

1. MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA

Reč "špediter", odnosno "špedicija" je latinskog porekla i nastala je od reči "expedire", što se može prevesti kao "odrešiti", "urediti", „otposlati“, dok se u praktičnoj primeni prevodi sa "poslati", "otpremiti". Stoga je u našem jeziku najispravniji izraz za špeditera "otpremnik"¹.

Uz nagli razvoj špedicije kao delatnosti, počela je da se razvija i špedicija kao naučna disciplina i njen razvoj traje više od trista godina. Može se reći da je u pitanju kompleksna interdisciplinarna i multidisciplinarna nauka, koja se bavi izučavanjem fenomena i zakonitosti pod kojima se realizuju brojni i složeni špediterski poslovi i zadaci, i primenom datih saznanja u cilju unapređenja datih poslova, aktivnosti i struke u celini. U literaturi je izučavana sa više stanovišta, u okviru više osnovnih naučno-obrazovnih polja i oblasti, u kojima stručnjaci sa različitim akademskim predznanjem izučavaju i objašnjavaju direktno ili indirektno pojave u špediciji i sakupljaju i dele saznanja potrebna da se uspešno obavljaju špediterski poslovi i unapređuje špediterska delatnost u praksi²⁰. Tu su, pre svega, tehničko-tehnološke nauke, u okviru kojih se posebno izdvajaju saobraćajno inženjerstvo, elektrotehničko i računarsko inženjerstvo, organizacione nauke, biotehničke nauke. Među prirodno-matematičkim naukama mogu se izdvojiti matematičke, geo-nauke, računarske nauke, a među društveno-humanističkim naukama posebno se ističu ekonomske nauke, pravne nauke, menadžment i biznis kao najznačajnije. Treba istaći da nabrojanim lista oblasti u kojima se izučavaju različite pojave u špediciji nije iscrpljena²¹. Posebno je važno da se ima u vidu da špedicija i u naučnom i u stručnom aspektu pripada logistici, koja je takođe interdisciplinarna i multidisciplinarna nauka. Poseban uspon i afirmaciju špedicija kao naučna disciplina beleži od osnivanja Međunarodne asocijacije špediterskih udruženja FIATA-e, 31.05.1926. godine u Beču. O ovoj organizaciji i njenom radu biće više reči u nastavku. Izučavanje špedicije u našem regionu doživelo je pravi razvoj posle drugog svetskog rata. Posebno je u drugoj polovini dvadesetog veka više stručnjaka dalo dragoceni doprinos razvoju ove naučne oblasti sa više aspekata. No, i dalje su kvalitetna literatura o špediciji i sistematičan teorijski pristup problematici na prostoru celog regiona relativno retki, iako se problematika može izučavati u okviru više nauka i oblasti.

1.1. OSNOVNI POSLOVI I ZADACI ŠPEDICIJE

Uvoznici i izvoznici, zakonski gledano, mogu i sami da se bave otpremom robe u međunarodnom prometu. No, korišćenjem usluga međunarodnih špeditera mogu da ostvare značajne prednosti u otpremi bez razvijanja skupih resursa za te potrebe. U osnovne prednosti spadaju:

- tarifne - ekonomske prednosti, smanjenjem prevoznih troškova oblikovanjem optimalnih transportnih lanaca, čvrstim kalkulacijama ili paušalnim cenama (forfetom), ostvarivanjem povlašćenih vozarinskih stavova u svim saobraćajnim granama, ostvarivanjem refakcija na osnovu sopstvenih ili zajedničkih količina robe, zbirnim prometom i sl.;

- transportno-tehničke prednosti uvežbanom radnom snagom pri manipulisanju sa robom, primenom optimalnih transportnih tehnologija, uštedama na ambalaži upotrebom kontejnera i zakupljene ambalaže i sl.;
- prednosti u distribuciji korišćenjem špediterovih skladišta, prevoznih sredstava, stručne radne snage, uopšte, korišćenjem dobro poznatih razvijenih distributivnih kanala, čime se komitent oslobađa ulaganja u skladišta i vozni park za sopstvene potrebe;
- ostale prednosti na primer, pružanje saveta pri ugovaranju poslova, posredovanje kod naplate potraživanja, zastupanja kod generalne havarije, naplata pouzeća i slično.

Već je delimično objašnjeno koliko su poslovi međunarodnog špeditera složeni, obimni i raznoliki, a često i vrlo delikatni. Da bi špediter mogao ispunjavati obaveze koje proističu iz delokruga njegovog rada, on mora stalno da prati sve promene, u određenom ekonomskom okruženju, u pojedinim granama transporta, u pogledu propisa koji su na snazi, uopšte sve promene koje mogu direktno ili indirektno uticati na robne tokove, njegove aktivnosti vezane za upravljanje tim tokovima i veze sa ostalim učesnicima u lancu. Budući da poslovanje i sam opstanak međunarodnog špeditera zavise direktno od dobijanja poslova od uvoznika-izvoznika, on pre svega treba da štiti interese svog komitenta. On je prvenstveno njegov zastupnik i zaštitnik interesa. Međutim, pored zaštite interesa svog nalogodavca, špediter treba da vodi računa i o interesima privrede u celini. Treba istaći da je špediterova uloga vrlo odgovorna. Iako je delatnost uređena zakonski, u situacijama kada propisi ne regulišu eksplicitno obaveze i ponašanje, špediter je dužan da postupi sa pažnjom dobrog privrednika, štiteći ne samo lične, već i interese nalogodavca, ostalih posrednika i društva u celini. To može biti vrlo složen zadatak, jer su nekada ti interesi sukobljeni. Ukoliko bi prilikom izvršavanja špediterskih poslova došlo do sukoba interesa komitenta sa društvenim interesom, špediter treba da posavetuje svog nalogodavca kako da uskladi svoj posao i zahteve sa interesima zajednice. Osnovni zadatak međunarodnog špeditera je da svog nalogodavca oslobodi celokupne brige oko otpreme ili dopreme robe, kao i svih poslova s tim u vezi. Savet špeditera može biti koristan još prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora u vezi načina isporuke, što će kasnije biti dodatno objašnjeno.

Zbog kompleksnosti poslova koje obavlja, vremenom je dobio vrlo laskave nazive - „arhitekta transporta“, „specijalista za transportna pitanja“ U Opštim uslovima o poslovanju međunarodnih špeditera navedeno je da su špediterski poslovi, odnosno usluge naročito:

- davanje stručnih saveta i učestvovanje u pregovorima radi zaključenja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji sa aspekta transporta, osiguranja, carinskih manipulacija itd.;
- nalaženje najpovoljnijih prevoznih puteva i klauzula koje treba primeniti u međunarodnoj kupoprodaji i međunarodnom prevozu robe radi zaštite interesa komitenta;
- osiguranje povlastica, refakcija i drugih pogodnosti od stranih i domaćih prevoznika i drugih učesnika u realizaciji logističkih lanaca; - organizovanje zbirnog prometa;
- organizovanje multimodalnog i integralnog transporta robe i fizičke distribucije po sistemu "od vrata do vrata";
- zaključivanje ugovora o prevozu u svim granama transporta;
- zaključivanje ugovora o utovaru, istovaru, pretovaru, sortiranju, pakovanju, odnosno vršenju ovih i sličnih logističkih usluga;

- zaključivanje ugovora o uskladištenju robe, odnosno uskladištenje robe; - zaključivanje ugovora o osiguranju robe;
- zastupanje i obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe (carinsko posredovanje); - uzimanje uzoraka, utvrđivanje količine robe bez izdavanja sertifikata;
- učestvovanje u naplati isporučene robe;
- izdavanje špediterskih potvrda, kao instrumenta u plaćanju u spoljnotrgovinskom prometu robe, te izdavanje ostalih FIATA dokumenata;
- ispostavljanje ili pribavljanje transportnih i drugih isprava;
- kontrola obračunske ispravnosti transportnih dokumenata te obračun transportnih i drugih troškova;
- preduzimanje mera za obeštećenje u slučajevima gubitka, oštećenja ili zakašnjenja isporuke robe;
- pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih dokumenata; - organizovanje doleđivanja, te hranjenja i pojenja živih životinja;
- obavljanje usluga na međunarodnim sajmovima, samostalnim i specijalnim izložbama i sličnim priredbama u zemlji i inostranstvu;
- unutrašnja (loko) špedicija;
- ostali poslovi uobičajeni u međunarodnoj špediciji.

Iz gore navedenog detaljnog opisa se jasno vidi koliko je špedicija kompleksna, multidisciplinarna i interdisciplinarna delatnost, te da je špediter osoba koja treba da bude vešta i komunikativna, visprena, kompetentna, stručna u oblasti logistike, prava, ekonomije i spoljne trgovine, da poznaje dobro primenu savremenih informacionih tehnologija u poslovnim i logističkim procesima. Špedicija obuhvata specifične funkcije, poslove, operacije koji se realizuju u postizanju špediterskih ciljeva. Kao špediterski cilj slobodno možemo da navedemo poznatih logističkih "7P" - doprema prave robe, na pravo mesto, u pravom obliku, količini, po pravoj ceni, pravom primaocu i u pravo vreme. Ovaj logistički cilj se ne može postići bez uspešne realizacije špediterskih poslova. Stoga se s pravom kaže da je špediter „arhitekta transporta", kreator transporta, organizator otpreme robe, specijalista za transportna pitanja, a u novije vreme povezuje se i sa ulogom operatora multimodalnog transporta, provajderom logističkih usluga, itd. Špediter je skoro nezaobilazni posrednik koji povezuje sve učesnike u lancu snabdevanja. No, posrednik koji pre svega zastupa interese nalogodavca. Definicija UNECE u okviru terminologije koja se koristi u kombinovanom transportu glasi: "Špediter je posrednik koji uređuje prevoz dobara u ime nalogodavca"⁸⁰. Treba takođe istaći još jednu važnu ulogu špeditera u savremenom društvu. Kako se povećava obim protoka dobara, menja se i uobičajen način kontrole robe na državnim granicama. Sve češće umesto kontrole svake pojedinačne pošiljke vrši se kontrola pojedinačnih pošiljki prema proceni rizika. U tom smislu, svaka dodatna kontrola pored carinske je izuzetno važna. Špediter kao aktivni učesnik u carinskom postupku i lice ovlašćeno da rukuje carinskom robom dolazi u neposredan kontakt sa njom; mogućnost kontrole robe sa njegove strane i uočavanja nepravilnosti na pošiljci ili u carinskom postupku kroz saradnju sa carinskim organima, drugim državnim institucijama, kontrolnim kućama i drugim posrednicima može direktno da utiče ne samo na nesmetan međunarodni protok robe čiji je promet dozvoljen, već i na bezbednost i zdravlje građana, zaštitu životne sredine, kulturnog, istorijskog i prirodnog blaga zemlje i interesa domaće privrede. Dobar špediter dakle, treba da bude zastupnik svog komitenta, posrednik u povezivanju i umrežavanju svih učesnika u lancima snabdevanja, arhitekta transporta, logistički

provajder u čitavom lancu snabdevanja, zaštitnik domaće ekonomije, opštih nacionalnih interesa i zdravlja građana.

1.2. RAZVOJ ŠPEDICIJE U SVETU

Teško je tačno odrediti kada je nastala špedicija. Teoretičari zastupaju različita mišljenja. U starom i srednjem veku još nije postojala razvijena privreda, a trgovina i transport još nisu bili u takvom odnosu da bi zahtevali špediciju kao posebnu delatnost. Prema nekim autorima, začeci špedicije kao delatnosti u savremenom smislu te reči potiču iz trinaestog veka i vezuju se za doba prosperiteta Venecije. Prema nekim izvorima, tada se prvi put spominje reč „ekspediter“. Tadašnji mletački trgovci su u trgovini sa alpskim i prekoalpskim zemljama koristili posrednike koji su se brinuli o sigurnom prevozu robe koja je u Veneciju dopremana morem. Na odredištu, ti su posrednici kupcima predavali robu uz potpis na jednoj vrsti izdatnice-priznanice, pa se te potvrde smatraju i prvim transportnim ispravama. Iako su potrebe za transportom dobara bile velike, on se obavljao na nesiguran i skup način. Razbojništva i pljačke na putu bile su česte pojave. Roba u transportu je podlegala čestim i visokim dažbinama (carine, gradski porezi, putarine, vozarine itd)²⁴. Trgovci često nisu imali poverenja u vozare. To je uslovalo da je osnovna karakteristika prvobitne špedicije bila odgovornost špeditera za izvršenje transporta od strane vozara. Razvoj međunarodne trgovine, pogotovu nakon otkrića prekomorskih zemalja, zahtevao je prebacivanje sve većih količina roba između novih zemalja i evropskog kontinenta, najčešće u kombinovanom prevozu kopno - more - kopno. U novonastaloj situaciji trgovci više nisu bili u stanju da dostavljaju robu kupcima sami i vlastitim prevoznim sredstvima i ljudskim resursima, već su tražili posrednike u realizaciji sve složenijih transportnih procesa. Takvi posrednici bavili su se iznajmljivanjem transportnih sredstava, ali su istovremeno davali trgovcima i potrebne savete pod kakvim uslovima da prodaju robu. Preuzimajući brigu o organizaciji otpreme, takav posrednik trebalo je da pošiljaocu (prodavcu) potvrdi prijem robe radi transporta i preuzme obavezu da robu uredno preveze i preda primaocu (kupcu) u ugovorenom mestu. Na taj način nastale su prevozne isprave koje se još i danas usavršavaju. Nekoliko poslova i običaja u trgovačkoj praksi se mogu smatrati kao začeci špedicije u savremenom smislu.

U početku, samostalni strani posrednici su kombinovali trgovinu i špediciju. Dodatno, zahvaljujući regulativi u nekim zemljama i gradovima, počeli su da se razvijaju specijalizovani agenti koji su organizovali i nadgledali manipulativne operacije i kontrolisali dobra koja su se istovarala za lokalnu prodaju. Takvi posrednici mogu da se smatraju pravim pretečama današnjih špeditera, jer su korak po korak širili svoje usluge u smeru organizacije otpreme i carinskog posredovanja. U celini, potreba za špedicijom kao posebnom delatnošću rasla je sa porastom rastojanja i količine robe koja se premešta, jer je organizator otpreme morao da dobro poznaje sve puteve i pogodna mesta za odmorište ljudi i tovarnih životinja, lokalne zakone i običaje, takse za prolaz, opasnosti i rizike na putu, kao i načine da ih izbegne. Jednom rečju, umnožavala su se znanja i veštine potrebni da se uspešno premeste dobra koja su bila predmet trgovine i saobraćaja. Još važnije, umnožavala se i količina dobara koje je trebalo premestiti između udaljenih mesta. Iz tog razloga se prvo kao zanimanje izdvajaju prevoznici različitih vidova i načina prevoza i prenosa robe, koji su prvo prevozili robu za jednog trgovca, a zatim i za više njih odjednom. Daljim porastom kompleksnosti znanja, od trgovine izdvojili su se i oni koji su posredovali i upravljali procesima otpreme. Kao što se ranije odvojila trgovina od proizvodnje, tako se odvojio saobraćaj od trgovine. Dalje, usled društvene podele rada,

složenost odnosa između saobraćaja i trgovine, pogotovo kad se radilo o kombinovanim prevozima, podela odgovornosti između prevoznika i korisnika usluga prevoza, iziskivala je usavršavanje prevoznih isprava, kao i potrebu da se između saobraćaja i trgovine postavi posrednik koji će organizovati prevoz, odnosno premeštanje robe od polaznog do određnog mesta. Delikatnost samog posla zahtevala je da ove poslove obavljaju neutralne osobe, u koje će imati poverenje prodavac, kupac, prevoznici i svi drugi učesnici. Tako su nastali špediteri, a delatnost koju oni obavljaju naziva se špediterska delatnost, ili kraće špedicija.

Danas je međunarodni robni promet nezamisliv bez špediterske delatnosti. Prema nekim izvorima, međunarodni špediteri organizuju i kontrolišu oko 80% svetskog zbirnog transporta i oko 80% svetskog kontejnerskog transporta. Takođe, oko 90% svih ugovora u međunarodnom multimodalnom transportu međunarodni špediteri sklapaju kao multimodalni transportni operatori (MTO), a sklapaju i oko 90% svih ugovora o međunarodnom kargo transportnom osiguranju, oko 80% svih ugovora o skladištenju robe, i učestvuju u oko 90% svih carinskih postupaka nad robom kao posrednici. Iako su se vremenom razdvojili proizvodnja, trgovina, transport i špedicija, između njih postoji velika međuzavisnost i povratna sprega u razvoju. Kako naglašavaju neki stručnjaci, „oni se uslovljavaju i prate, razvijajući se čak međusobno i na taj način što se u prometu robe često kritikuju, podučavaju,

2.3. VRSTE ŠPEIDTERSKIH KOMPANIJA

Špediterska preduzeća se mogu deliti prema različitim kriterijumima, a ovde su navedeni najznačajniji: - prema teritorijalnom delokrugu rada, - prema osnovnim obeležjima poslovanja, - prema veličini preduzeća, - prema specijalizaciji u području poslovanja, odnosno poslovnim aktivnostima (vrsta robe, smer kretanja robe, vid transporta i slično). Prema području delovanja, odnosno teritorijalnom delokrugu rada, špediterska preduzeća se mogu podeliti na preduzeća za unutrašnju i preduzeća za međunarodnu špediciju. Preduzeća za unutrašnju špediciju preuzimaju i realizuju poslove koji ne prelaze državnu granicu zemlje u kojoj je sedište odnosno špedicije. Preduzeća za međunarodnu špediciju preuzimaju i realizuju poslove otpreme robe u uvozu, izvozu i provožu (tranzitu). Špediterska preduzeća se, po pravilu, bave međunarodnom špedicijom, jer tek kod kompleksnih lanaca snabdevanja dolaze do izražaja prednosti koje ona mogu da pruže komitentu. Dalja podela međunarodne špedicije prema teritorijalnom delokrugu može biti vezana za specijalizaciju za određeni region ili veću zemlju (na primer, Evropska unija, Latinska Amerika, Rusija, Kina, Bliski i Daleki istok i slično). Prema veličini preduzeća, špediterska preduzeća mogu biti mala (uključujući i mikro preduzeća), srednja, velika na nacionalnom nivou, te regionalne ili globalne logističke kompanije. Veličina preduzeća direktno je povezana sa specijalizacijom za određene poslove – što je preduzeće veće, okuplja veći broj stručnih kadrova a samim tim je i lepeza usluga koje se nude veća i kompleksnija. Primera radi, prema nekim istraživanjima, u Srbiji veća preduzeća češće nude usluge zbirnog transporta i kontejnerskog transporta.

U novijoj literaturi postoji i podela prema veličini i delokrugu rada preduzeća na međunarodne špeditere – „megalogičke operatore“ i „niša logističke operatore“⁷¹. Megalogistički operatori u svoje ime i za svoj račun, kao i korišćenjem spoljnih izvora (outsorsingom) realizuju ili organizuju realizaciju brojnih logističkih aktivnosti, neophodnih za međunarodnu otpremu

ili dopremu robe u jednom kompleksnom lancu. To su velike multinacionalne kompanije sa desetinama i stotinama hiljada zaposlenih širom sveta, globalno razvijenom logističkom infrastrukturom i velikim obrtom kapitala. Kao takvi, preovlađuju u globalnim, makro i mikrologističkim sistemima i predstavljaju osnovnu podršku globalnim lancima snabdevanja. Niša logistički operatori su mala ili srednja preduzeća vezana uglavnom za lokalna tržišta, specijalizovana za određeni segment lanca snabdevanja ili određene špediterske poslove i aktivnosti. U tom smislu, podela niša operatora se nastavlja prema specijalizaciji, koja može biti prema mestu špeditera u transportnom lancu, prema glavnom transportnom sredstvu, industriji, odnosno poslovima za koje se specijalizuje, regionu i slično. Prema segmentu logističkog lanca i industriji gde je usmereno njihovo delovanje, špediterska preduzeća mogu biti specijalisti za lance nabavke, ili za fazu distribucije. Takođe mogu da razvijaju kompletna logistička rešenja, visoko sofisticirana i prilagođena lancima snabdevanja u određenoj industriji, na primer u automobilske ili prehrambene industriji. Novi trendovi koji podrazumevaju porast međunarodnih tokova otpada takođe pružaju vrlo perspektivan prostor za visoku specijalizaciju špediterskih preduzeća. Kontinentalni špediteri obično obavljaju poslove otpreme u distributivnim lancima, uključujući prijem, otpremu, prevoz, carinjenje, osiguranje, uskladištenje, distribuciju, kao i druge poslove u vezi s tim. Granični špediteri imaju sedišta na frekventnim graničnim prelazima između dva carinska područja i uglavnom se bave posredovanjem u carinskom postupku, organizovanjem graničnih kontrola, pribavljanjem svih potrebnih dokumenata i drugim poslovima povezanim sa pravovremenim i nesmetanim prelaskom robe i vozila, a za račun većih špeditera. Poslednjih decenija u Evropi značaj graničnih špeditera je opao, zbog formiranja jedinstvenog carinskog područja na teritoriji Evropske unije i razvojem pojednostavljenog carinskog postupka gde se razmena informacija na granici vrši elektronski i bez podnošenja carinskih isprava. Prema vrsti logističkih procesa, špediteri mogu da se specijalizuju za rad sa prevoznicima svih vidova prevoza, uključujući i multimodalni, ili mogu biti specijalisti za različite vrste logističkih centara – recimo da budu specijalisti za velike habove, lučku, aerodromsku špediciju i slično. Specijalizacijom za određene vidove transporta nastaju drumski, vazdušni, železnički, vodni ili multimodalni špediteri. Ova vrsta specijalizacije često povlači sa sobom tesnu saradnju i zastupanje određenih prevoznika na tržištu, ili razvoj kapaciteta za sopstvene potrebe. Na primer, železnički špediteri imaju čvrstu saradnju sa železnicom, a ponekad i pripadaju železničkim preduzećima, te imaju za cilj da što više robe privlače ka železničkom transportu. Čak i u regionalnim i globalnim logističkim kompanijama, koje imaju specijaliste za sve vidove transporta, obično postoji podela na „divizije“, ili sektore za pomorski transport, vazdušni transport, distribuciju i slično. Takođe treba istaći da manji špediteri koji se specijalizuju za određenu delatnost ili vid transporta mogu biti u toj oblasti na lokalnom tržištu vrlo konkurentni u poređenju sa poslovnicama globalnih kompanija, koje funkcionišu obično rigidnije i u skladu sa „top-down“ iskustvima i pravilima poslovanja.

U takvim slučajevima špediteri često nastupaju i kao agenti prevoznika. Na primer, ako su špediteri specijalisti za vazdušni ili pomorski transport, oni mogu nastupati kao posebno obučeni i ovlašćeni agenti koji mogu ostvariti niže tarife kod broдача i avioprevoznika. Mogu posedovati i koristiti svoje kontejnere, ili ih uzimati u zakup. Oni izdaju tovarni list, nastupaju kao prevoznici pred komitentom ("virtuelni prevoznici") i u nekim slučajevima odgovorni su za gubitak ili štetu nad teretom, za razliku od tradicionalne uloge klasičnog špeditera. Osim toga, oni često nisu specijalizovani za druge vidove transporta i moraju da sarađuju sa drugim

špediterima da bi na najbolji način organizovali lokalnu dopremu i otpremu, osim ako nisu sklopljeni neki dugoročni ugovori sa lokalnim prevoznicima.

Ako je špediter, na primer, agent IATA (eng. International Air Transport Association), on dobija procenat od cene usluge prevoznika. Na taj način on je motivisan da promoviše vazdušni transport i da prodaje ove vrste transportnih usluga i onda kada to možda nije u najboljem interesu komitenta, pa ni sa aspekta šire društvene zajednice i zaštite životne sredine. Takođe, pod pretpostavkom da špediter ima slične ugovore i sa prevoznicima drugih vidova prevoza, opet nadoknade u obliku procenta koje dobija po određenom poslu od prevoznika mogu da utiču da odluka o izboru prevoznog puta i sredstva ne bude u najboljem interesu nalagodavca. Konflikt interesa je manje izražen ako špediter ima sklopljene slične ugovore sa prevoznicima svih vidova prevoza. Ovo je izuzetno važno, jer špediterov osnovni zadatak je otprema robe pod najboljim uslovima u postojećim ograničenjima. U tom smislu on je pre svega zastupnik svog nalagodavca i njegov interes ima najviši prioritet. Špediteri mogu da se posebno usmere na neke od posebnih oblika organizovanja otpreme, čime ovi poslovi postaju neke od glavnih delatnosti i izvora profita preduzeća. Tu se najčešće ističu špediteri koji se bave zbirnim prometom, paketskim pošiljkama, selidbama ili sajamskom špedicijom. Poslednjih decenija se rapidno razvija segment kurirskih, ekspresnih i paketskih usluga koji se može dodati tradicionalnim špediterskim uslugama kao direktno povezan sa zbirnim transportom⁷⁴. Špediteri se mogu specijalizovati i za otpremu određene vrste robe, to jest prema predmetu otpreme, na primer za drvo, naftu i derivate, žitarice, špeditere za otpremu specijalnih (vangabaritnih i posebno teških) tereta, i slično. Neki autori ističu i specijalizaciju prema vrsti prevoza (špedicija za brzovozne, sporovozne, ekspresne, masovne, čarterske pošiljke, te konvencionalni, kombinovani i multimodalni transport)⁷⁵, smeru kretanja robe (uvozna, izvozna, tranzitna špedicija) i slično. Treba istaći da u praksi retko postoje striktno podele u koje se uklapaju cela špediterska preduzeća, osim ako nisu eventualno u pitanju mala i mikro preduzeća sa par specijalista za određene oblasti. Češći je slučaj da se u okviru jednog preduzeća zaposleni specijalizuju za neku od oblasti navedenih u prethodnim podelama. Takođe, i pored specijalizacije, špediteri po pravilu preuzimaju svaki posao koji im se ponudi a za koji veruju da mogu da izvrše uspešno u saradnji sa drugim špediterima, ukoliko procene da bi mogli da ostvare dobit. Naime, čak i ako se špeditersko preduzeće ne bavi određenim poslovima jer nema odgovarajuće kapacitete, znanja, veštine i slično, ono može da prepusti posao drugom, kompetentnom špediteru delmično ili u potpunosti, uz nadoknadu⁷⁶. Takođe, razumljivo je da primena jedne od navedenih podela ne isključuje primenu druge prilikom svrstavanja špediterskih preduzeća.

2.4. INSTITUCIONALNI OKVIRI ZA RAZVOJ ŠPEDITERSKE DELATNOSTI

2.4.1. Privredno pravni položaj špedicije

Osim pojma špediter, u špediterskoj delatnosti se upotrebljavaju i pojmovi: **glavni špediter, međušpediter, podšpediter, vozar, agent, komisionar, nalogodavac (korisnik, komitent), sl.**

Glavni špediter je pravno ili fizičko lice koje je sa nalogodavcem zaključilo ugovor o špediciji, odnosno otpremi i isporuci robe. Glavni špediter oblikuje, organizuje i realizuje međunarodne robne tokove.

Međušpediter je fizičko ili pravno lice na koga glavni špediter prenosi deo svojih poslova, zbog nemogućnosti da lično obavi sve preuzete poslove. To su najčešće poslovi u inostranstvu vezani za: otpremu robe, prevoz robe na određenim relacijama, regulisanje pravnih pitanja, prijem i isporuka robe krajnjim korisnicima i dr. Međunarodni špediter mora poznavati transportne i carinske propise, propise o osiguranju i to u svim zemljama kroz koje roba prolazi na putu od pošiljaoca do krajnjeg primaoca. Iz tih razloga se vrlo često angažuju međušpediteri, koji mogu vrlo stručno i kvalitetno obaviti potrebne poslove u svojoj zemlji ili regionu. Glavni špediter ne odgovara za njegov rad, ali odgovara za njegov izbor.

Podšpediter u celosti obavlja poslove špedicije vezane za realizaciju određenog robnog toka. U slučajevima kada glavni špediter nema mogućnosti da organizuje određeni robni tok, on kompletne poslove prepušta podšpediteru. Ovi poslovi mogu biti organizacione, tehničke ili pravne prirode. Glavni špediter odgovara i za rad i za izbor podšpeditera.

Vozar (transporter, prevozilac) je pravno ili fizičko lice koje realizuje proces prevoza robe (železnicom, drumskim vodnim ili vazdušnim transportom).

Komisionar je pravno ili fizičko lice koje radi u svoje ime i za tuđ račun.

Agent je pravno ili fizičko lice koje radi u tuđe ime i za tuđ račun. Zaključuje ugovor sa trećim licima u ime svog nalogodavca i za njegov račun.

Nalogodavac (komitent, korisnik, klijent) je pravno ili fizičko lice za koje špediter pruža logističke usluge (industrija, trgovina, uslužne delatnosti, državna administracija, i dr).

U robnim tokovima međunarodne trgovine pojavljuje se čitav niz posrednika, koji se mogu svrstati u dve grupe: agentski i trgovinski posrednici.

U agentske posrednike spadaju:

- Zastupnici (Representatives), koji posreduju i aranžiraju kontakte između proizvođača i kupca. Po nalogu i u interesu svog nalogodavca (principala) uspostavljaju i održavaju odnose sa postojećim i potencijalnim kupcima na određenom tržištu.
- Brokери predstavljaju nezavisne agente, pojedince ili firme, koji istovremeno izlaze u susret i kupcima i prodavcima. Brokери ne rade na ekskluzivnoj niti kontinuiranoj osnovi, već mogu da pružaju usluge i konkurentskim preduzećima. Pored nekretnina, osiguranja i hartija od vrednosti, brokери rade i na tržištu hrane i robe koja se prodaje u velikim količinama.
- Faktori predstavljaju specifičnu vrstu agenata, koji se po pravilu formiraju u bankama ili uz banke i finansijske institucije. Faktori pružaju iste usluge kao brokери, uz dodatne usluge finansiranja. Po pravilu i brokери i faktori svoju proviziju naplaćuju od prodavca za izvršene usluge, jer ih prodavac uglavnom angažuje.
- Vezani agenti (Managing agents) posluju sa inostranstvom na osnovu isključivog ugovornog odnosa sa matičnim kompanijama. Može se reći da se radi o tipu ekskluzivnih agenata, koji su čvrsto vezani za svog nalogodavca.

Najvažniji trgovački posrednici su:

- Distributeri – trgovački posrednici koji imaju ekskluzivno pravo prodaje, u svoje ime i za svoj račun, na određenoj teritoriji ili celom području svoje zemlje. Oni se na tržištu legitimišu kao ekskluzivni uvoznici te, kao takvi, uvezene proizvode prodaju trgovačkim firmama (veleprodaja) ili industrijskim kupcima. Zbog kontinualne saradnje i ekskluzivnog odnosa, proizvođač je u poziciji da ima veću kontrolu nad cenama, promotivnim aktivnostima, zalihama, kao i postprodajnim uslugama.
- Dileri – imaju istu posredničku ulogu i dugoročan ekskluzivni odnos sa proizvođačem kao i distributeri, s tom razlikom što oni predstavljaju i završnu kariku u distributivnom lancu i vrše funkciju maloprodaje na određenom tržištu.
- Uvozni džoberi (Import Jobbers) imaju iste funkcije kao distributeri, ali nemaju ekskluzivno teritorijalno pravo. Radi se o klasičnim uvoznicima tj. slobodnim trgovačkim posrednicima.

2.4.2. Položaj špedicije u međunarodnom pravno privrednom sistemu

U međunarodnom privrednom pravu razlikuju se tri sistema, koja definišu špeditersku delatnost i to: anglosaksonski, nemački i francuski. Poslednja dva se često svrstavaju u jedan, takozvani evropski sistem.

Položaj špedicije u anglosaksonskom pravnom sistemu

U anglosaksonskom sistemu, špediter se definiše kao agent, koji radi u tuđe ime i za tuđi račun. Praktično, on zaključuje ugovore sa trećim licima po nalogu i za račun svog nalogodavca. Špediter, odnosno agent u Engleskoj ne odgovara nalogodavcu za rad trećih lica, jer je nalogodavac u direktnom pravnom odnosu sa tim licima. U SAD u principu, postoji dva tipa špediterskih kompanija. Prvi tip su „kopneni“ špediteri koji se bave organizacijom sabirno distributivne funkcije, tj. sakupljanjem i distribucijom komadnih pošiljki i organizacijom zbirnog transporta. Drugi tip su špediterske kompanije koje su smeštene u pomorskim lukama i uglavnom se bave sklapanjem ugovora o prevozu robe u linijskoj plovidbi, odnosno organizacijom otpreme i dopreme robe pomorskim transportom. Ugovaranjem i otpremom-dopremom robe u slobodnoj plovidbi, uglavnom se bave specijalizovani agenti (brokeri).

Položaj špedicije u evropskom pravnom sistemu

U evropskom pravnom sistemu špediter se tretira kao komisionar, tj. radi u svoje ime a za tuđi račun, tj. za račun svoga nalogodavca. Prema evropskom pravnom sistemu, špediterski poslovi spadaju u podvrstu komisionih poslova, pa se u nedostatku posebnih propisa o špediciji i na špediciju primenjuju propisi vezani za komisione poslove. Evropska zakonodavstva na različite načine definišu odgovornosti špeditera za druge učesnike u poslu, posebno odgovornosti za rad vozara, međušpeditera i podšpeditera. Tako se može praviti razlika između francuskog i nemačkog pravnog sistema.

Prema nemačkom pravnom sistemu, koji se primenjuje u Austriji i drugim zemljama srednje Evrope, špediter odgovara za izbor vozara i drugih učesnika, s kojima je pri izvršenju nalogodavčeve disopozicije (naloga) sklopio ugovor, ali ne odgovara za njihov rad. Špediter odgovara nalogodavcu samo ako vozara ili drugog izvršioca poslova nije izabrao s pažnjom

dobrog privrednika. Špediterova odgovornost prestaje u trenutku kada je robu predao vozaaru. Praktično to znači da špediter ne odgovara za eventualnu štetu do koje je došlo tokom prevoza, jer je vozar dužan nadoknaditi štetu, odnosno ako je roba za vreme transporta bila osigurana štetu snosi osiguravajuće društvo. Špediterova je dužnost da u slučaju oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka robe, blagovremeno preduzme sve potrebne mere da bi očuvao nalogodavčeva prava prema trećim licima. Pored toga, špediter je dužan obezbediti dokaze (pisana dokumenta) o oštećenju robe, kako bi nalogodavac mogao ostvariti odštetni zahtev prema vozaaru ili drugom odgovornom subjektu.

Prema nemačkim propisima špediter odgovara za izbor međušpeditera, ali ne odgovara za njegov rad. Drugim rečima, špediter nije dužan nadoknaditi štetu, koja je nastala krivicom međušpeditera, ali je obavezan obezbediti mu potrebna dokumenta (dokaze) za korišćenje njegovih odštetnih prava prema međušpediteru.

Odgovornost špeditera za rad podšpeditera, definisana je na jedinstven način u svim evropskim zemljama, i to da špediter odgovara i za izbor i za rad podšpeditera. Ovo ne važi ako je nalogodavac sam izabrao podšpeditera.

Prema francuskom pravnom sistemu špediter ima veću odgovornost u odnosu na nemačko zakonodavstvo. Špediter je odgovoran i za izbor i za rad vozaara i drugih subjekata s kojima je sklopio ugovor pri organizaciji otpreme (dopreme) robe. Praktično, on je odgovoran za štetu koja je nastala na robu tokom prevoza, a oslobađa se odgovornosti ako je šteta nastala zbog više šile. Prema francuskom zakonodavstvu špediter odgovara za izbor i za rad međušpeditera. Špediter je dužan nalogodavcu nadoknaditi štetu, koja je nastala krivicom međušpeditera. Međutim, špediter može koristiti odštetni zahtev, direktno prema međušpediteru, a sva potraživanja koja je po toj osnovi naplatio zadržava za sebe, jer te pravno-ekonomske radnje preduzima za svoj račun. Kao i u ostalim evropskim sistemima i u francuskom pravnom sistemu, špediter je odgovoran za izbor i za rad podšpeditera.

U praksi odgovornost špeditera i prema nemačkom i francuskom sistemu je približno ista, jer se roba redovno osigurava, pa se time i odgovornost špeditera, prema francuskom zakonu, znatno ublažava

Na osnovu izloženog može se konstatovati da međunarodni špediter u evropskom pravnom sistemu ima tri statusa: status agenta (obavlja poslove u ime i za račun nalogodavca), status komisionara (obavlja poslove u svoje ime, a za račun nalogodavca), status samostalnog privrednog subjekta. (obavlja poslove u svoje ime i za svoj račun).

U praksi manje špediterske kompanije najčešće obavljaju poslove u statusu agenta, srednje i veće kompanije su ređe u statusu agenta, sve češće su u statusu komisionara ili samostalnog privrednog subjekta.

Velike špediterske kompanije predstavljaju logističke provajdere, koji realizuju izuzetno kompleksne procese i aktivnosti u logističkim lancima. Logistički provajderi su samostalni privredni subjekti, koji pružaju usluge na osnovu različitih ugovornih formi sa korisnicima i koji imaju prava i obaveze zasnovane na konkretnim ugovorima („ugovorna logistika“). Logistički provajderi, najčešće, sve svoje aktivnosti u složenim logističkim lancima i mrežama realizuju u svoje ime i za svoj račun. Pravni odnosi koje logistički provajderi uspostavljaju s velikim brojem drugih učesnika u logističkom lancu, često izlaze iz okvira špediterskog ili transportnog prava, pa je realno očekivati da se u bliskoj budućnosti pojavi logističko pravo kao posebna grana prava.

Na području međunarodnih robnih tokova, naročito kod interkontinentalnih tokova, afirmisali su se operatori multimodalnog transporta (MTO Multimodal transport operator), koji imaju status samostalnog privrednika. Oni obavljaju poslove u svoje ime i za svoj račun, pa kao takvi imaju obaveze, prava i odgovornosti.

2.4.3. Položaj špedicije u našem privredno pravnom sistemu

U našoj zemlji špediter se tretira kao i kod većine evropskih zemalja. **Špediter je subjekt koji obavlja posao u svoje ime a za tuđ račun.** Njihov status je, u našem pravu, regulisan Zakonom o obligacionim odnosima. Pored ovog zakona, posao špeditera je delimično regulisan Zakonom o spoljnotrgovinskom poslovanju, Carinskim zakonom i dr.

Položaj i pravni status špedicije – otpremanja kod nas regulisani su odredbama Zakona o obligacionim odnosima (Službeni list SFRJ", br. 29/78, 39/85, 45/89, 57/89, "Službeni list SRJ", br. 31/93, 22/99, 23/99, 35/99, 44/99). Prema opštim odredbama Zakona špedicija (otpremnik) se obavezuje da u svoje ime i za račun nalogodavca zaključi ugovor o prevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje isporuke robe, kao i da obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obavezuje da mu za to isplati određenu naknadu. Ako je ugovorom o špediciji predviđeno, špediter (otpremnik) može zaključivati ugovor o prevozu i preduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca. Nalogodavac (korisnik, komitent) može po svojoj volji odustati od ugovora, ali u tom slučaju dužan je nadoknaditi špediteru sve troškove koje je do tada imao i da mu isplati mu srazmeran deo naknade za dotadašnji rad. Na odnose nalogodavca i špeditera, primenjuju se pravila iz ugovora o komisijonu, odnosno trgovinskom zastupanju.

OBAVEZE ŠPEDICIJE (OTPREMNIKA):

Prema Zakonu o obligacionim odnosima špediter (otpremnik) ima sledeće obaveze:

- Upozorenje na nedostatke naloga – špediter je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke u njegovom nalogu, naročito na one koji ga izlažu većim troškovima ili šteti.
- Upozorenje na nedostatke pakovanja - ako roba nije upakovana ili inače nije pripremljena za otpremu kako treba, špediter je dužan upozoriti nalogodavca na te nedostatke, a kad bi čekanje da ih nalogodavac ukloni bilo od štete za njega, špediter je dužan da ih sam ukloni na račun nalogodavca.
- Čuvanje interesa nalogodavca – špediter je dužan u svakoj prilici postupiti kako to zahtevaju interesi nalogodavca i sa pažnjom dobrog privrednika. On je dužan da bez odlaganja obavesti nalogodavca o oštećenju robe, kao i o svim događajima od značaja za njega i da preduzme sve potrebne mere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornom licu.
- Postupanje po uputstvima nalogodavca – špediter je dužan držati se uputstava o: transportnom pravcu i putu, transportnim sredstvima i načinu prevoza, kao i ostalih uputstava dobijenih od nalogodavca. Ako nije moguće postupiti po uputstvima sadržanim u nalogu, špediter je dužan tražiti nova uputstva, a ako za to nema vremena ili je to nemoguće, špediter je dužan postupiti kako to zahtevaju interesi nalogodavca. O svakom odstupanju od naloga špediter je dužan bez odlaganja obavestiti nalogodavca. Ako nalogodavac nije odredio transportni pravac, put, vid, sredstvo i način transporta, špediter će ih odrediti kako zahtevaju interesi nalogodavca u datom slučaju. Ako je špediter odstupio od dobijenih uputstava odgovara za štetu nastalu usled više sile, izuzev ako dokaže da bi se šteta dogodila i da se držao datih uputstava.
- Odgovornost špeditera za druga lica – špediter odgovara za izbor prevoznika kao i za izbor drugih lica sa kojima je u izvršenju naloga zaključio ugovor (uskladištenje robe i sl.), ali ne odgovara i za njihov rad, izuzev ako je tu odgovornost preuzeo ugovorom. Špediter koji izvršenje naloga poveri drugom špediteru umesto da ga sam izvrši, odgovara za njegov rad. Ako nalog sadrži izričito ili prećutno ovlašćenje špeditera da poveri izvršenje naloga drugom špediteru ili ako je to očigledno u interesu nalogodavca, on odgovara samo za njegov izbor, osim ako je preuzeo

odgovornost za njegov rad. Navedene odgovornosti ne mogu se ugovorom isključiti ni ograničiti.

- Carinske radnje i plaćanje carine - ukoliko ugovorom nije drukčije određeno, nalog za otpremu robe preko granice sadrži obavezu za špeditera da sprovede potrebne carinske radnje i isplati carinske dažbine za račun nalagodavca.
- Prevoz i drugi poslovi – špediter može i sam izvršiti potpuno ili delimično prevoz stvari čija mu je otprema poverena, ako nije nešto drugo ugovoreno. Ako je špediter sam obavio prevoz ili deo prevoza, ima prava i obaveze prevoznika i u tom slučaju pripada mu i odgovarajuća naknada za prevoz pored naknade po osnovu otpremanja i naknade troškova u vezi sa otpremanjem. Isto važi u pogledu drugih poslova obuhvaćenih nalogom, običajima ili opštim uslovima.
- Osiguranje pošiljke – špediter je dužan da osigura pošiljku samo ako je to ugovoreno. Ako ugovorom nije određeno koje rizike treba da obuhvati osiguranje, špediter je dužan da osigura stvari od uobičajenih rizika.
- Polaganje računa - špediter je dužan nakon završenog posla položiti račun nalagodavcu. Prema zahtevu nalagodavca špediter je dužan položiti račun, i u toku izvršavanja naloga.

OBAVEZE NALOGODAVCA:

Prema Zakonu o obligacionim odnosima nalagodavac ima sledeće obaveze:

Isplata naknade - nalagodavac je dužan isplatiti špediteru naknadu prema ugovoru, a ako naknada nije ugovorena, onda naknadu određenu tarifom ili nekim drugim opštim aktom, a u nedostatku ovoga, naknadu određuje sud. Špediter može zahtevati naknadu kad izvrši svoje obaveze iz ugovora o otpremanju.

Troškovi i predujam - nalagodavac je dužan naknaditi špediteru potrebne troškove učinjene radi izvršenja naloga o otpremanju robe. Špediter može zahtevati naknadu troškova odmah pošto ih je učinio. Nalogodavac je dužan na zahtev špeditera predujmiti mu potrebnu svotu (dati mu akontaciju) za troškove koje zahteva izvršenje naloga o otpremanju robe.

Opasne stvari i dragocenosti - nalagodavac je dužan obavestiti otpremnika o osobinama stvari kojima može biti ugrožena sigurnost lica ili dobara ili nanesena šteta. Kad se u pošiljci nalaze dragocenosti, hartije od vrednosti ili druge skupocene stvari, nalagodavac je dužan obavestiti o tome otpremnika i saopštiti mu njihovu vrednost u času predaje radi otpremanja.

Kada je ugovoreno da špediter naplatiti svoja potraživanja od primaoca robe, špediter zadržava pravo da traži isplatu naknade od nalagodavca, ako primalac odbije da mu je isplati.

POSEBNI SLUČAJEVI OTPREMANJA

Otprema sa fiksnom naknadom

Kad je ugovorom o otpremanju određena jedna ukupna svota za izvršenje naloga o otpremanju stvari, ona obuhvata naknadu po osnovu otpremanja i naknadu za prevoz i naknadu svih ostalih troškova, ako nije šta drugo ugovoreno. U tom slučaju, špediter odgovara i za rad prevozioca i drugih lica kojima se putem ovlašćenja iz ugovora poslužio.

Zbirna otprema

Špediter može u izvršavanju dobijenih naloga organizovati zbirnu otpremu, osim ako je ugovorom to isključeno. Ako zbirnom otpremom postigne razliku u vozarini u korist nalagodavca, špediter ima pravo na posebnu dodatnu naknadu. U slučaju zbirne otpreme špediter odgovara za gubitak ili oštećenje stvari nastale za vreme prevoza do kojih ne bi došlo da nije bilo zbirne otpreme.

Založno pravo otpremnika

Radi obezbeđenja naplate svojih potraživanja nastalih u vezi sa ugovorom o špediciji (otpremanju), špediter ima pravo zaloge na stvarima predatim radi otpremanja i u vezi sa otpremanjem sve dok ih drži ili dok ima u rukama dokument (ispravu) pomoću koje može raspolagati njima. Kad je u izvršenju otpremanja učestvovao i drugi špediter, on je dužan starati se o naplati potraživanja i ostvarenju prava zaloge prethodnih špeditera. Ako drugi špediter isplati špediterova potraživanja prema nalogodavcu, ta potraživanja i špediterovo pravo zaloge prelaze na njega po samom zakonu. To isto važi ako drugi špediter isplati potraživanja prevoznika.

2.4.4. Organizacija špediterskih i agencijskih kompanija

Unutrašnja organizacija špediterskog preduzeća uglavnom se vrši prema vrstama pojedinih špediterskih poslova i zadataka, tako da su špedicije organizovane u sektore, odnosno službe. Obično postoji sektor uvoza, izvoza, tranzita, tarifni sektor, akvizicije i ispitivanje tržišta, saobraćajno i agencijsko poslovanje, transport i skladištenje, kao i sajamski poslovi, carinski poslovi, finansijsko-računovodstveni i kadrovski poslovi. Svaki sektor unutar špediterskog preduzeća može biti poseban profitni centar tj. može imati svoje prihode i troškove. U okviru špediterskog preduzeća mogu postojati različiti oblici centralizacije ili decentralizacije poslovnih jedinica i radnih mesta. Zbog prirode špediterskog posla špedicije moraju imati razvijene snažne logističke i poslovne mreže, koje obuhvataju: filijale, poslovne jedinice, ispostave, predstavništva, pojedinačna radna mesta. Filijale se osnivaju u regionalnim ili većim privrednim centrima, gde redovno samostalno nastupaju na tržištu, naravno u okviru unapred usvojene poslovne politike preduzeća. Za razliku od njih, poslovne jedinice, ispostave i predstavništva često nisu samostalni na tržištu i u svom poslovanju su podređeni filijalama kojima geografski ili poslovno pripadaju ili direktno centrali preduzeća.

Poslovne funkcije i zadaci špedicije grupišu se u određene organizacione jedinice. Mogući su različiti pristupi i kriterijumi grupisanja poslova i zadataka te špediterska preduzeća mogu biti organizovana kao:

- funkcionalne organizacije, gde se srodni poslovi i zadaci grupišu u posebne poslovne funkcije i organizacione nivoe. Ovo je centralizovan, najjednostavniji i najčešći model organizacije,
- divizona organizacija, gde se pojedine funkcije organizuju decentralizovano po uslugama, geografskim područjima ili tržištima. Decentralizovana organizaciona struktura primenjuje se kod složenih preduzeća koja su prostorno dislocirana,
- matična organizacija, gde se koriste prednosti funkcionalnog i tržišnog grupisanja. Sve organizacione jedinice su dvodimenzionalno pozicionirane. Prednost matične organizacije su: fleksibilnost, racionalno korišćenje resursa, stalno stručno osposobljavanje i dr
- procesna organizacija, gde se svi poslovi i aktivnosti vezuju u jedan jedinstven proces veza za realizaciju konkretnog ugovora, odnosno posla. Zahtevi korisnika su u prvom planu i sve je podređeno ispunjenju tih zahteva.
- virtuelna organizacija, gde se uspostavljaju privremene i fleksibilne kooperativne mreže koje su orijentisane prema određenom cilju. U organizaciji se formiraju timovi ad hoc, prema potrebi iz okruženja i prevazilaze se geografske i vremenske barijere.

2.4.5. Fiata savez i špediterska udruženja

Kao i u svim drugim privrednim granama i špediteri se udružuju radi zaštite sopstvenih interesa. Udruženja nastaju na nacionalnom, ali i globalnom nivou. Prva strukovna udruženja nastala su još 1908. godine u Bazelu. Brojni su razlozi udruživanja, a među najznačajim mogu se navesti sledeći:

- unapređenje delatnosti,
- zaštita zajedničkih interesa profesije,
- zajednički nastupi pred državnim organima i drugim strukovnim udruženjima,
- razvijanje dobrih poslovnih odnosa,
- uređivanje uslova za bavljenje profesijom,
- sprečavanje nelojalne konkurencije i monopola,
- itd.

Mogu se izdvojiti **tri nivoa udruživanja** špediterskih preduzeća (Slika 20):

- nacionalna i poslovna udruženja,
- regionalna – višenacionalna udruženja,
- međunarodni savez špediterskih udruženja

Nacionalna udruženja špeditera prave i izdaju „opšte uslove poslovanja” kojima regulišu pravni položaj, prava i obaveze špeditera, nalogodavaca i drugih učesnika spoljnotrgovinskog poslovanja.

Slično špediterskim kompanijama udružuju si i agenti u pomorskom i rečnom transportu. Agenti formiraju svoja udruženja radi lakšeg sporazumevanja sa nalogodavcima (naručiocima poslova), državnim institucijama i drugim učesnicima u poslu. Na nivou udruženja može biti definisana zajednička poslovna politika; zajednička obrada tržišta; zajedničko planiranje; uzajamno obaveštavanje.

Međunarodni savez špediterskih udruženja – FIATA savez

FIATA je međunarodni savez špediterskih udruženja (skraćena od francuskog: *Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles* ili na engleskom: *International Federation of Freight forwarders Associations – IFFA*). FIATA je osnovana u Beču, 1926. godine. Sedište FIATA je u Cirihu, u Švajcarskoj. FIATA je nevladina organizacija i danas predstavlja industriju koja pokriva približno oko 40 000 špediterskih i logističkih firmi, koje zapošljavaju između 8 i 10 miliona ljudi u 150 zemalja sveta.

Ciljevi FIATA saveza su :

- tešnija i bolja saradnja nacionalnih udruženja špeditera,
- standardizacija postupaka, procedura, obrazaca, a samim tim i nivoa znanja i usluga koje pružaju špedicije,
- pružanje pomoći u oblasti profesionalne obuke i usavršavanja kadrova,
- razmena iskustava i poslovnih veza,

- zaštita interesa špeditera, promovisanje i predstavljanje delatnosti na,
- ekspertskim skupovima međunarodnih organizacija,
- upoznavanje privrede i javnosti sa uslugama koje pruža špedicija.

Organizaciona struktura FIATA saveza

Rad FIATA saveza obavlja se kroz aktivnosti Generalne skupštine, Upravnog odbora, savetodavnog tela i radne grupe. Generalna skupština odlučuje o najvažnijim pitanjima vezanim za Organizaciju i struku i bira ostale Organe. U njoj su zastupljeni svi članovi. Sastaje se jednom godišnje, na Kongresima FIATA. Upravni odbor, sekretarijat i Predsednik vode organizaciju, operativno. Bira ih Generalna skupština, kojoj i odgovaraju.

Instituti se bave tehničkim pitanjima vezanim za pojedine oblasti. U okviru instituta postoje stalne radne grupe. Postoje tri instituta:

- institut za avio špediciju,
- institut za carinska pitanja,
- institut za multimodalni transport.

Pitanjima koja se odnose na celu profesiju bave se savetodavna tela:

- savetodavno telo za opasne materije,
- savetodavno telo za informacione tehnologije,
- savetodavno telo za pravna pitanja,
- savetodavno telo za odnose sa javnošću,
- savetodavno telo za profesionalnu obuku i usavršavanje.

U cilju definisanja regionalnih interesa, saradnje, objedinjavanja regionalnih aktivnosti i rešavanja regionalnih problema, FIATA je nacionalne asocijacije podelila na 4 regiona:

- Afrika i Srednji istok,
- Amerika,
- Azija i Pacifik,
- Evropa,

Kongresi FIATA saveza

Svake godine FIATA održava Svetski Kongres. Ovaj međunarodni događaj spaja špeditersku industriju i korisnike i druge nosioce logističkih usluga. Služi za unapređenje poslovanja špediterske delatnosti, a FIATA Kongres je i prilika za uspostavljanje poznanstava i zaključivanje novih poslovnih dogovora. Na svakom kongresu učestvuje između 800 i 1500 osoba.

Članstvo u FIATA

FIATA članovi mogu biti:

- Nacionalna udruženja,
- Grupni članovi,
- Individualni članovi,
- Počasni članovi.

Članovi doprinose ostvarivanju ciljeva FIATA najbolje što mogu i poštuju Statut, pravila, procedure i direktive Predsedništva.

Nacionalna udruženja

Nacionalna udruženja su organizacije koje predstavljaju celokupni špediterski sektor jedne zemlje. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Nacionalno udruženje je ovlašćeno da koristi FIATA logo u svom poslovanju. Isključivo nacionalno udruženje jedne zemlje može izdavati FIATA dokumenta svojim članovima, a u skladu sa direktivama saveza. U izuzetnim slučajevima skupština može, na osnovu predloga predsedništva, dati individualnim članovima status nacionalnog udruženja. Ovo se dešava u periodu kada neka zemlja nije osnovala nacionalno udruženje i podnela zahtev za članstvo u FIATA. Sekretarijat će odmah izvestiti postojeće nacionalno udruženje jedne zemlje ukoliko dobije zahtev za registrovanje nacionalnog udruženja od strane druge organizacije iz iste zemlje. Tada postojeće nacionalno udruženje ima rok od četiri nedelje da predsedništvu uloži prigovor. Po ulaganju prigovora razmatra ga skupština saveza.

Grupni članovi

Grupni članovi mogu biti:

- međunarodne organizacije koje predstavljaju špediterske grane zemalja,
- međunarodne špediterske grupe koje zastupaju iste ili slične interese pred FIATA,
- međunarodna udruženja čiji su članovi aktivni samo u pod – sektorima špediterske grane.

Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Svaki Grupni član ima pravo glasa i druga izborna prava preko svog delegata.

Individualni članovi

Individualni članovi su špediterska preduzeća ili pravni entiteti blisko povezani sa špediterskom industrijom. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Ova odluka je finalna. Prihvatanje zahteva za članstvo od strane špediterskog preduzeća je moguće samo uz pismeno odobrenje Nacionalnog udruženja zemlje iz koje je to špeditersko preduzeće.

Počasni članovi

Počasni članovi su osobe koje su bile od naročite koristi FIATA savezu ili špediterskoj industriji uopšte. Odluku o primanju ili isključivanju članova donosi Skupština na zahtev Predsedništva. Počasni članovi u svom delovanju nemaju ovlašćenja da glasaju, niti bilo kakva druga izborna prava.

Provera članstva

Adrese svih špediterskih kompanija i Nacionalnih udruženja pod okriljem FIATA mogu se naći na FIATA veb sajtu pod direktorijom Online Members. Tu se nalazi lista koja sadrži 92 nacionalna udruženja u 85 zemalja i više od 4 500 individualnih članova u 140 zemalja. Ova lista se stalno obnavlja i svako joj može pristupiti.

Izdavanje dokumenata

Standardizacija špediterskih dokumenata i obrazaca je jedan od osnovnih ciljeva FIATA, koja je standardizovala putem jasno izraženih boja sledeća dokumenta:

-1970. - FBL - prenosivi tovarni list kombinovanog transporta (plavi)

-1992. - dodatak na FBL - multimodalni na mesto kombinovanog (plavi)

- 1996. - FWB - neprenosivi multimodalni železnički list (belo/zeleni)
- 1955. - FCR - špeditersko uverenje o prijemu (zeleni)
- 1959. - FCT - špeditersko uverenje o prevozu (žuti)
- 1975. - FWR - uverenje o uskladištenju (narandžasti)

i formulare:

- 1984. - FFI - špediterske instrukcije (beli)
- 1984. - SDT - deklaracija isporučioaca za prevoz opasnih materija (belo crveni)
- 1997. - SIC - intermodalno uverenje isporučioaca o težini (belo/zeleni)

Pravilnik o izdavanju dokumenata sadrži sledeća pravila:

1. Ovlašćenje da kontroliše štampanje i distribuciju FIATA dokumenata je ograničeno isključivo na organizacije članice FIATA.
2. Nacionalne organizacije špeditera (Udruženja) su odgovorne za štampanje dokumenata na Engleskom, Francuskom i Nemačkom jeziku što se tiče teksta i dizajna, nakon odobrenja. Ukoliko je neophodno, dozvoljeno je da se doda tekst na jeziku Udruženja (organizacije) na dokumentu, kao dodatak jednom od tri FIATA jezika. Članice Udruženja treba da označe dokument koji distribuiraju kroz sufiks oznake prema šifri zemlje date od strane Ujedinjenih Nacija, na primer: Austrija AT, Japan JP itd.
3. Serijski broj potreban je na svim dokumentima, za razliku od FIATA formulara SDT, SIC i FFI.
4. Pre nego što se izda dokument FIATA Udruženja, članice treba da dostave konačne primerke Sekretarijatu FIATA na odobrenje.
5. FIATA dokumenta i formulari se distribuiraju od strane Udruženja, članice FIATA, svojim članicama prema oficijelnim instrukcijama i objašnjenjima o upotrebi. Radi kontrole štampanja ovih dokumenata nacionalna udruženja drže registar firmi članica koje su primile kopije istih, unoseći pri tom njihove serijske brojeve.
6. FIATA poseduje autorsko pravo na FIATA FCR, FIATA FCT, FWR, FBL, FWB, SDT i SIC formulare. Reprodukција ovih dokumenata od strane pojedinačnih firmi je strogo zabranjena.

Da bi se sačuvala svetska reputacija i prihvatanje FIATA dokumenata u međunarodnoj trgovini, izdavanje ovih dokumenata od strane špeditera mora biti pod kontrolom Nacionalnih udruženja koja su članovi FIATA. Zato odgovornost za štampanje i distribuciju FIATA dokumenata ima Nacionalno udruženje svake zemlje. Može se kontaktirati Nacionalno udruženje u svojoj zemlji i od njih dobiti dokument, pod uslovom da je to udruženje član FIATA, i ako kompanija ispunjava zahteve za izdavanje tog dokumenta. FIATA dokumenta nisu na raspolaganju nijednom špediteru u zemlji u kojoj FIATA nema Nacionalno udruženje kao člana.

Edukacija

FIATA kursevi se mogu pohađati individualno kroz program samostalnog učenja ili u razredu kroz Autorizovani Trening Centar (ATC). Vreme pohađanja može dosta varirati od osobe do osobe, ali nezavisni student može očekivati da će uložiti približno 200 sati učenja da završi Introductory kurs i oko 100 sati učenja za kurseve International Air Cargo Rating i Dangerous Goods Regulations. Materijal za učenje, za različite kurseve, sadrži uputstva i publikacije kao komplet.

Diploma FIATA garantuje visoke standarde treninga i poznata je širom sveta i prihvaćena kao kvalitetan proizvod od strane svetskih avio prevoznika i kargo udruženja. Dobro znanje pisanog engleskog jezika, svetska geografija i osnovna znanja iz matematike su od suštinskog značaja za kurseve na svim jezicima.

Rešavanje nesporazuma između špeditera

FIATA sada nudi svojim individualnim članovima arbitracioni kod koji omogućava pravne rasprave između špediterskih agenata, koje se mogu rešiti po veoma niskim troškovima bez odlaska na sud.

To je veoma jednostavan arbitracioni kod koji omogućava da se rasprave između njih reše najbrže, najjednostavnije i najjeftinije moguće. Ključni elementi ovog arbitracionog koda su da se arbitracioni tribunal sačinjava od predstavnika iz FIATA Savetodavnog tela za pravna pitanja. Arbitracioni tribunal će doneti konačnu odluku samo ako su obe sukobljene strane pismeno prihvatile arbitracioni kod. Procedura će generalno biti vodjena pismenim putem na engleskom jeziku (bez putnih troškova) i biće krajnje jeftina (između 500 i 3000 US\$).

Menadžment rizika

U svakoj međunarodnoj trgovinskoj transakciji postoji element rizika. Kako je složenost međunarodne trgovine znatno veća u poređenju sa lokalnom trgovinom, tako i menadžment rizika u međunarodnoj trgovini zahteva alate koji su daleko više sofisticirani. Međunarodni trgovci traže od svojih špeditera da ih savetuju i asistiraju im u minimiziranju naročito onih rizika koji su povezani sa transportom robe – gubitak, oštećenje i uništenje.

Finansije i plaćanje

Špediterima se poverava roba koja veoma često saobraća u uslovima gde kupac i prodavac nisu poznati jedan drugom. Pod ovim okolnostima špediter mora da obezbedi isporuku od vrata do vrata, što se naročito ogleda u tačnoj i pravovremenoj izradi neophodne dokumentacije – izvanrednost na ovom polju vodi brzom isporuci kupljene robe i zadovoljstvu trgovaca. Špediteri se stalno obaveštavaju o ulasku novih izvoznika i uvoznika na međunarodno tržište. Vrlo često ovo uključuje i savetovanje oko alternativnih metoda finansiranja transakcija i uspostavljanja metoda plaćanja koje su jednako prihvatljive za kupca i prodavca.