



Eugen Vršić*

ISSN (0469-6255)

(134-140)

UTJECAJ ŠPEDITERSKE INSTRADACIJE NA OPTIMALIZACIJU PROIZVODNJE PROMETNE USLUGE

IMPACT OF FORWARDER'S "INSTRADATION" ON OPTIMIZING OF TRAFFIC SERVICE PRODUCTION

UDK 656*656.96:339.5

Pregledni članak

Review

Sažetak

U radu se analizira utjecaj špediterske instradacije na optimalizaciju proizvodnje prometne usluge. Razmatrane su relevantne značajke o špediciji i špediteru, analizirane su važnije karakteristike instradacije, a posebno instradacije kao činitelja optimalizacije proizvodnje prometne usluge, i to s aspekta optimalizacije sustava vanjske trgovine i prometa.

Ključne riječi: špediter, špedicija, instradacija, vanjska trgovina, promet, proizvodnja prometne usluge.

Summary

The paper analyses the influence of forwarder's "instradation" on optimizing of traffic service production. Relevant characteristics of forwarding and forwarder and significant aspects of "instradation" have been analysed. There has been put on an emphasis on "instradation as an optimizing factor of traffic service production both from the viewpoint of foreign trade and traffic system.

Key words: forwarder, forwarding, instradation, foreign trade, traffic, traffic service production.

1. Uvod

Introduction

Glavni problem i predmet istraživanja ovoga rada predstavlja utjecaj špediterske instradacije na optimalizaciju proizvodnje prometne usluge.

Instradacija kao najvažniji osnovni špediterski posao predstavlja određivanje prijevoznog puta, prijevoznog sredstava, načina prijevoza i vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta. Pravilna instradacija je pretpostavka za racionalno manipuliranje i transport robe.

Osnovni cilj rada je primjenom znanstvenih metoda utvrditi i analizirati utjecaj špediterske instradacije na optimalizaciju proizvodnje prometne usluge.

Cjelokupna tematika rada je sustavno raščlanjena u pet dijelova. Poslije uvoda, u drugom dijelu, koncizno su obrazložene relevantne značajke o špediciji i špediteru, u trećem su analizirane važnije karakteristike instradacije, u četvrtom se raspravlja o instradaciji kao činitelju optimalizacije proizvodnje prometne usluge. U posljednjem dijelu, zaključku dana je sinteza rezultata istraživanja.

U obradi složene tematike tretirane u ovom radu u odgovarajućim kombinacijama korištene su znanstvene metode: analize i sinteze, komparativna metoda, metoda generalizacija, metoda indukcije i dedukcije (...).

2. Relevantne značajke o špediciji i špediteru

Relevant aspects of forwarding and forwarder

Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u svezi [7,25].

Pod poslovima međunarodne špedicije razumijevaju se privredne usluge

*Mr. sci. Eugen Vršić
MEDIATOR, s.p., SL 6320 Portorož

vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi: otpreme robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i prijevoza robe između stranih preko vlastite zemlje (provozna ili tranzitna špedicija), koje obavljaju međunarodni špediteri, te obavljanje drugih propisanih ili uobičajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u svezi s otpremom, dopremom ili provoza (tranzitom) robe [14,52].

2.2. Pojam špeditera, međunarodnog špeditera, podšpeditera i međušpeditera

Forwarder, international forwarder, sub forwarder. "between forwarder"

Špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u svezi [7,25].

Međunarodni špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje vanjskotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja sklupa u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar), u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik) ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca (izvoznika i uvoznika) s pomoću vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene poslove i radnje u svezi s otpremom, dopremom i provoza robe [14,37].

Međušpediter je špediter (pravna ili fizička osoba) na kojega je glavni špediter prenio djelomično izvršenje određenoga špediterskoga posla.

Podšpediter je špediter (pravna ili fizička osoba) na kojega je glavni špediter prenio u cjelini izvršenje određenog špediterskog posla.

2.3. Važni špediterski poslovi *Forwarder's main activities*

Gotovo svaki osnovni i specijalni posao međunarodnog špeditera neposredno sudjeluje u funkcioniranju prometnog i vanjskotrgovinskog sustava, s time što je kod jednih poslova težište na obilježjima prometnog, a kod drugih na obilježjima vanjskotrgovinskog sustava.

2.3.1. Osnovni poslovi međunarodnog špeditera *Basic activities of international forwarder*

Skupinu osnovnih poslova čine oni poslovi bez kojih se ne može ni zamisliti funkcioniranje sustava

međunarodne špedicije, međunarodnog transporta i vanjske trgovine a to su [14, 111-216]: stručni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi sklapanja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji, instradacija, doziv robe, sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe, prihvata robe radi otpreme, otprema, doprema i provoz robe u užem smislu, sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcanju robe, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladištenju, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u svezi s carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troškova te obavještanje nalogodavca.

2.3.2. Specijalni poslovi međunarodnog špeditera *Specific activities of international forwarder*

Za razliku od osnovnih poslova koje špediter redovito obavlja pri svom poslu, **specijalne poslove međunarodne špedicije** obavlja povremeno, od slučaja do slučaja tj. samo u posebnim prilikama kad pomoću njih kompletira paket usluga.

Najvažniji su ovi poslovi [14, 217-322]: sklapanje ugovora o pakiranju i signiranju i obavljanje tih poslova, sklapanje ugovora o vaganju i sortiranju i obavljanju tih poslova, izdavanje špediterskih potvrda i drugih FIATA-isprava, uzorkovanje robe, zastupanje nalogodavca u regresnom postupku prema trećim osobama, zastupanje nalogodavca u slučaju zajedničke havarije, ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu, hranjenje i pojenje živih životinja, sajamski poslovi, konsignacijski poslovi, međunarodni pomorski prometnoagencijski poslovi, kreditiranje nalogodavca, otprema, doprema i provoz zbirnog prometa i drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provoza robe.

2.4. Statusi špeditera u hrvatskom pravnom sustavu *Forwarders aspects om Croatian legislation*

2.4.1. Špediter u statusu komisionara *Forwarder as commission merchant*

Špediter u statusu **komisionara** je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavaca i drugih aktivnih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, kao što su: prijevoznici svih grana prometa, prometni agenti, stivadori, morske luke, drugi špediteri (tj. međušpediteri i podšpediteri), financijske i druge institucije ...) koje obavljaju špediterske poslove u svoje ime, a za tuđi račun, odnosno u svoje ime, a po nalogu i za račun svojega nalogodavca

(komitenta) [14, 334]. U tom statusu špediteri obavljaju gotovo sve svoje osnovne i specijalne poslove.

2.4.2. Špediter u statusu agenta *Forwarder as agent*

Špediter u statusu **agenta**, odnosno zastupnika je posrednik između izvoznika i uvoznika kao špediterovih nalogodavaca i nekih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, prije svega carinskih tijela i osiguravatelja, koji obavljaju špediterske poslove u tuđe ime i za tuđi račun, odnosno u ime, po nalogu i za račun nalogodavca [14, 334].

2.4.3 Špediter u statusu samostalnog gospodarstvenika *Forwarder as independent operator*

Špediter u statusu samostalnog gospodarstvenika je posrednik između svojega nalogodavaca (tj. izvoznika i uvoznika) i brojnih aktivnih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, koji obavlja špediterske poslove u svoje ime i za svoj račun, odnosno u vlastito ime i za vlastiti račun [14, 339].

Špediter se u tome statusu javlja u dva slučaja: kada s nalogodavcem ugovori obavljanje špediterskih poslova na osnovi tzv. forfaitnog stava i kada se javlja kao poduzetnik cjelokupnog transportnog pothvata (kao MTO).

3. Važnije karakteristike instradacije *Relevant characteristics of instradation*

3.1. Pojam instradacije *Meaning of instradation*

Instradacija je kvalitativno najsloženiji, najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera. Istodobno je taj posao izuzetno značajan za nacionalne prijevoznike, izvoznike i uvoznike, ali i druge sudionike međunarodnog prometnog i vanjskotrgovinskog sustava.

Pod **instradacijom** se razumijeva određivanje (izbor) prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi, određivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu, određivanje načina prijevoza i određivanje vremena u kojemu robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta [12, 21].

3.2. Činitelji koji utječu na instradaciju *Relevant factors regarding instradation*

Na izbor prijevoznog puta i prijevoznog sredstva te s tim povezanih načina i vremena otpreme, dopreme i provoza robe utječe sljedećih devet značajnih činitelja [11, 96-123]: 1) oblici racionalizacije manipuliranja i transporta robe, 2) troškovi otpreme, dopreme i provoza robe, 3) brzina otpreme, dopreme i provoza robe, 4) kvaliteta otpreme, dopreme i provoz robe, 5) priroda robe, 6) zemljopisni položaj otpremnog i odredišnog mjesta, 7) devizni izdaci, 8) politička situacija, 9) prometno-pravni izvori.

3.2.1. Oblici racionalizacije manipuliranja i transporta robe *Forms of rationalization of manipulation and transport of goods*

Špediteru u većini slučajeva stoje na raspolaganju, osim konvencionalnih i razni **oblici suvremenih tehnologija transporta** (RO-RO, LO-LO, paletizacija, kontejnerizacija...). Kako bi izabrao jedan od tih oblika ili više njih u najpovoljnijoj kombinaciji, on mora dobro poznavati njihove prednosti i nedostatke, i to s tehničko-tehnološkog, ekonomsko-pravnog i organizacijskog aspekta te na osnovi njih izabrati najpovoljniji oblik racionalizacije manipuliranja i prijevoza robe.

3.2.2. Troškovi otpreme, dopreme i provoza robe *Costs of transportation*

Osnovna je dužnost međunarodnog špeditera odrediti najekonomičniji prijevozni put. Zbog toga će špediter izabrati onaj prijevozni put na kojemu su pod ostalim jednakim uvjetima najmanji prijevozni troškovi. Visina prijevoznih troškova zavisi o ovim glavnim činiteljima: 1) vrijednosti robe, 2) količini robe, 3) tarifama za prijevoz robe.

3.2.3. Brzina otpreme, dopreme i provoza robe *Speed of transportation*

Nalogodavcima je gotovo uvijek u interesu da se otprema, doprema i provoz robe obavi na najbrži mogući način. Zbog toga će međunarodni špediter izabrati onaj prijevozni put (a time i prijevozno sredstvo) na kojemu će pod ostalim jednakim uvjetima najmanje vremena trajati otprema, doprema i provoz robe. (U određenim slučajevima špediter će se odlučiti čak i za skuplji, ali brži prijevozni put - npr. u slučaju lakopokvarljive robe, sezonske robe, humanitarne robe, visoko osjetljive robe...).

3.2.4. Kvaliteta otpreme, dopreme i provoza robe *Quality of transportation*

Kvaliteta otpreme, dopreme i provoza robe, prije svega, zavisi o mogućnostima pružanja usputnih usluga (doleđivanje, hranjenje živih životinja...) i o sigurnom prijevozu robe.

Međunarodni špediter uvijek nastoji robu instradirati na način koji osigurava što veću sigurnost u otpremi, dopremi i provoza robe, tj. onim putem koji jamči da će prijevoz obaviti na vrijeme, da će roba stići na odredište u zdravom stanju, u dobrom vanjskom izgledu i u nesmanjenoj količini, te da će se roba izručiti nesmetano.

3.2.5. Priroda robe *Goods characteristics*

Kada je riječ o prirodi robe kao činitelju koji utječe na instradaciju, obično se misli na veću ili manju, lakšu ili težu, odnosno bržu ili sporiju pokvarljivost robe, koja se mora prevoziti u specijalnim prijevoznim sredstvima (izotermička vozila, rashladna vozila, vozila za grijanje...) na što kvalitetniji i najbrži mogući način.

3.2.6. Zemljopisni položaj otpremnog i odredišnog mjesta *Geographical positions*

Prijevoz najkraćim putem ne mora biti i najekonomičniji, jer detaljna analiza dužih i zaobilaznih putova može pokazati određene prednosti, kako u pogledu cijene, tako i u pogledu brzine prijevoza, pa je stoga pri izboru prijevoznog puta potrebno stručno analizirati sve moguće alternative prijevoza. To je i razlog što se u suvremenom prometnom sustavu vrlo često odstupa od zlatnog pravila da robu treba otpremati najkraćim putem.

3.2.7. Devizni izdaci *Foreign currency expenses*

Međunarodni prijevoz robe predstavlja nerobni izvoz, odnosno nerobni uvoz, pa stoga vrlo snažno utječe na platnu bilancu zemlje. Špediteri nastoje (kada je to moguće) u izvozu koristiti klauzulu CIF, a u uvozu klauzulu FOB [10, 401]. Na taj način oni onemogućavaju da devizna sredstva prelaze na račun inozemnih sudionika u prometnom i vanjskotrgovinskom sustavu, a istodobno osiguravaju domaćim vozarima prijevozni supstrat, pridonoseći većem korištenju prometnih kapaciteta. Pravilno organiziran i usmjeren rad međunarodnog špeditera nalazi i iskorištava mnogobrojne izvore priljeva deviznih sredstava.

3.2.8. Politička situacija *Political situation*

Politička situacija, posebice političko-ekonomski odnosi između dviju ili više određenih zemalja, utječe ne samo na troškove dopreme, otpreme i provoza robe, nego i na brzinu i kvalitetu prijevoza. Zbog toga međunarodni špediteri redovito izbjegavaju instradiranje robe preko zemalja u kojima su česti štrajkovi, oružani sukobi ili koje su izložene ratu. Naime, već samo zaoštavanje političke situacije odnosno političkoekonomskih odnosa između dviju ili više zemalja ima snažan odraz na promjenu robnih tokova, tj. dolazi do virtualnog skretanja prijevoznog supstrata prema "prijateljskoj" luci, iako promet s toga područja objektivno ne gravitira dotičnoj luci.

3.2.9. Prometnopravni izvori *Traffic-law sources*

Da bi izvršio uspješnu instradaciju, međunarodni špediter mora pratiti, poznavati i uspješno koristiti sve nacionalne, bilateralne i multilateralne prometnopravne izvore, koji reguliraju odnose između sudionika međunarodnog prometnog sustava, a to znači sve nacionalne i međunarodne propise u pomorskom, željezničkom, cestovnom i zračnom prometu (približno 200 pravnih izvora).

4. Instradacija - činitelj optimalizacije proizvodnje prometne usluge *Instration - optimizing factor of traffic service production*

4.1. Pojam i važnije karakteristike prometne usluge *Meaning and characteristics of traffic service production*

Proces prijevoza kao proces proizvodnje prometne usluge odlikuju tri opće karakteristike, i to [cf.: 1,18; 3,7; 6,7]:

1.) Proces proizvodnje prometne usluge se sastoji u svladavanju prostornih razlika, odvija se u prostoru i nije vezan za određeno mjesto.

2.) Proces proizvodnje i proces potrošnje prometne usluge predstavljaju, u vremenskom i prostornom pogledu, jedinstveni proces.

3.) Prometna usluga ne postoji kao materijalni proizvod koji egzistira izvan i poslije završetka njezine proizvodnje i ne može se uskladištiti.

Bitna načela - karakteristike organizacije proizvodnje prometne usluge su [1,22; 2,71]: 1) sigurnost, 2) redovitost, 3) točnost, 4) učestalost, 5) udobnost, 6) brzina, 7) ekonomičnost, 8) mogućnost prilagođavanja prometnim potrebama.

Postavljanje takve organizacije prijevoza, koja bi maksimalno mogla zadovoljiti svaki od navedenih načela, objektivno nije moguće. U svakom slučaju, odnos pojedinih načela, odnosno stupanj u kojemu se ona respektiraju, zavisi o konkretnoj organizaciji prijevozne usluge te o konkretnim objektivnim i subjektivnim mogućnostima društva i organizatora prijevoza.

4.2. Elementi proizvodnje prometne usluge *Elements of traffic service production*

4.2.1. Sredstva za rad - element proizvodnje prometne usluge *Working crafts element of traffic service production*

Sredstva za rad obuhvaćaju prometnu infrastrukturu i prometnu suprastrukturu.

Prometnu infrastrukturu čine prometni putovi, objekti i uređaji stalno fiksirani na određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge te reguliraju i sigurnost prometa. Kvantiteta i kvaliteta prometne infrastrukture utječe na optimalizaciju prometnog sustava, kao i kompatibilnost prometne infrastrukture unutar jednog ili više prometnih sustava [13,71].

Prometnu suprastrukturu čine sva pokretna sredstva za rad koja služe za manipulaciju, prijevoz i prijenos predmeta rada u prometu, tj. tereta, putnika, energije i vijesti. Između stupnja kompatibilnosti prometnih suprastrukture određenih prometnih sustava i stupnja njihove optimalizacije postoji čvrsta interakcijska sprega, za koju vrijede gotovo iste zakonitosti kao i u slučaju utjecaja prometne infrastrukture na optimalizaciju prometnog sustava [13,74].

4.2.2. Predmet rada - element proizvodnje prometne usluge *Work object - element of traffic service production*

Predmeti rada u procesu proizvodnje prometne usluge jesu svi predmeti koji se mogu prevoziti, prenositi, premještati s jednog mjesta na drugo uporabom prometne infrastrukture i suprastrukture svih prometnih grana. Oni nisu samo stvari nego su i živa bića kao npr.: putnici, žive životinje, ali i vijesti, tekst, slike, podaci, energija (...).

4.2.3. Radna snaga - element proizvodnje prometne usluge *Work - element of traffic service production*

Na prometnom tržištu prometne usluge proizvode operativni i kreativni tehnolozi prometa i prometni menadžeri. Radna snaga u proizvodnji prometne usluge je zasigurno najvažniji element jer je

kvalitetan rad osnovna pretpostavka i najvažniji činitelj u procesu proizvodnje prometne usluge koji najizravnije i najintezivnije utječe na sigurnost, brzinu i racionalnost manipulacije i prijevoza tereta (i putnika...). Zbog toga bi obrazovanju, usavršavanju i permanentnom osposobljavanju tehnologa prometa i prometnih menadžera trebalo posvetiti osobitu pozornost (...).

4.3. Instradacija i optimalizacija sustava vanjske trgovine *Instradation and optimalization of foreign trade system*

Pravilan izbor prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, izbor najboljeg načina i najpovoljnijeg vremena otpreme, dopreme i provoza robe, pretpostavka je za racionalno manipuliranje i prijevoz robe te plasman domaće robe na inozemnom tržištu.

Međunarodni špediter kao organizator transporta robe i zaštitnik interesa svih sudionika u prometnom lancu, može pravilnim izborom prijevoznog puta i prijevoznog sredstva znatno utjecati na smanjenje troškova manipuliranja i transporta. Ti troškovi, u zemljama Zapada sudjeluju s 10-12% u cijeni koštanja robe, dok u Hrvatskoj i Sloveniji, ali i većini tranzicijskih država, sudjeluju otprilike s 20 - 25%. Tako visok udio ukupnih transportnih troškova u cijeni koštanja robe bitno umanjuje konkurentnost domaće robe na inozemnom tržištu [14, 120].

U kojoj će mjeri špediter pridonijeti racionalizaciji manipuliranja i transporta robe, zavisi, prije svega, o trenutku kad je uključen u vanjskotrgovinski posao. Ako izvoznici i uvoznici, odnosno špediterovi nalogodavci uključe špeditere u trenutku izrade izvozničke ponude, kada se roba izvozi, odnosno u trenutku analiziranja uvozničkih ponuda, kada se roba uvozi, ili u trenutku pripreme za vođenje poslovnih razgovora, sigurno je da će špediter pravilnim izborom prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, načina i vremena prijevoza znatno pridonijeti smanjenju ukupnih manipulacijskih i transportnih troškova.

Špediter će nastojati usmjeriti otpremu, dopremu i provoz robe, kad god je to moguće, na nacionalni prijevozni sustav korištenjem Incoterms-termina:¹ CIF, CFR, CPT, CIP, DES, DEQ i DDU kod izvoza, odnosno EXW, FOB, FAC i FCA kod uvoza robe. Špediteri, naime, svojom djelatnošću ostvaruju znatna devizna sredstva i na taj način pridonose poboljšanju stanja platne bilance [10, 401]. Ta sredstva ostvaruju neposredno i posredno. Neposredno u prijevozu robe morskim putem korištenjem domaćih brodova (uvoz robe klauzulama FOB i izvoz robe po klauzuli CIF); u željezničkom prijevozu robe, riječnom, zračnom i cestovnom

¹ Ugovaranjem Incotermsa potpuno se isključuju nesporazumi, sporovi i eventualne štetne posljedice između stranaka međunarodnog kupoprodajnog ugovora, jer oni vrlo jasno i koncizno uređuju pravno-ekonomske odnose između aktivnih sudionika u međunarodnoj razmjeni i međunarodnom prometu.

prometu, stručnim izborom najpovoljnijeg prijevoznog puta i primjenom najpovoljnijih vozačkih stavova. Korištenjem raznih beneficija, špediter ušteduje znatna devizna sredstva, a ostvaruje ih u obliku špediterske refakcije i provizije; pružanjem brojnih usluga na međunarodnim sajamovima u zemlji inozemnih komitenata, pri iznajmljivanju kontejnera i specijalnih prijevoznih sredstava; prihvatom i distribucijom zbirnog prometa u uvozu i tranzitu (...). Posredno na način što domaćim izvoznicima i uvoznicima ušteduje znatne iznose deviznih sredstava u prijevoznim troškovima korištenjem najpovoljnijih kombinacija izbora prijevoznih sredstava i prijevoznih putova. Može se osnovano tvrditi da djelatnost međunarodne špedicije ima veći i značajniji utjecaj na prihod deviznih sredstava svih aktivnih sudionika u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu, nego u vlastitoj djelatnosti.

Međunarodni špediteri kao specijalisti za organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe i aktivni koordinatori aktivnosti brojnih sudionika u prometnom i vanjskotrgovinskom sustavu zauzimaju vrlo značajno mjesto u nacionalnom privrednom sustavu, jer oni neposredno pridonose djelotvornijem uključivanju nacionalnog gospodarstva u međunarodnu podjelu rada, posebno uspješnijem plasmanu domaćih proizvoda na inozemnom tržištu i povoljnijem uvozu repromaterijala za potrebe domaćeg gospodarstva.

4.4. Instradacija i optimalizacija sustava prometa *Instradation and optimizing of traffic system*

Svoju osnovnu ekonomsku funkciju organizatora otpreme i dopreme u međunarodnom prometu špediter ne može izvršiti bez aktivnog sudjelovanja međunarodnog prometnog sustava, kojeg, u stvari, čine nacionalni prometni sustavi kao podsustavi sustava višeg reda. Nema sumnje da je međunarodni prometni sustav veoma složen, dinamičan i stohastičan poslovni sustav, čiji bi podsustavi trebali biti povezani interakcijskim vezama, jer jedino takva povezanost omogućava brz, siguran i ekonomičan prijenos stvari s jednog mjesta na drugo. Kompleksnost ovoga sustava, a time i njegovih podsustava, postaje još naglašenija ako se ima na umu i činjenica da u njemu djeluju sve grane prometa sa svim svojim tehničko-tehnološkim i ekonomsko-pravnim obilježjima [9, 179].

Kod izvršavanja poslova instradacije, špediter može koristiti konvencionalnu ili pak suvremene tehnologije kao npr.: paletizaciju, kontejnerizaciju, RO-RO, LO-LO, RO-LO, HUCKEPACK, FO-FO i bimodalnu transportnu tehnologiju i time bitno utjecati na troškove manipulacije i prijevoza. Kod primjene npr. multimodalnog transporta postižu se uštede u odnosu na konvencionalni transport od 30 do 80%, vremenski do 70%, a one utječu na smanjenje pune cijene koštanja proizvoda do 12%.

Dosadašnja primjena suvremenih tehnologija prijevoza pokazala je sljedeće prednosti u odnosu prema klasičnom prijevozu: 1) roba ulazi u postupak samo dva puta, 2) opasnosti od loma ili oštećenja osjetno se smanjuju, 3) smanjuju se krađe, 4) premije osiguranja su manje, 5) smanjuju se troškovi ambalaže i pakiranja, 6) smanjuju se prijevozne cijene transporta, 7) transport se ubrzava, 8) povećava se proizvodnost, ekonomičnost i rentabilnost, (...). Svi sudionici u multimodalnom transportu ostvaruju veće uštede u usporedbi s klasičnim transportom i ekonomski su međusobno motivirani da zajednički razvijaju suvremene transportne sustave.

Kada se razmatra mjesto i uloga međunarodnog špeditera u prometnom sustavu, neminovno se nameće pitanje njegova mjesta i značenje u multimodalnom transportu robe "od vrata do vrata", gdje je jedan od osnovnih problema, s obzirom na brojne sudionike u njemu, izbor operatora transportnog sustava. Ako se analiziraju osnovne funkcije svih sudionika u multimodalnom transportu, lako se ustvrdi da međunarodni špediter ima najviše uvjeta da se razvije u suvremenog operatora transporta, odnosno nositelja cjelokupnog transportnog pothvata.

Sadržaj rada međunarodnog špeditera kao i njegove primarne funkcije, tj. instradacije, obogaćuje se dnevno novim zadacima koji mogu pridonijeti racionalizaciji manipuliranja i prometa robom. Njegovo značenje u tom procesu ovisit će o tome koliko se bude prilagođavao promjenama i kako bude prihvaćao nove zadatke koje mu nameće suvremena tehnika i tehnologija prometa, kao i koliko među ostalim sudionicima u prometu bude uspio razviti svoju organizacijsku i koordinacijsku ulogu pružanjem sadržajnije i kvalitetnije usluge.

Kako bi špediter mogao s uspjehom izvršiti ovako kompleksne zadatke, on mora, pored ostalog, raspolagati s vrlo stručnim kadrom, tj. operativnim i kreativnim špediterskim ekspertima, koji u najsitnije detalje poznaju i uspješno koriste sve suvremene tehnologije prometa. Špediterski tariferi kao specijalisti i vrsni poznavatelji tarifa svih vidova transporta, uspoređivanjem visine prijevoznih troškova raznih prijevoznih putova zapravo obavljaju instradaciju. Stručan špediterski tarifer nastoji pronaći najpovoljnije uvjete prijevoza robe (špediterske provizije, refakcije...), prati devizne tečajeve, ponudu i potražnju prometnih usluga, tehničko-tehnološka obilježja suvremenih oblika manipuliranja i transporta robe, ali i tarife svih sudionika u prometnom sustavu. On mora permanentno pratiti izgradnju raznih prijevoznih sredstava, njihovih prijevoznih mogućnosti, uvjeta i mogućnosti zakupljivanja (...).

Zadaci i poslovi špediterskih tarifera su vrlo kompleksni i opsežni. Oni su u velikoj mjeri pridonijeli razvoju i afirmaciji međunarodnih špeditera kao arhitekata transporta, kojima u okviru špediterske kadrovske politike treba posvetiti posebnu pozornost.

4.5. Prijedlog aktivnosti za veći utjecaj instradacije na optimalizaciju prometnog sustava

Suggestion about activities for increasing the impact of instradation on optimizing of traffic system

Kvaliteta obavljanja ukupnih aktivnosti u prometnom sustavu neposredno zavisi o kvaliteti obavljenih pojedinačnih radnji svih sudionika u njemu, od kojih izuzetno značajno mjesto zauzima međunarodni špediter kao organizator otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu [10, 112].

U svrhu povećanja utjecaja instradacije na optimalizaciju prometnog sustava važne su sljedeće pretpostavke:

1.) Ostvariti i proširiti suradnju između špediterskih, vanjskotrgovinskih i transportnih poduzeća.

2.) U što većoj mjeri preferirati izdavanje FIATA-teretnice, koja, između ostalog, daje špediteru razumno pravo u izboru puta, prijevoznog sredstva i mehanizacije, čime on, kao vrsni poznavatelj suvremenih transportnih sustava može bitno pridonijeti racionalizaciji manipulacije i prijevoza robe.

3.) Adekvatno riješiti aktualne probleme špeditera u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta.

4.) Pravodobno uključenje špeditera pri sklapanju međunarodnih kupoprodajnih ugovora, tj. već kod priprema za vođenje razgovora, u trenutku izrade izvozničke ponude (kada se roba izvozi), odnosno u trenutku analiziranja uvozničkih ponuda (kad se roba uvozi).

5.) Vladanje špeditera nad cjelokupnim transportnim procesom, gdje ima izuzetno značenje u koordinaciji i racionalizaciji transporta robe, osobito kao aktivan sudionik u izradi pretkalkulacije za prodaju i kupovinu robe (...).

5. Zaključak Conclusion

Špedicija je specijalizirana gospodarska djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u svezi. Špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i u obliku stalnog zanimanja bavi organizacijom otpreme robe svojih nalogodavaca s pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u svezi. U kontekstu špediterskih aktivnosti treba znati pojam špeditera, međunarodnog špeditera, podšpeditera i međušpeditera. Poslove međunarodnog špeditera koji su relevantni u međunarodnoj razmjeni i međunarodnom transportu primjereno je razvrstati na dvije skupine: osnovne i specijalne poslove.

Špediter se može u hrvatskom pravnom sustavu pojaviti u statusu komisionara, agenta i samostalnog

gospodarstvenika.

Instradacija je kvalitativno najsloženiji, najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera, a implicira pravilan izbor prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, izbor najboljeg načina i najpovoljnijeg vremena otpreme, dopreme i provoza robe od polazišnog do odredišnog mjesta.

Činitelji koji utječu na instradaciju su: oblici racionalizacije manipuliranja i transporta robe, troškovi, brzina i kvaliteta otpreme, dopreme i provoza robe, priroda robe, zemljopisni položaj otpremnog i odredišnog mjesta, devizni izdaci, politička situacija i prometnopravni izvori.

Međunarodni špediter kao organizator transporta robe i zaštitnik interesa svih sudionika u prometnom lancu, može pravilnim izborom prijevoznog puta i prijevoznog sredstva znatno utjecati na smanjenje troškova manipuliranja i transporta robe. U kojoj mjeri će špediter tome pridonijeti, zavisi, prije svega, od trenutka kada je uključen u vanjskotrgovinski posao.

Kod obavljanja poslova instradacije, špediter može koristiti konvencionalnu ili pak suvremene tehnologije transporta i time značajno utjecati na minimalizaciju logističkih troškova.

Kako bi špediter mogao obavljati povjerene mu zadatke on mora raspolagati s vrlo stručnim kadrom, tj. operativnim i kreativnim špediterskim ekspertima, koji u najsitnije detalje poznaju i uspješno koriste sve suvremene tehnologije prometa i kojima u okviru špediterske kadrovske politike treba posvetiti posebnu pozornost.

Literatura/References

- [1.] Bogović, B. et al.: Ekonomika prometnog sistema, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1984.
- [2.] Jelinović, Z.: Ekonomika prometa i pomorstva, Informator, Zagreb, 1993.
- [3.] Kolarić, V.: Ekonomika i organizacija saobraćajnih poduzeća, Rad, Beograd, 1970.
- [4.] Marković, I.: Suvremeni transportni sustavi, CIP, Zagreb, 1981.
- [5.] Marković, I.: Nove tehnologije transporta i njihov utjecaj na privredu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1985.
- [6.] Novaković, S.: Ekonomika saobraćaja, Savremena administracija, Beograd, 1981.
- [7.] Turina, A.: Međunarodna špedicija, Viša pomorska škola, Rijeka, 1. knjiga, 1965.
- [8.] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija u Jugoslaviji, Centar za informiranje i publicitet, Zagreb, 1978.
- [9.] Zelenika, R.: Međunarodni špediter-operator u transportnom sistemu, Pomorski zbornik, knj. 17., Rijeka, 1979.
- [10.] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija u prometnom i vanjskotrgovinskom sustavu, Suvremeni promet, Vol 4, br. 2., Zagreb, 1982.
- [11.] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Osnovni i specijalni poslovi, poslovna politika, Istarska naklada, Pula, 1985.
- [12.] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Instradacija s ekonomskog i pravnog stajališta, Istarska naklada, Pula, 1988.
- [13.] Zelenika, R., Jakomin, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, 1995.
- [14.] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.