koeficijenta obrtaja koji se odnosi na stanje zaliha koje se nalaze unutar skladišta unutar kojeg se vrši proces nabave robe. Sva roba na centralnom skladištu ima određenu minimalnu i maksimalnu količinu te se na temelju minimalnih količina narudžba automatski vrši, tj. obavlja se reorder<sup>57</sup>. LALIZAS MARINA d.o.o. ima svoj vlastiti program pomoću kojeg se odvija reorder i naziva se **COBRA**. Program se odvija u Microsoft Excelu. Svakom prodajom se ažuriraju zalihe pa čak i oni proizvodi koji su rezervirani za kupca se tretiraju kao prodani proizvodi. Na temelju toga se vrši reorder. Program posjeduje kompletni popis proizvoda koji se nalazi u tvrtki. Svakom proizvodu je dodijeljeno koji mu je dobavljač, koja je minimalna i maksimalna količina koja se može naručiti, koji mu je lead time<sup>58</sup>, tj. koliko proizvodu treba da od potvrde dobavljača stigne do centralnog skladišta. Unutar COBRE se također nalazi i težina proizvoda, dimenzije pakiranja, minimalne količine pakiranja i slično. Temelji se na koeficijentu obrtaja. Svaki tjedan se prodaja uploada u COBRU i ona sama napravi prijedlog narudžbe koji se kasnije prekontrolira i šalje se dobavljaču kao narudžba.

Temeljem narudžbenice<sup>59</sup> se naručuje roba od stranih i domaćih dobavljača sa kojima LALIZAS MARINA d.o.o. ima potpisan ugovor o suradnji u kojemu su dogovoreni uvjeti, minimalne količine i sl.

LALIZAS MARINA d.o.o. robu naručuje na više načina, a neki od njih su:

- direktna kupnja robe od stranih dobavljača (Kina, Tajvan, Sjedinjene Američke Države, Italija, Francuska, Norveška, Nizozemska, Indija, Njemačka),
- kupnja od domaćih dobavljača,
- direktna kupnja robe od tvornica unutar LALIZAS grupacije (Kina, Grčka, Italija, Bugarska, Španjolska) i
- kupnja robe od veleprodajnih skladišta unutar LALIZAS grupacije (Belgija i Grčka).

Također, LALIZAS MARINA d.o.o. vrši nabavu robe putem internih narudžbi. Tada je tvrtka ujedno i kupac i dobavljač. U slučaju velikih ili hitnih narudžbi od strane veleprodajnih ili

---

<sup>57</sup> reorder (eng.) [rē'ôrdər] - ponovno naručiti

<sup>58</sup> lead time (eng.) ['lēd tīm] - vrijeme isporuke

<sup>59</sup> Narudžbenica je komercijalni dokument izdan od strane kupca prodavaču, koji ukazuje na vrstu, količinu i cijene proizvoda ili usluga koje će prodavač pružiti kupcu.

maloprodajnih kupaca roba se naručuje preko interne narudžbe. U sistem se unosi tražena količina koja se potom zaključuje te se takva šalje u nabavnu službu. Nabavna služba tu narudžbu nakon odobravanja prosljeđuje u centralno skladište. Sve hitne narudžbe dostavljaju se veleprodajnim kupcima ili maloprodajama LALIZAS MARINE d.o.o. u roku od 24 sata. Po kupčevoj želji roba može biti isporučena i direktno njemu samome. Popratni dokument prema maloprodajama je interna otpremnica ili međuskladišnica<sup>60</sup>, a prema kupcu je otpremnica<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Međuskladišnica je dokument za prijenos robe s jednog skladišta na drugo skladište, ali unutar iste tvrtke.

<sup>61</sup> Otpremnica je dokument koji se koristi za izdavanje robe sa skladišta kupcu, a upotrebljava se samo ako se za fakturiranje koristi račun.

LALIZAS MARINA d.o.o.  
Por.broj:1313096  
Za slanje pošte Lovački put 1  
21000 SPLIT  
OIB: 44078172624

Telefon: 021/490-496  
Telefax: 021/490-496

IBAN: HR9723300031100049446

e-mail: [croatiainfo@lalizas.com](mailto:croatiainfo@lalizas.com)  
Web adresa: [www.marinastores.hr](http://www.marinastores.hr)

OTPREMNICA Br.: 420

NP

rk0007 1  
1

Mjesto izdavanja: SPLIT  
Otprema: 27.05.2018  
Izdavanje: 27.05.2018  
Dospijecje: 26.06.2018

Nar.-izjava: 14414/05-18

VIJCI KRANJEC

Grada Vukovara 3  
10000 ZAGREB

OIB: 59294924118

60-30-51: Veleprodaja Jug

| Šifra<br>Rbr Kath/Bk | Naziv                         | JM<br>Pak.kol. | Količina | Cijena<br>Iznos | Rabat<br>Izn.rab. | Osnovica bez<br>PDV-a |
|----------------------|-------------------------------|----------------|----------|-----------------|-------------------|-----------------------|
| 2 99418              | Škopac Omega, pocinčani D12mm | kom            | 10       | 10,40           | % 0,00            | 10,40                 |
| 01010312HV           |                               |                |          | 104,00          | 0,00              | 104,00                |
|                      |                               |                | 10       | 104,00          | 0,00              | 104,00                |
| Ukupno s PDV-om:     |                               |                |          |                 |                   | 130,00                |

Odgovoran za izdavanje: Stjepan Vuković  
Kontrolor: Ivan Škarica

Ukupna težina: 1900 KG

Robu primio:.....Robu izdao:.....

## Slika 2: Popratni dokument prema kupcu, tj. otpremnica

Izvor: LALIZAS MARINA d.o.o.

### **3.2.1.1. Direktna kupnja robe od stranih dobavljača**

Strani dobavljači razlikuju se po tome što mogu biti EU dobavljači ili ne-EU dobavljači. Prednost EU dobavljača je ta da roba nema carinjenja. Ona dolazi direktno od dobavljača do centralnog skladišta LALIZAS MARINE d.o.o. koje je u Splitu. Kod ne-EU dobavljača roba prvo ide na carinu gdje se ocarini i pregleda te se tek tada šalje na centralno skladište.

S obzirom da veleprodajna sezona starta početkom siječnja, a maloprodajna sezona početkom travnja, kupnja robe se obavezno mora napraviti krajem tekuće godine kako bi ona bila u veleprodajnim skladištima i na policama prodavaonica na vrijeme.

Kod europskih dobavljača roba se naručuje 5 do 6 puta godišnje, zavisno od sezone. Narudžba se vrši automatski (na temelju min i max zaliha), ali u slučaju velikih narudžbi se može napraviti i ručno. U slučaju hitnih narudžbi ili povećanja obujma posla, roba EU dobavljača se može dobiti u roku 2-5 dana. Tada se koriste TNT, DHL i slične kurirske službe. Cijena dostave u takvim situacijama je i do 5 puta veća. Sa EU dobavljačima LALIZAS MARINA d.o.o. ima sklopljen ugovor o prodaji i na temelju njega roba se može plaćati u rokovima od 30, 60 ili 90 dana.

Kod ostalih dobavljača, ne-EU dobavljača gdje spadaju Kina, Tajvan, SAD i Indija, roba se naručuje 2 puta godišnje i to na kraju godine kao priprema za iduću godinu te jednom tokom godine. Narudžba pri kraju godine vrši se na osnovu prodaje tekuće godine i na temelju procjene uprave o povećanju prodaje za sljedeću godinu. U slučaju hitnih narudžbi, kineski dobavljači robu mogu isporučiti u roku od 2 do 3 tjedna, a roba tada putuje avionom što je znatno skuplje. Naručena količina robe ne smije prelaziti dozvoljenu kubikažu. Plaćanje kineskim dobavljačima vrši se unaprijed i to na način da se plati samo 30% iznosa kao potvrda da će se narudžba napraviti. Ostalih 70% se plati kada dobavljač pošalje robu.

### **3.2.1.2. Kupnja od domaćih dobavljača**

LALIZAS MARINA d.o.o. posluje sa više od 30 domaćih dobavljača. Narudžba se može odvijati na 2 načina. Od jednog dijela dobavljača roba se naručuje od strane nabave LALIZAS MARINE d.o.o., a od drugog dijela narudžba se vrši od strane veleprodajnih predstavnika koji posjećuju prodavaonice tvrtke. Narudžba se, kao i kod stranih dobavljača, odvija automatski,

ali se može obaviti i ručno ako se radi o većoj količini narudžbe. Kompletni proces narudžbi se odvija u sistemu koji se naziva POS<sup>62</sup>. Reorder se vrši jednom mjesečno.

Narudžbe od strane veleprodajnih predstavnika se vrše na način da predstavnik dođe u prodavaonicu i u dogovoru sa poslovođom, tj. voditeljem prodavaonice napravi narudžbu. Narudžba ne smije prelaziti maksimalnu određenu količinu proizvoda. Jedino uz odobrenje uprave može se naručiti i veća količina od određene maksimalne. Sve narudžbe se mogu napraviti isključivo e-mailom.

Nakon obavljene narudžbe, narudžbenica ide dobavljaču putem e-maila. Dobavljač potvrđuje raspoloživost proizvoda i kopiju otpremnice šalje nabavnoj službi LALIZAS MARINE d.o.o. koja obavještava centralno skladište o dolasku i zaprimanju robe. Ukoliko su neke narudžbe hitne, mogu se poslati direktno u maloprodajne prodavaonice ili veleprodajno skladište. Primitkom robe, skladištar kontrolira robu na način da pregleda robu kvalitativno i kvantitativno. Nakon kontrole potpisuje original otpremnicu koju kasnije dostavlja u nabavnu službu tvrtke. Račun dobavljača dolazi potom na adresu LALIZAS MARINE d.o.o. gdje se nakon likvidacije spaja s otpremnicom te se to sve arhivira.

Neki od hrvatskih dobavljača su: Sika Croatia, Normark Adriatik d.o.o., Vijci Kranjec, Boltano d.o.o., Hrvatski hidrografski institut, Seven Sea Company d.o.o. itd.

### **3.2.1.3. Direktna kupnja od tvornica unutar LALIZAS grupacije**

LALIZAS MARINA d.o.o. robu naručuje i od nekoliko tvornica koje su pod vlasništvom LALIZAS grupacije, a koje se nalaze u Kini, Grčkoj, Italiji, Bugarskoj i Španjolskoj.

Reorder se u svim zemljama obavlja 1 mjesečno i na temelju toga se vrši narudžba. Robi iz EU zemalja potrebno je tjedan dana da dođe do centralnog skladišta, dok je robu iz Kine potrebno i do 2 mjeseca da stigne do odredišta. Godišnje iz Kine roba stigne i do 5-6 puta.

---

<sup>62</sup> POS je knjigovodstveni programski paket koji unaprjeđuje poslovanje poduzeća koje ga koristi. Omogućuje kvalitetno i brzo poslovno odlučivanje, jednostavan pristup kompleksnim podacima koji čine poslovanje i koji će po potrebi grafički prikazati najpotrebnije podatke.

#### **3.2.1.4. Kupnja robe od veleprodajnih skladišta unutar LALIZAS grupacije**

Veleprodajna skladišta imaju najveće količine robe te se od njih roba naručuje tokom sezone kad je velika potražnja ili kada je nešto hitno. Redovna narudžba se vrši jednom mjesečno. Vrijeme isporuke je 4 do 5 dana.

#### **3.2.2. Naručivanje i isporuka robe – LALIZAS MARINA d.o.o. kao dobavljač**

LALIZAS MARINA d.o.o. opskrbljuje više od 500 veleprodajnih kupaca. Najbitniji veleprodajni kupci su charter firme i mali nautički dućani. U Splitu se nalazi centralna veleprodaja koja posluje sa velikim poslovnim partnerima. Neki od njih su Pevec, Lučke uprave, Hrvatska vojska, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Plovput d.o.o. i sl. Narudžbe od takvih veleprodajnih kupaca se primaju isključivo faxom ili e-mailom. Kupac je dužan dobavljaču poslati narudžbenicu. U takvim slučajevima isporuka se odvija po dobivenom natječaju ili bagatelnoj nabavi<sup>63</sup>.

Sa svakim kupcem LALIZAS MARINA d.o.o. ima potpisan ugovor o suradnji unutar kojeg su navedeni uvjeti plaćanja, rokovi plaćanja, pogodnosti itd. Zavisno o potpisanom ugovoru o suradnji, kupci imaju odgode plaćanja od 30, 60 ili 90 dana. Novi kupci nemaju nikakvu odgodu plaćanja te su dužni svoje obaveze podmiriti odmah.

Tvrtka ima svoje veleprodajne predstavnike koji se nalaze u Rijeci (djeluju na području Istre i Kvarnera), Zagrebu, Zadru, Šibeniku, Dubrovniku te u Splitu gdje se nalaze 2 veleprodajna predstavnika. Svaki od njih ima svoj vlastiti plan rada gdje je zadano kojim danom moraju biti u kojeg veleprodajnog kupca. Dolaskom kod kupca, veleprodajni predstavnik iznosi novosti o proizvodu, nadolazeće novosti, govori mu o mjesečnim i tjednim akcijama te mu na taj način pobliže opisuje proizvod i daje odgovore na postavljena pitanja. Veleprodajni predstavnik sklapa narudžbu na licu mjesta, takvu je unosi u internu narudžbu koja se obrađuje u POS-u te ona kao takva ide na kontrolu u nabavnu službu. Nakon kontrole, nabavna služba narudžbu

---

<sup>63</sup> Bagatelna, odnosno jednostavna nabava je nabava roba i usluga vrijednosti do 200.000,00 HRK, odnosno nabava radova vrijednosti do 500.000,00 HRK. Naručitelj općim aktom propisuje pravila, uvjete i postupke jednostavne nabave uzimajući u obzir načela javne nabave i mogućnost primjene elektroničkih sredstava komunikacije. Općim aktom se određuje način postupanja, obveze i odgovornosti organizacijskih jedinica naručitelja u procesu (javne) nabave.

prosljeđuje centralnom skladištu gdje veleprodajni predstavnik odmah može vidjeti dostupnost proizvoda na lageru<sup>64</sup>.

Ukoliko centralno skladište posjeduje traženu količinu, ono je šalje uz popratni dokument. U njemu je naznačeno ime poduzeća koje šalje robu i osnovni podaci kao što su adresa, telefon, broj računa, datum primljene narudžbe i datum isporuke. Također, naznačeni su i podaci poduzeća koje je kupilo robu. Navedeno je njegovo ime, datum narudžbe, ukupan iznos koji mora biti plaćen itd. Kod naručenih artikala ispisuje se šifra svakog pojedinog artikla, njegov puni naziv, količina naručenih artikala, cijena, popust ili rabat. Na dnu dokumenta se nalazi neto cijena, popust i PDV. Kada kupac primi i pregleda robu, LALIZAS MARINA d.o.o. šalje račun. Na dnu računa se nalazi puni iznos robe koji može, ali i ne mora biti umanjen za popust, tj. rabat te mjesto za potpis referenta prodaje koji je izdao račun.

Ovisno o količini naručene robe, radnici se služe električnim viličarima, plinskim viličarima ili ručnim viličarima sa vagonom. Također, koriste i ručna kolica koja se koriste kod malog broja naručenih proizvoda, dok se viličarima služe kod narudžbe širokog asortimana robe gdje se ona odmah slaže na palete. Prilikom transporta, kupca se zadužuje za broj paleta na kojima je složena njegova roba, a on je dužan ili vratiti paletu ili je platiti. Povrat i plaćanje se odnosi samo na euro-palete.

Roba se može slati na 2 načina: direktno kupcu ili u veleprodajno skladište. Ukoliko je nešto hitno roba se tada šalje kupcu. Ukoliko nije hitno, roba prvo odlazi u veleprodajno skladište gdje je preuzima veleprodajni predstavnik koji je sa dostavnim vozilom dostavlja kupcu na adresu. Za tvrtku je bolji drugi način dostave jer se tako povećavaju šanse za prodajom još kojeg proizvoda, a i stvara se povjerenje između predstavnika i kupca. Narudžbe se osim putem faks i e-maila, mogu primiti i putem telefona, ali samo u hitnim slučajevima.

Također, roba se može slati i iz centralnog skladišta u veleprodajna skladišta ili maloprodajne poslovnice. Tada je popratni dokument interna otpremnica. Skladište jednom tjedno šalje robu u prodavaonice. Roba se naručuje iz skladišta na temelju tjedne prodaje. Naručuje se putem reordera. U slučaju hitnih narudžbi, roba se šalje svaki dan (interna narudžba).

---

<sup>64</sup> lager (njem.) - skladište

### 3.3. Skladištenje robe

Skladište LALIZAS MARINE d.o.o. je zatvoreno skladište koje se prostire na dvije etaže i veliko je približno 2000 četvornih metara. Nalazi se na TTTS<sup>65</sup>-u u Stobreču gdje se nalaze i ostala skladišta velikih firmi. Skladište se nalazi na TTTS-u zbog veličine i neposredne blizine prometnica, također je pogodan za dolazak šlepera i kamiona. U skladištu su zaposleni voditelj skladišta te 3 skladištara. Tijekom sezone, zbog velikog povećanja obujma posla, broj zaposlenih naraste i do 10.

Oprema skladišta uključuje stroj za paletiranje, viličare (električne, plinske i ručne), paletare, kolica, električne i vodovodne instalacije, uređaj za grijanje i hlađenje, protupožarni aparat, kompjutere, profesionalne pile itd. U skladištu se nalaze i posebna kliješta za manje lance i brodske sajle. Sukladno zakonu Republike Hrvatske, viličar se smije kretati samo po dopuštenim mjestima, tj. po mjestima koja su označena žutim crtama. Ručni viličari posjeduju vagu kojom se, prije svakog slanja robe iz skladišta, obavi vaganje. Kurirske službe prilikom transporta također važu robu te se njihov račun uspoređuje sa internom evidencijom skladišta. Na taj način se LALIZAS MARINA d.o.o. osigurava jer ima točnu kilažu koja je izašla iz skladišta. Profesionalne pile služe za pilanje brodskih lanaca, nalaze se na posebnom mjestu u skladištu te s njima može rukovoditi samo ovlašteni skladištar koji prilikom pilanja navedenih lanaca mora koristiti propisanu opremu – zaštitne rukavice, odijelo, kacigu, naočale i slično. Do tog stroja se nalazi naljepnica „Obavijesti i zabrane vezano za rad na pili“.

Skladištenje robe započinje prijemom robe u LALIZAS MARINA d.o.o. skladište. U skladištu se nalaze 2 kolone: ulaz i izlaz. Roba se zaprima u koloni ulaza koji se nalazi u manipulativnom prostoru. Tu se vrši kontrola robe te nakon što je skladištar pregleda, stavlja je na police. Roba se zaprima na temelju prijevoznog dokumenta primke. Primka je određena svojim rednim brojem, datumom kada je navedena roba stigla u skladište, u koje skladište je pohranjena roba, koliko je iznosio rabat, koliko je iznosio zavisni trošak (troškovi manipulacije robom), naziv i adresa dobavljača, popis robe koja je primljena na skladište i pri dnu nalaze se polja sa ukupnim iznosima. Ukoliko je roba ispravna skladištar potpisuje otpremnicu i preuzima robu. Ukoliko roba nije ispravna skladištar ispunjava reklamacijski zapisnik i takva roba se vraća dobavljaču.

Skladište je podijeljeno po karakteristikama robe. Primitkom robe, skladištar mora naljepiti deklaraciju te tu robu staviti na već određeno pripadajuće mjesto. Čuvanje robe od kvara,

---

<sup>65</sup> TTTS - trgovačko transportni terminal Split

loma i krađe ostvaruje se odgovarajućim rukovanjem, smještajem, pakiranjem i kontrolom. Takva se roba na policama kontinuirano nadzire tako da se prati kvaliteta proizvoda (u slučaju loma, neispravnost itd.). Skupocjena roba se slaže u staklene vitrine ili na posebna mjesta. Sva roba koja odlazi sa centralnog skladišta mora biti odobrena od vođitelja skladišta. Svaka roba koja na otpremnici ili internoj primci nema crveni pečat „ODOBRENO“ ne može izaći sa skladišta. Roba izlazi sa kolone izlaza. Na koloni izlaza je roba spremna na preuzimanje od strane kurirske službe, veleprodajnog predstavnika ili kupca splitsko-dalmatinske županije.

Zbog lakše distribucije, tj. zbog lakšeg i bržeg izlaska robe sa skladišta, top 100 artikala u prodaji se nalaze na početku skladišta s lijeve strane. Skladištar najviše vremena potroši na hodanje po skladištu i upravo zbog toga se tih top 100 artikala nalazi na početku skladišta. Na ulazu, s desne strane se nalaze teški proizvodi koji su problem u manipulaciji i s kojima se može manipulirati samo s viličarima. Roba se na paleti slaže u regale i to na način da teški proizvodi budu na dnu, a lakši na vrhu u razini dohvata ruke.

U 2018. godini LALIZAS MARINA d.o.o. je započela s rekonstrukcijom skladišta, tj. radi se visoko regalno skladište. Kompletно skladište je opremljeno unutarnjim i vanjskim kamerama, senzorima i alarmima. Kamere su postavljene na mjesto gdje se vrši prikupljanje robe, slaganje, pakiranje i otprema robe. To tvrtki ujedno služi i kao dokaz da je roba točno složena i poslana kupcu. Ispred skladišta se nalaze 2 velika kontejnera za kartone koji se recikliraju u posebnim kontejnerima. Ti kontejneri s kartonima se kupe na tjednoj bazi 2 do 3 puta.



**Slika 3: Električni viličar**

Izvor: Električni viličar,

[https://www.google.hr/search?q=elektri%C4%8Dni+vili%C4%8Dari&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi0pcmd6YfbAhUEDywKHYNVCIIQ\\_AUICigB&biw=1920&bih=910, skinuto 7.9.2018.](https://www.google.hr/search?q=elektri%C4%8Dni+vili%C4%8Dari&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi0pcmd6YfbAhUEDywKHYNVCIIQ_AUICigB&biw=1920&bih=910, skinuto 7.9.2018.)



**Slika 4: Plinski viličar**

Izvor: Plinski viličar,

[https://www.google.hr/search?q=plinski+vili%C4%8Dari&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiH976YiqndAhXHliwKHaAhASsQ\\_AUICigB&biw=1024&bih=723](https://www.google.hr/search?q=plinski+vili%C4%8Dari&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiH976YiqndAhXHliwKHaAhASsQ_AUICigB&biw=1024&bih=723), skinuto 7.9.2018.



**Slika 5: Ručni viličar**

Izvor: Ručni viličar,

[https://www.google.hr/search?q=ru%C4%8Dni+vili%C4%8Dari+s+vagom&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj-reKj6ofbAhXC6CwKHR-JC10Q\\_AUICigB&biw=1920&bih=910#imgsrc=MiczdWV1Xdw4-M](https://www.google.hr/search?q=ru%C4%8Dni+vili%C4%8Dari+s+vagom&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj-reKj6ofbAhXC6CwKHR-JC10Q_AUICigB&biw=1920&bih=910#imgsrc=MiczdWV1Xdw4-M), skinuto 7.9.2018.



**Slika 6: Ručna kolica,**

Izvor: Ručna kolica,

[https://www.google.hr/search?q=ru%C4%8Dni+vili%C4%8Dari+s+vagom&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj-reKj6ofbAhXC6CwKHR-JC10Q\\_AUICigB&biw=1920&bih=910#imgsrc=MiczdWV1Xdw4-M,](https://www.google.hr/search?q=ru%C4%8Dni+vili%C4%8Dari+s+vagom&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj-reKj6ofbAhXC6CwKHR-JC10Q_AUICigB&biw=1920&bih=910#imgsrc=MiczdWV1Xdw4-M,skinuto 7.9.2018.)  
skinuto 7.9.2018.



**Slika 7: Visoko regalno skladište i žute crte**

Izvor: Žute crte u skladištu,

[https://www.google.hr/search?q=%C5%BEute+crte+u+skladi%C5%A1tu&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwisvImYsJfbAhUGGZoKHVQkAeIQ\\_AUICigB&biw=1280&bih=630,](https://www.google.hr/search?q=%C5%BEute+crte+u+skladi%C5%A1tu&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwisvImYsJfbAhUGGZoKHVQkAeIQ_AUICigB&biw=1280&bih=630,skinuto 7.9.2018.)  
skinuto 7.9.2018.



**Slika 8: Stroj za paletiranje,**

Izvor: Stroj za pakiranje paleta,

[https://www.google.hr/search?q=strojevi+za+pakiranje+paleta&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiQ6pXXu5fbAhWJShQKHSZ5Bt8Q\\_AUICigB&biw=1280&bih=630](https://www.google.hr/search?q=strojevi+za+pakiranje+paleta&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiQ6pXXu5fbAhWJShQKHSZ5Bt8Q_AUICigB&biw=1280&bih=630), skinuto 7.9.2018.

### **3.4. Upravljanje zalihama**

Planiranje potrebne količine u LALIZAS MARINI d.o.o. odnosi se na periodično popunjavanje zaliha koje se, ovisno o vrstama proizvoda, naručuju tjedno ili mjesečno. Takve zalihe predstavljaju maksimalnu količinu robe koja treba zadovoljiti potražnju te osigurati dovoljnu količinu proizvoda do sljedeće nabave i dostave robe u skladište. Upravljanje zalihama je kompleksan proces jer proces naručivanja robe započinje utvrđivanjem stanja zaliha robe unutar skladišta. Kod LALIZAS MARINE d.o.o. posebnu pažnju treba obratiti na top 100 proizvoda. Oni nikad ne smiju biti na minimumu. Kod upravljanja zaliha također se treba paziti i na dostupnost nekog proizvoda.

LALIZAS MARINA d.o.o. raspolaže minimalnim, optimalnim, prosječnim, sigurnosnim, špekulativnim, sezonskim i nekurentnim zalihama (str. 12 i str 13).

Kod LALIZAS MARINE d.o.o. **optimalne zalihe** su nautičke publikacije gdje spadaju brodske karte, brodski peljari i vijci. Oni se naručuju na tjednoj bazi. Primjer **sigurnosnih zaliha** su brodski konopi i lanci.

U **sezonske zalihe** spadaju brodski ukrasi koji su popularni za vrijeme darivanja, maske, peraje i dihalice za kojima potražnja raste u ljetnom periodu te brodske boje (antifouling) koje su najtraženije u veljači i ožujku. U LALIZAS MARINI d.o.o., primjer **nekurentnih zaliha** je kvarljiva roba. Tu spadaju: motorna ulja, brodske boje, akumulatori, brodski silikon, brodska kozmetika (šamponi za brod, sredstva za poliranje, sredstva za zaštitu plastike), SOLAS pojas, SOLAS brodske splavi, SOLAS svjetla za pojaseve i kolutove (rok trajanja 5 godina), pirotehnička sredstva (rok trajanja 4 godine). Proizvodi istog asortimana, ali manjeg roka trajanja, uvijek idu prvi na police. Kod naručivanja takvih proizvoda treba paziti na količinu narudžbe, tj. treba paziti da se ne naruči više proizvoda nego što se može prodati. Naime, takva roba brzo gubi na vrijednosti. Na primjer, SOLAS pirotehnička sredstva gube 50% na vrijednosti nakon samo godinu dana.

### 3.5. Manipulacija robom

Prilikom slanja robe iz skladišta, ona mora biti upakirana u svoju ambalažu. Ambalaža štiti robu prilikom transporta i skladištenja od oštećenja, loma, kvara, krađe i drugih štetnih utjecaja. Svako pakiranje ambalaže mora biti prilagođeno transportnim jedinicama i sredstvima u kojima se prevozi, skladišnim prostorima te mora biti dovoljno čvrsta da izdrži drugu robu koja se slaže poviše nje. Postoji i roba koja se ne smije okretati, mora biti točno postavljena u kutiju onako kako je i nacrtana i predviđena za korištenje. U takvu skupinu proizvoda spadaju brodski motori. Poseban prijevoz imaju brodska kozmetika, ulja i sredstva za čišćenje brodske tikovine. To su opasne tekućine koje moraju imati posebno pakiranje i poseban prijevoz. Na isti način se prevozi i brodska pirotehnika. Ona ima posebno pakiranje, poseban prijevoz, posebno rukovanje i posebno mjesto u skladištu. Skladištar i djelatnik u maloprodaji moraju proći obuku u vođenju pirotehničkim sredstvima. Prilikom zaprimanja brodske pirotehnike, svi serijski brojevi moraju biti uneseni u Internet aplikaciju Ministarstva unutrašnjih poslova. Na takvim proizvodima moraju biti uputstva o upotrebi.

LALIZAS MARINA d.o.o. u metalnoj ambalaži, tj. u velikoj željeznoj bačvi, šalje brodske lance. Na taj način su zaštićeni od rasula. U drvenim kutijama se šalju brodska sidra. Plastična ambalaža služi za zaštitu brodskih splavi. U papirnatu ambalažu se pakiraju brodske karte za navigaciju, a u kartonsku ambalažu ide brodska kozmetika. Između kozmetike se nalazi folija sa zračnim mjehurićima koja služi za zaštitu. Osjetljivija roba, kao brodski ferali i LED lignjolvke šalju se također u kartonskoj ambalaži. U ambalaži se, među robom, također

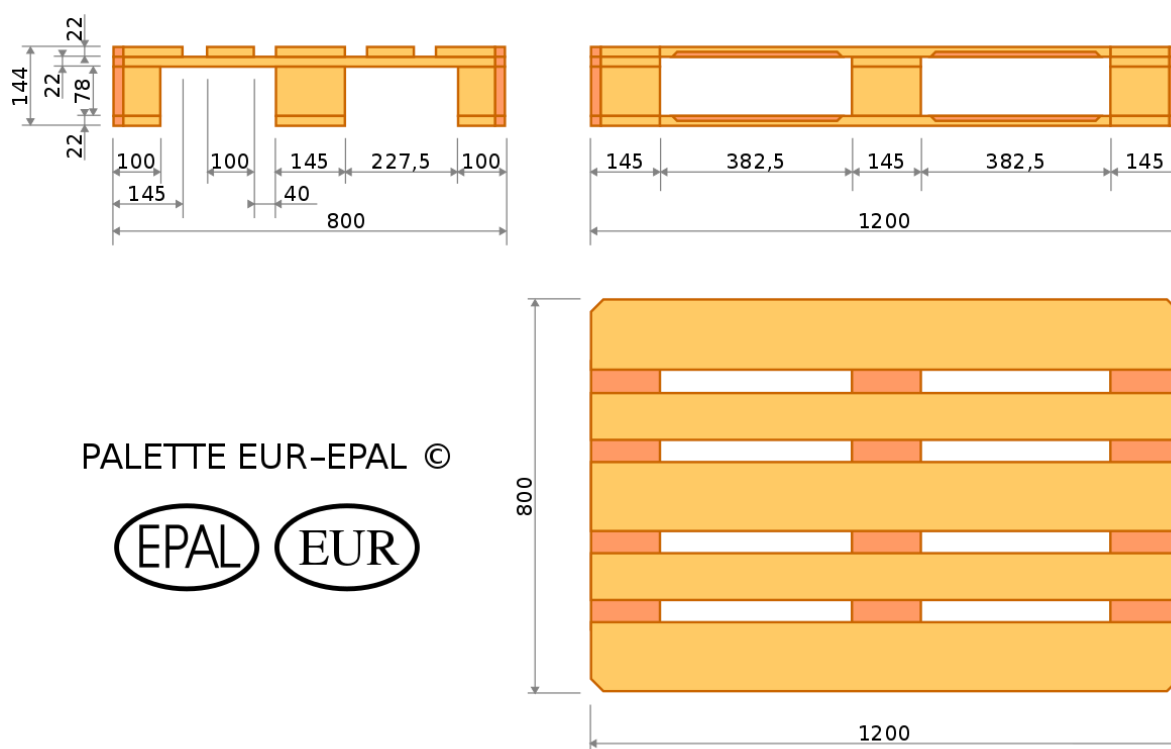
nalazi folija sa zračnim mjehurićima. Tekstilna ambalaža štiti brodske splavi. Ostala ambalaža štiti brodske konope koji moraju biti posebno pakirani da se ne bi gnječili. Pakirani su na način da na kartonsku podlogu ide konop na koji ide kartonska kutija pa konop i tako sve do kraja. Ostala ambalaža štiti i skupe vinčeve i thrustere među kojima se također nalazi folija sa zračnim mjehurićima.

Ambalaža može biti i maloprodajna ili transportna. U originalnoj maloprodajnoj ambalaži roba se najčešće isporučuje na tržište. Ona kao takva može biti direktno stavljena na policu prodavaonice. Maloprodajna ambalaža se ne otvara pri preuzimanju robe u prodavaonici. Provjerava se samo njena ispravnost i okom vidljivi nedostaci. Na tim ambalažama je otisnuta deklaracija, naziv proizvoda, cijena i sl. Primjeri takvih proizvoda su brodska i navigacijska svjetla, brodske kaljužne pumpe, brodski električni paneli i sl. S druge strane, transportna ambalaža, kao što joj i sam naziv kaže, omogućava što lakši i ekonomičniji transport. To je krupna ambalaža koja štiti robu od udara, potresa i drugih okolnosti koje mogu uzrokovati oštećenje. Najčešće je u obliku sanduka, kutija, bačvi, rezervoara itd. Na transportnoj ambalaži je otisnut naziv proizvoda, godina proizvodnje, zemlja porijekla, težina proizvoda, barkod i brend proizvoda. Brendovi u LALIZAS MARINI d.o.o. su brendovi tvornica koji sudjeluju u proizvodnji. Neki od tih brendova su Lalizas brend, Max Power, Lofrans, Nuova Rade, Ocean. Također, postoje i podbrendovi od kojih su najpoznatiji Sea Power, Sea Cabo.

U manipulaciji robom i transportu kroz skladište, LALIZAS MARINA d.o.o. koristi se paletama. Najviše se koristi ravne palete i to euro-paleta dimenzija 1200 x 800 mm i 1200 x 1000 mm. Konstrukcija palete je dvopodna, s tri ili četiri nožice, što joj s obzirom na veliku površinu daje potrebnu otpornost na savijanje. Teret je najbolje rasporediti ravnomjerno po cijeloj površini palete jer je tada pritisak tereta na jedinicu površine najmanji, a prostor je najbolje iskorišten. Također je najbolje lako lomljive proizvode staviti na vrh palete kako se ne bi oštetili.

Sva roba koja dođe u skladište mora na paleti imati barkod. Kada se on očita jasno se vidi što se nalazi na paleti, tj. koje se kutije i koliko se kutija nalazi na paleti. Uz broj kutija se zna i količina i vrsta proizvoda. U slučaju da barkod nije ispravan, sve se može iščitati na popisu ispod barkoda.

Prije izlaska robe sa skladišta potrebno je izvršiti pakiranje robe. Robu na paletama je potrebno oblijepiti odgovarajućim poluetilenskim prozirnim folijama koje se još nazivaju i stretch folije. Na taj način se roba štiti od oštećenja.



**Slika 9: Euro-palete i njihove dimenzije**

Izvor: Euro-paleta,

[https://www.google.hr/search?q=europaleta&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjpiIip64fbAhVGhqYKHVdhCvAQ\\_AUICigB&biw=1920&bih=910](https://www.google.hr/search?q=europaleta&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjpiIip64fbAhVGhqYKHVdhCvAQ_AUICigB&biw=1920&bih=910), skinuto 7.9.2018.

### 3.6. Transport

Prijevozna djelatnost ima vrlo važnu ulogu jer omogućuje cirkulaciju robe na svim razinama gospodarstva i društva. U sustavu LALIZAS MARINE d.o.o. koriste se kontinentalni (cestovni), vođeni (pomorski) i zračni prijevoz.

#### 3.6.1. Transport od dobavljača do LALIZAS MARINE d.o.o.

Roba od ukupnih dobavljača, gdje spadaju strani i domaći dobavljači te vlastite tvornice uglavnom dolazi pomorskim i cestovnim putem.

Roba koja dolazi od EU dobavljača dolazi cestovnim putem, tj. kamionom ili šleperom. Dolaskom u skladište, skladištar potpisuje CMR dokument<sup>66</sup> na kojemu je broj paleta ili koleta te kontrolira robu je li ispravna. Ne-EU dobavljači robu većinom šalju kontejnerski zbog uštede na transportu i carinjenju. Također, kontejneri su povoljniji jer mogu primiti veće količine, što može dovesti do boljih ulaznih cijena.

Transport robe iz tvornice u Kini se obavlja pomorskim putem i to putem kontejnera. U većini slučajeva to budu veliki kontejneri, ali nekad zbog male količine naručenih proizvoda, roba putuje u malim kontejnerima. Pristanište brodova se nalazi u Rijeci i Splitu te od tu putuje do centralnog skladišta. Iz ostalih zemalja koje su članice Europske unije roba dolazi kamionima. LALIZAS MARINA d.o.o. ima ugovore sa nekoliko autoprijevoznika koji imaju svoje kamione i šlepere. Prilikom organiziranja transporta, nabavna služba LALIZAS MARINE d.o.o. šalje upite autoprijevoznicima zbog kalkulacije cijene transporta. Na temelju cijene i odnosa sa samim partnerom, odlučuje se kome će se dati posao transporta. Neki od tih prijevoznika su: Trast d.d., Kuehne + Nagel, Dolex d.o.o., Gotovac Company d.o.o., MEDO obrt za prijevoz. Trast d.d. i Kuehne + Nagel služe za transport i špediciju, a ostali prijevoznici se koriste samo za transport.

Roba od domaćih dobavljača stiže cestovnim putem, i to pomoću kamiona i šlepera.

### **3.6.2. Transport od LALIZAS MARINE d.o.o. do kupca**

LALIZAS MARINA d.o.o. u svom voznom parku posjeduje 2 kombija i 8 dostavnih vozila. Gradska dostavna vozila služe za prijevoz manjih količina robe koje su upakirane u kartonske kutije i teže do otprilike 500 kilograma. Ostala 2 kombija se nalaze u Splitu i na raspolaganju su veleprodajnim predstavnicima. Mogu prevoziti palete do 2 tone. Jedan kombi služi za prijevoz pirotehničkih sredstava ADR<sup>67</sup>, a drugi kombi je običan. Dostava pirotehničkih sredstava je moguća samo uz prethodnu najavu policijskim upravama.

---

<sup>66</sup> CMR se odnosi na međunarodni sporazum o međunarodnom prijevozu cestom. CMR je kratica za „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“, na hrvatskom: Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom. Sporazum regulira dodjelu i izvršavanje naloga te postupke u slučaju neispunjavanja obveza kao i gubitka ili oštećenja robe koja se prevozi.

<sup>67</sup> Prijevoz opasnih tvari u cestovnom prometu – ADR - opasnim tvarima smatraju se tvari koje mogu ugroziti zdravlje ljudi, izazvati zagađivanje okoliša ili nanijeti materijalnu štetu, koje imaju opasna svojstva za ljudsko zdravlje i okoliš, koja su kao takve definirane zakonima, drugim propisima te međunarodnim ugovorima.

Također, LALIZAS MARINA d.o.o. ima ugovore sa raznim kurirskim službama. Neke od njih su: HP express, Overseas Express, Intereuropa, GLS i Dolex d.o.o. HP express se koristi isključivo zato što ima najveću pokrivenost u Republici Hrvatskoj, tj. pošiljke dostavlja u mala sela i naselja. Naime, to je dosta bitno zbog narudžbi preko web shopa te je to jedini pravi razlog zašto se HP express koristi kao kurir. Overseas Express je jedan od lošijih kurirskih službi, ali je ujedno i najjeftiniji. Nije dovoljno pouzdan i ne garantira isporuku u roku od 24h. Razlozi tome su idući: firma nema vlastite kamione, ima kooperante. Drugi razlog je taj što je skladište outsourcing<sup>68</sup>. Također, mana kod Overseas Expressa je ta što sva roba prvo mora ići u Zagreb. Intereuropa se koristi kada se šalju paletne ili paketne pošiljke, ali samo po Hrvatskoj. Garantira i paketnu i paletnu dostavu u roku od 24h za cijelu Hrvatsku, osim za Dubrovnik. Transport je skuplji nego kod Overseas Expressa, ali je mnogo pouzdaniji. U slučaju pošiljki prema Dubrovniku, koriste se GLS i Dolex d.o.o. GLS je isključivo paketna distribucija i koristi se samo za dostavu u Dubrovačko-neretvansku županiju. Jedini od svih kurirskih službi garantira da će paket stići u roku 24 h od Splita do Dubrovnika pa čak i ako su narudžbe napravljene nakon 14 h. GLS je najskuplja kurirska služba, ali je najefikasnija i najpouzdanija za put do Dubrovnika. Dolex d.o.o. se također angažira ukoliko je potreban transport do Dubrovačko-neretvanske županije, ali i do Crne Gore za veleprodajne kupce. Dolex d.o.o. je isključivo za paletnu distribuciju. Zbog prolaska kroz Neum, koji je u Bosni i Hercegovini koja još uvijek nije u Europskoj uniji, GLS i Dolex d.o.o. koriste T2L dokument<sup>69</sup>.

Svaka pošiljka se može nadzirati i u svakom trenutku se može znati gdje je ona. To omogućavaju Overseas Express, HP express, Intereuropa, a nadzor se može vršiti pomoću online aplikacije.

---

<sup>68</sup> Izdvajanje posla ili outsourcing označava uzimanje vanjskih dobavljača za određeni posao ili davanje određenoga posla vanjskim dobavljačima, odnosno „prepuštanje poslova privatnom sektoru“.

<sup>69</sup> Kada se roba Europske unije kreće između dvije točke u RH prelazeći pri tome preko neumskog područja, ona je predmet mjera carinskog i sigurnosnog nadzora i može se kretati praćena ispravom T2L i skraćenim sigurnosnim deklaracijama (ISD i USD). Robu obvezno prati papirna isprava kojom se dokazuje carinski status robe EU (tzv. T2L isprava) u papirnom obliku. Isprava može biti u obliku računa ili bilo koje druge komercijalne ili prijevozne isprave. Isprava mora sadržavati: puni naziv i adresu pošiljatelja, broj i vrstu, oznake i referentne brojeve pakiranja, opis robe, bruto masu u kilogramima, te (po potrebi) broj kontejnera i vrijednost robe. Pošiljatelj je dužan na ispravu upisati vidljivu i jasnu oznaku „T2L“ te istu svojeručno potpisati i ovjeriti pečatom (čime daje izjavu da se radi o robi EU). Za potrebe carinskih evidencija pošiljatelj/prijevoznik je dužan pripremiti 1 primjerak T2L isprave.

## 4. ZAKLJUČAK

U ovom radu smo, na temelju poslovanja LALIZAS MARINE d.o.o., prikazali kako se poželjno poslovanje podudara sa stvarnim poslovanjem. Posebnosti i prednosti svakog poduzeća se ogledaju u sustavu distribucije. Ona pokreće svako poduzeće i ukoliko ono nema zadovoljavajuću distribuciju, neće poslovati po određenom planu. Vodeći problem LALIZAS MARINE d.o.o., koji ugrožava protok distribucije, je velika potražnja. Neka od mogućih rješenja su otvaranje novih tvornica ili poslovnica.

Etape distribucije su:

- nabava robe,
- skladištenje robe,
- upravljanje zalihama,
- manipulacija robom i
- transport.

Distribucija započinje procesom naručivanja robe, koje pak započinje utvrđivanjem manjka robe na temelju koeficijenta obrtaja. U poslovanju se, kao popratni dokumenti, koriste interna otpremnica ili međuskladišnica (prema maloprodaji) i otpremnica (prema kupcu).

Također, prikazan je pravilan protok robe kroz skladište (prijem robe, smještaj i čuvanje robe te izdavanje i otpremu robe). Roba koja se nalazi u skladištu, tj. zalihe, imaju određenu minimalnu i maksimalnu količinu koju moraju poštivati. Planiranje te potrebne količine zaliha odnosi se na periodično popunjavanje zaliha koje se, ovisno o vrstama proizvoda, naručuju tjedno ili mjesečno.

Manipulacija robom je prikazana kroz pakiranje, paletizaciju i kontejnerizaciju. Svaki postupak je samostalan, no ipak ovise jedan o drugome i kao takvi dovode do uspješne manipulacije robom.

Za kraj, objasnili smo transport i njegove posebnosti te funkcioniranje te etape distribucije na temelju LALIZAS MARINE d.o.o. Roba u skladište LALIZAS MARINE d.o.o. većinom dolazi cestovnim i pomorskim putem, ali nekad zbog ekstremnih situacija dolazi i zračnim putem.

Manipulacija robom je prikazana kroz pakiranje, paletizaciju i kontejnerizaciju. Svaki postupak je samostalan, no ipak ovise jedan o drugome i kao takvi dovode do uspješne manipulacije robom.

Za kraj, objasnili smo transport i njegove posebnosti te funkcioniranje te etape distribucije na temelju LALIZAS MARINE d.o.o. Roba u skladište LALIZAS MARINE d.o.o. većinom dolazi cestovnim i pomorskim putem, ali nekad zbog ekstremnih situacija dolazi i zračnim putem.

## **LITERATURA:**

### **1. INTERNET:**

1. ADR, dostupno na: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=5878>
2. LALIZAS MARINA d.o.o., „O nama“, „Grupa LALIZAS“, dostupno na: <https://www.marinastores.hr/>
3. LALIZAS S.A., dostupno na: <https://www.lalizas.com/history.php>
4. Outsourcing, dostupno na: [https://hr.wikipedia.org/wiki/Izdvajanje\\_posla](https://hr.wikipedia.org/wiki/Izdvajanje_posla)
5. POS, „Početna“, dostupno na: <http://www.pos-st.hr>
6. T2L dokument, dostupno na: <http://www.mvep.hr/files/file/2013/130620-pitanjaNeumokolicu.pdf>

### **2. KNJIGE:**

1. Grubišić, D. (2013., 3. izdanje): Poslovna ekonomija, Ekonomski fakultet u Splitu, Split
2. Kotler, P. (1989.): Upravljanje marketingom 2, IRO „Informator“, Zagreb
3. Segetlija, Z., Lamza-Maronić, M. (2000., 2. izdanje): Distribucija – Logistika – Informatika, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek
4. Segetlija, Z., Lamza-Maronić, M. (1996.): Marketing trgovine, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek
5. Šamanović, J. (2009.): PRODAJA – DISTRIBUCIJA – LOGISTIKA, Ekonomski fakultet u Splitu, Split

## SAŽETAK

Jedan od problema u poslovanju LALIZAS MARINE d.o.o. je velika potražnja, tj. povećanje obujma posla gdje dolazi do poteškoća u distribuciji same robe. Distribucija je djelotvoran prijenos dobara od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje uz minimalne troškove i prihvatljivu uslugu kupcima. U tom prijenosu dobara obuhvaća razne aktivnosti i operacije koje osiguravaju da se roba stavi na raspolaganje kupcima.

Moguće rješenje tog problema je povećanje broja zaposlenih. Postojeći broj zaposlenih nekad nije u mogućnosti obaviti zadani posao u određenom vremenu. S druge strane, ukoliko se posao obavi u određenom vremenu, dolazi do iscrpljenosti zaposlenih te pada motiviranosti.

S jedne strane, povećanje broja zaposlenih bi dovelo do većih troškova u upravi, ali bi isto tako dovelo do povećanja produktivnosti te izvršenja obveza u danom roku. Tada bi se više težilo cilju fizičke distribucije koji je dostava pravih dobara na pravo mjesto, u pravo vrijeme i uz najniže moguće troškove. Većim brojem zaposlenih bi se moglo više posvetiti glavnim funkcijama kanala distribucije (istraživanje, promocija, kontakt), što bi naposljetku dovelo do kvalitetnije prodaje i većeg zadovoljstva kupaca. Također, lakše bi se obavljalo skladištenje te manipulacija robom.

**Ključne riječi:** distribucija, skladištenje, zalihe, manipulacija robom, transport

## SUMMARY

One of the problems in business of LALIZAS MARINA d.o.o. is great demand, i.e. increase the volume of work where there is difficulty in distributing the goods. Distribution is effective transfer of goods from the point of production to the place of consumption at minimum cost and acceptable service to the costumers. In that transfer of goods it includes various activities and operations that ensure that the goods are available to the buyers.

Possible solution of that problem is increasing of the number of employees. The existing number of employees sometimes is unable to perform default job at a certain time. On the other hand, if job is done at a certain time, employees get exhausted and their motivation for work falls.

On the one hand, an increasing of the number of employees would lead to higher administrative costs, but would also lead to increased productivity and performance of obligation within the deadline. Then company would strive for the goal of physical distribution, which is delivering the right goods to the right place, at the right time and with the lowest possible costs. With larger number of employees it would be possible to be more dedicated to the main functions of distribution channels (research, promotion, contact), which would ultimately lead to better sales and greater satisfaction of customer. Also, it would be easier to do storage and manipulation of the goods.

**Key words:** distribution, storage, inventory, manipulation of goods, transport