



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Poslovna logistika

**INSTRADACIJSKI POSTOPEK NA PRIMERU
DRUŽBE DSV TRANSPORT, D. O. O.**

Mentor: Drago Kajtezovič Knez, mag.

Kandidatka: Daliborka Bojić

Lektorica: Marjeta Žebovec, prof. slov. in dipl. etnol.

Kranj, februarja 2012

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju magistru Dragu Kajtezoviču Knezu.

Hvala g. Robertu Gortnarju, ge. Mirjam Šmid Radojevič in drugim iz podjetja DSV Transport za neomejen dostop do internih dokumentov in drugih dokumentov, potrebnih pri izdelavi diplomskega dela.

Posebna zahvala pa gre moji družini – možu in sinovoma, ki so me pri študiju spodbujali in mi vseskozi stali ob strani ter mi tako omogočili uspešen zaključek študija.

IZJAVA

»Študentka Daliborka Bojić izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Draga Kajtezovića Kneza.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 20. februarja 2012

Podpis: _____

POVZETEK

Špedicijska in logistična dejavnost je že nekaj let v vzponu, saj se podjetja vedno bolj zavedajo pomena optimizacije stroškov, povezanih s tem področjem. Prav tako se špediterji oz. logisti, kot se jim vse pogosteje reče, zavedajo, da lahko s svojim znanjem in izkušnjami pripomorejo k boljšemu poslovanju svojih strank, zato svojo ponudbo vedno bolj širijo.

Čeprav se instradacija šteje med osnovne posle špediterja, pa se ta ne izvaja prav pogosto, saj mnogo podjetij oz. ljudi sploh ne ve, kaj instradacija je in da jo lahko kadarkoli izberejo v raznoliki in številni ponudbi špediterja.

Podjetje DSV Transport, d. o. o., kot eno od vodilnih špedicijskih podjetji v regiji s kvalitetnim in izobraženim kadrom še vedno premalo poudarja pomen instradacije v svoji ponudbi. Predstavili bomo, kako z uporabo instradacije še bolje ustrezemo stranki in katere elemente pri tem uporabimo.

KLJUČNE BESEDE

- Instradacija
- pravni viri instradacije
- špedicija, špediter
- analiza primera instradacije
- DSV Transport, d. o. o.

ABSTRACT

Forwarding and logistics business is on the rise for several years, companies increasingly recognize the importance of optimizing the costs associated with this field. Freight forwarders are becoming aware that they can use their knowledge and experience to contribute to a better management of their clients, and as such are always on the look out for new possibilities in increasing the variety of offers and proposals.

Despite the fact that optimal routing is considered as the core business of a freight forwarder, however, it is not exercised very often. Many companies or people do not even know what optimal routing is and that one can opt for this at any time in the rich and varied proposals that a freight forwarder can offer.

DSV Transport d.o.o., as one of the leading forwarding companies in the region, with a highly professional staff, still under-emphasizes the importance optimal routing in their offers. We will present how with the use of optimal routing we can serve the client even better, and which elements are used in this regard.

KEYWORDS:

- Optimal routing
- Law dealing with optimal routing
- Forwarding companies, forwarder
- Optimal routing as an example and its analysis
- DSV Transport, d. o. o.

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA	1
1.2	PREDSTAVITEV OKOLJA.....	1
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE.....	1
1.4	METODE DELA	2
2	OSNOVNE ZNAČILNOSTI ŠPEDICIJE.....	2
2.1	ZGODOVINSKI RAZVOJ	2
2.2	PRAVNI VIRI ŠPEDICIJE	2
2.3	POJEM IN DELITEV ŠPEDICIJE	4
2.4	POMEN ŠPEDITERJA V MEDNARODNI TRGOVINI.....	5
2.5	OSNOVNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA.....	6
2.6	SPECIALNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA.....	8
2.7	OBVEZNOSTI ŠPEDITERJA	9
2.7	ODGOVORNOST ŠPEDITERJA.....	11
3	SPLOŠNO O INSTRADACIJI.....	12
3.1	POJEM IN POMEN INSTRADACIJE.....	12
3.2	VSEBINA INSTRADACIJE	13
3.3	PRAVNI VIRI.....	13
3.4	KADER IN PRIPOMOČKI	14
4	ANALIZA PRIMERA INSTRADACIJE	15
4.1	PREDSTAVITEV PODJETJA.....	15
4.2	ANALIZA POTEKA INSTRADACIJE	16
4.2.1	PREJEM INFORMATIVNEGA POVPRŠEVANJA.....	16
4.2.2	PRVA PONUDBA.....	16
4.2.3	PONOJNI KONTAKT.....	16
4.2.4	POLNI PODATKI.....	17
4.3	KALKULACIJA STROŠKOV TRANSPORTNE POTI.....	17
4.3.1	SAMOSTOJNI PREVOZ KOMENDA–KOPER–REYKJAVIK.....	18
4.3.2	SAMOSTOJNI PREVOZ KOMENDA–ROTTERDAM–REYKJAVIK...	19
4.3.3	SVETOVANJE STRANKI	21
4.4	IZVEDBA TRANSPORTA	22
4.4.1	POTREBNI DOKUMENTI	22
4.4.2	NATOVOR TOVORNJAKA	23
4.4.3	PRIHOD V LUKO ROTTERDAM.....	23
4.4.4	PRETOVOR BLAGA V KONTEJNER	24
4.5	SPREMEMBA POGOJEV DOBAVE	24
4.5.1	SPREMEMBA DOKUMENTOV	25
4.6	PRIHOD LADJE V LUKO REYKJAVIK.....	26
4.7	UVOZNI POSTOPEK.....	26

4.8	DOSTAVA KONTEJNERJA	27
4.9	IZSTAVITEV RAČUNA IN DOKAZILO O PREDAJI BLAGA	27
4.10	ZAKLJUČEK	28
5	SLABOSTI IN PREDLOGI ZA POVEČANJE KAKOVOSTI.....	30
5.1	SLABOSTI	30
5.2	PREDLOGI ZA POVEČANJE KAKOVOSTI STORITVE INSTRADACIJE	30
5.2.1	KALKULACIJSKI ODDELEK.....	30
5.2.2	VEČJI POUKAREK NA STORITVI INSTRADACIJE	31
5.2.3	IZOBRAŽEVANJE ZAPOSLENIH	31
6	ZAKLJUČEK	32
LITERATURA IN VIRI		33
KAZALO SLIK.....		35
KAZALO TABEL		35

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

V današnjem svetu, ko je globalizacija zbrisala mednarodne trgovske meje in so podjetja začela vedno bolj delovati specializirano, se je pomen špedicije in logistike pokazal kot ključni element poslovanja. Zato podjetja vedno večkrat posežejo po teh storitvah zunaj samega podjetja; torej najamejo špediterje oz. logiste, ki jim ponujajo celovite rešitve.

Špedicijo kot dejavnost dandanes v praksi mnogi enačijo s transportom. Vendar pa špedicija ni le transport, temveč obsega vsa opravila in dejavnosti v zvezi z odpravo in sprejemom blaga, njegovim tranzitom ipd.

V diplomski nalogi bomo tako predstavili osnovne značilnosti špediterskih storitev s poudarkom na instradaciji. Instradacija je le eden izmed številnih poslov špediterja in predstavlja eno najzahtevnejših opravil špediterja, ki zahteva interdisciplinarno znanje. Instradacija namreč zahteva poznavanje transportnega prava, tehnoloških postopkov posameznih segmentov transporta in spremljajočih dejavnosti ter posameznih segmentov logistike.

1.2 PREDSTAVITEV OKOLJA

Osnovni pravni viri instradacije so vključeni v pravne vire špediterske dejavnosti, se pravi v Obligacijski zakonik ter v Splošne pogoje poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije.

V diplomski nalogi analiziramo postopek instradacije v podjetju DSV Transport, d. o. o., v katerem sem tudi zaposlena. Prikazano je, kako zakonodaja vpliva na njeno izvedbo, s katerimi problemi se srečuje špediter pri tem ter katere rešitve bi predlagal.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Ker je o instradaciji kot taki izredno malo napisanega v strokovni literaturi oziroma je ta zelo razdrobljena, se v diplomski nalogi omejimo na opis konkretnega postopka zaposlenega disponenta v omenjenem podjetju.

Opisan bo problem kupca, ki proda svoje blago v drugo državo, ta pa želi dobaviti blago direktno do svojega kupca v tretjo državo. Prvi prodajalec nima izkušenj in znanja s področja odprave blaga, zato se za pomoč obrne na špediterja, ki mu na podlagi dejavnikov in okoliščin posla (kupoprodajni pogoji, vrsta blaga, destinacija ipd.) predlaga optimalne možne načine odprave blaga – opravi instradacijo.

Špediter kupcu predlaga in svetuje optimalne rešitve glede na konkretne zahteve pri organizaciji in izvedbi transporta, pripravi blaga, načrtovanju spremljajočih dejavnosti, pripravi dokumentacije ipd.

1.4 METODE DELA

Predlagana metoda pri izdelavi naloge je analiza obstoječe dokumentacije in uporaba izkušenj, pridobljenih v postopku instradacije v podjetju DSV Transport, d. o. o., Kranj.

V teoretičnem delu je bila uporabljena literatura, ki je bila na razpolago. Z metodo kompilacije smo uporabili navedbe drugih avtorjev, ob uporabi deskriptivne metode pa so bili pojmi, povezani z instradacijo, klasificirani in kategorizirani. V zaključku je bila uporabljena metoda sintetizacije, torej strnitev procesov v celoto.

2 OSNOVNE ZNAČILNOSTI ŠPEDICIJE

2.1 ZGODOVINSKI RAZVOJ

Prve znake špedicije lahko najdemo že kmalu po padcu Rimskega imperija. V času, ko se je transport osamosvojil od trgovine in so trgovci te posle zaupali za to specializiranim organizacijam (špedicijam) oz. osebam (špediterju), so uporabljali besedo "expedire", kar bi iz latinščine dobesedno lahko prevedli kot "odvezati, razvezati, sprostiti, urediti", danes pa se ta beseda bolj tolmači kot "odposlati, odpraviti, odpremiti".

Pojem in dejavnost špedicije pa se je najbolj razvil v začetku 19. stoletja, ko je prišlo do velikih sprememb v mednarodni menjavi blaga. Količine so se povečale, blago se je prevažalo tudi po kopnem, ne več samo po morju, upošteval se je vozni red ipd. Tako se pojavi potreba po osebi oz. organizaciji, ki bi se spoznala na specifičnost prometa in vseh spremljajočih dejavnostih in ki bi ji zaupala oba segmenta gospodarstva: prodajalec in kupec. Pojavi se nova storitvena dejavnost, imenovana špediterska dejavnost.

Ker se ta dejavnost v naslednjih stotih letih toliko razmahne, se špediterji odločijo zaščititi svoje interese in leta 1926 na Dunaju ustanovijo Mednarodno federacijo špediterjev in njim sorodnih organizacij, imenovano FIATA (Federation Internationale des Associations des Transtaire et Assimiles). Organizacija od takrat naprej ščiti interese svojih članic v mednarodnih odnosih.

2.2 PRAVNI VIRI ŠPEDICIJE

Špedicija na mednarodni ravni ni urejena z enotnimi predpisi ali mednarodnimi konvencijami. V večini držav je špediterska dejavnost urejena z lastnimi trgovskimi zakoni.

Pojem špediterja kot ene izmed oseb, udeleženi v premikanju tovora, je zelo različen v različnih pravnih okoljih.

Zakonodaja evropskih držav opredeljuje špedicijo kot komisijski posel, kar pomeni, da špediter opravlja prevzete naloge v svojem imenu in za tuj račun.

V Franciji je špedicija posebna vrsta komisijskega poslovanja. Komisijska pogodba je pogodba, v kateri se komisionar zaveže, da bo v svojem imenu na račun komitenta opravil enega ali več poslov, ki mu jih je zaupal komitent, slednji pa mu bo za to plačal provizijo. Komisionar tako posredno zastopa komitenta. Posel ali posle opravi v svojem imenu na račun komitenta.

V Nemčiji se je špedicija razvila kot posebna storitev in hkrati se je razvila tudi pravna ureditev špedicijske pogodbe kot posebne pogodbe gospodarskega prava. Ne glede na to, za katero pravno okolje gre, je skupno vsem špediterjem, da skrbijo za organizacijo vseh storitev v zvezi s prevozom.

Naša zakonodaja dopušča vse možnosti, tudi da špediter deluje kot samostojni gospodarstvenik, kar pomeni v svojem imenu in za svoj račun.

V našem pravu je špedicijska pogodba glede na nevarnost, ki zadene špediterja, mandatna pogodba. Špediter namreč odgovarja, da storitev sklene v redu, ne pa tudi, da bo prevoz, skladiščenje, pretovarjanje ali kaj drugega v redu opravljeno. Na mandatno naravo pogodbe kaže tudi pravilo, da lahko naročnik po svoji volji odstopi od pogodbe, vendar mora špediterju povrniti vse stroške, ki jih je imel, in mu plačati sorazmeren del plačila za opravljeno delo. V prvi plan je postavljen interes naročnik. Pri plačilu stroškov in nagrade pri tako prekinjeni storitvi ni važna korist, ki jo je imel naročnik, temveč ali je plačilo nagrade in stroškov upravičeno (Cigoj).

MEDNARODNI IN DOMAČI PREDPISI

Mednarodnih pravnih virov, ki bi neposredno urejali špedicijo, ni. Zaradi zelo različnih pravnih položajev špediterja v različnih pravnih okoljih tudi ne kaže, da bi bila v kratkem sprejeta kakšna konvencija ali drug mednarodni pravni akt, ki bi urejal vsebino špedicijske pogodbe.

Mednarodni instrumenti, ki se vsaj posredno dotikajo špedicijske dejavnosti, so naslednji:

- Konvencija Združenih narodov o mednarodnem multimodalnem prevozu blaga (ta konvencija iz leta 1980 nikoli ni stopila v veljavo),
- Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi TIR karneta (skr. Konvencija TIR).

Domači predpisi, ki urejajo špedicijo, pa so naslednji:

- Obligacijski zakonik (OZ)

- Zakon o izvajanju carinskih predpisov Evropske skupnosti (ZICPES).

V novejših slovenskih prevoznih predpisih najdemo posamezna določila multimodalnega prevoza, in sicer v ZOSRL, PZ in ZPPCP.

ŠPEDICIJSKA POGODBA V OBLIGACIJSKEM ZAKONIKU

Špedicijska pogodba (Zakon o obligacijskih razmerjih je govoril o špediterski pogodbi) je v domačem pravu urejena v OZ. Urejena je v XXI. poglavju z naslednjimi oddelki: splošne določbe, obveznosti špediterja, obveznosti naročnika, posebni primeri špedicije in špediterjeva zastavna pravica.

851. člen OZ določa: »S špedicijsko pogodbo se špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil v svojem imenu na račun naročitelja prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil druge običajne storitve in dejanja, naročnik pa se zavezuje, da mu za to dal določeno plačilo.«

Dejavnost špediterjev kot carinskih deklarantov, ki opravljajo posredovanje v carinskem postopku (carinsko zastopanje), omenja in ureja tudi carinski zakon (Uradni list RS, št. 1/95), ki določa izpolnjevanje minimalnih pogojev za opravljanje te dejavnosti.

OZ (Obligacijski zakonik) je temeljni zakon, ki definira predvsem pojem špediterske pogodbe ter pravice in obveznosti špediterja in naročnika špediterskih storitev.

Naša standardna klasifikacija dejavnosti, ki temelji na klasifikaciji Evropske unije, špeditersko dejavnost uvršča med 'pomožne dejavnosti' oziroma med 'dejavnosti drugih prometnih agencij'.

Špedicijska dejavnost je zato bolj natančno in podrobno opisana v **Splošnih pogojih poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije**, kjer je v 16 poglavjih in 107 členih določena vloga špediterja v mednarodni trgovini in po katerih deluje večina špediterjev v Sloveniji. Večina njene vsebine je predstavljena tudi v nadaljevanju tega poglavja: pojem špedicije, osnovni in specialni posli špediterja ter obveznost in odgovornost špediterja.

2.3 POJEM IN DELITEV ŠPEDICIJE

Špedicijo lahko na splošno opredelimo kot storitveno gospodarsko dejavnost, saj se ukvarja z organizacijo premeščanja blaga v določenem prostoru, in sicer za svojega komitenta na najvarnejši, najhitrejši in najbolj ekonomičen način.

Špediter kot oseba je torej gospodarska organizacija, pravna ali fizična oseba, ki se ukvarja z organizacijo odprave in sprejema blaga ter z drugimi nalogami, ki so s tem v zvezi.

Danes je špedicija in špeditersko delo tako raznoliko, da je bila potrebna razdelitev del, še zlasti v manjših in srednjih podjetjih. Glede na delovanje se špedicija razdeli na: nacionalno in mednarodno špedicijo.

Nacionalna špedicija

Nacionalna špedicija se ukvarja izključno s premeščanjem blaga na območju ene države. Lahko organizira odpravo in prejetje blaga samo v določenem kraju – to imenujemo 'loco špedicija' (za tako špeditersko storitev se po navadi odločijo špediterji znotraj velikih mest in držav; v Sloveniji bi bilo to nesmiselno) ali pa na območju celotne države.

Mednarodna špedicija

Mednarodna špedicija pa je špedicija, ki se ukvarja z organizacijo transportnih poti prek državnih meja. Delimo jo na:

- izvozno špedicijo (odprava blaga iz lastne države v tujo),
- uvozno špedicijo (prihod blaga iz tuje države v lastno),
- tranzitno špedicijo (prehod blaga iz ene države prek lastne v tretjo državo).

Praviloma se mednarodna špedicija ukvarja z vsemi tremi vrstami organizacije, saj se v želji za večji tržni delež špedicijska podjetja trudijo svojim komitentom ponuditi čim bolj kompletne in celostne storitve.

2.4 POMEN ŠPEDITERJA V MEDNARODNI TRGOVINI

Špedicijska dejavnost je v mednarodni trgovini zelo cenjena in iskana, saj je njena osnovna naloga razbremenitev komitenta skrbi glede odprave, prispetja, tranzita in transporta blaga v mednarodnem prometu. Tako se ima komitent čas posvetiti svoji primarni dejavnosti, za vse drugo pa poskrbi špediter.

Zakon o zunanjetrgovinskem poslovanju daje definicijo mednarodne špedicije: »Podjetje, ki je vpisano v register za dela mednarodne špedicije, lahko organizira prevoz blaga v mednarodnem prometu v svojem imenu in po nalogu ter za račun komitenta. Sklepa lahko pogodbe o prevozu, nakladanju, razkladanju, prekladanju, sortiranju, pakiranju, skladiščenju in zavarovanju blaga. Organizira prevoz z različnimi prevoznimi sredstvi, organizira in opravlja posle povezane s carinjenjem blaga, ukvarja se z zavarovanji dovoljenj prevoznikov, s pripravo in izdelavo transportne in druge dokumentacije ter z drugimi deli, ki so s špediterskimi posli v zunanjetrgovinskem prometu povezani.«

V strokovni literaturi najdemo tudi razlago 'mednarodnega špediterja': »Mednarodni špediter je operater, pravna ali fizična oseba, registrirana za opravljanje poslov špedicije v mednarodni menjavi blaga in storitev, katera izključno in v obliki stalnega zanimanja sklepa v svojem imenu in na tuj račun (kot komisionar), v tujem imenu in na tuj račun (kot agent), v svojem imenu in za svoj račun (kot podjetnik), pogodbe, potrebne pri organiziranju odpravljanja (izvoza), prispetja (uvoza) in tranzita blaga svojih nalogodajalcev s pomočjo prevoznikov in opravlja druge predpisane ali običajne spremljajoče dejavnosti v povezavi z odpravljanjem, prispetjem in prevozom blaga.«

Prof. dr. Ante Turina je definiral, da je špediter »operater, pravna ali fizična

oseba, ki se izključno ukvarja z organizacijo odprave in prispetja blaga za svoje komitente ter opravlja druge dejavnosti, ki so s tem povezane».

Glede na posle, s katerimi se srečuje špediter v mednarodni trgovini, ločimo dve osnovni skupini:

- **osnovni posli**, ki jih špediter redno opravlja pri organiziranju odpreme, prispetja in tranzita blaga v mednarodnem prometu;
- **specialni posli**, ki jih špediter opravlja samo ob posebnih priložnostih.

2.5 OSNOVNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA

Med osnovne posle mednarodnega špediterja štejemo vse naloge, ki jih špediter redno opravlja pri svojem delu. Ti posli so:

Stokovni nasveti in sodelovanje pri pogajanjih zaradi sklepanja pogodb v mednarodni kupoprodaji. Zaradi izrednega pomena mednarodnega špediterja v pravilnem sklepanju pogodbe o kupoprodaji blaga bi se ta moral vključiti v pogajanja pri sklepanju pogodb, ker lahko nalogodajalcu svetuje glede določenih odredb pogodbe in na ta način direktno vpliva na zmanjšanje stroškov prevoza, zmanjša tveganost prevoza na najmanjšo možno mero ipd.

Instradacija predstavlja kvalitetno najzahtevnejši, najtežji, najbolj odgovoren in najpomembnejši osnovni posel mednarodnega špediterja. Podrobneje o tem razložimo v naslednjem poglavju.

Odpoklic blaga predstavlja koordiniranje vseh aktivnosti (ukrepov, akcij, nalog, poslov in operacij) s strani špediterja, vezanih na usklajevanje prispetja blaga in prehod ladje v luko, oziroma na začetek vkrcanja blaga na ladjo. Enako velja za kopenski in zračni prevoz blaga. S pravočasno odpravo blaga se namreč zagotavlja minimalno zadrževanje blaga v skladišču, s čimer se zmanjšajo stroški.

Sklepanje pogodb o prevozu blaga na klasičen način – uporaba prevoznega sredstva ene prometne panoge. Organizacija odprave, prispetja in tranzita blaga je pogojena z vzpostavljanjem pogodbenih razmerij med špediterjem in tretjimi osebami, posebej s prevoznikom.

Sklepanje pogodb o multimodalnem transportu blaga in organiziranje transporta od vrat do vrat'.

Za mednarodni multimodalni transport je značilno:

- transport se odvija z najmanj dvema različnima prevoznima sredstvom v najmanj dveh prometnih panogah;
- pošiljatelj in prejemnik sta v dveh različnih državah;

- za celoten transportni proces se sklene samo ena pogodba o prevozu, ne glede na število prevoznih sredstev, ki sodelujejo oziroma kolikor sodeluje drugih udeležencev v prometu;
- celoten transportni proces se odvija na temelju samo enega dokumenta o prevozu;
- celotni transportni proces organizira samo ena oseba, ki opravlja ali organizira celoten transportni proces od izhodiščnega do namembnega mesta, ne glede na število udeležencev v multimodalni transportni verigi.

Sprejem blaga zaradi odprave

Blago se lahko sprejme neposredno od pošiljatelja ali od osebe, ki jo je lastnik pooblastil, da preda blago. Blago se sprejme po ugotavljanju stanja in opravljanju drugih relevantnih postopkov in opravil.

Odprava, prispetje in tranzit blaga v ožjem smislu

Odprava se opravlja po nalogah nalogodajalca direktno, indirektno, s kombiniranim ali multimodalnim transportom. Organizacija obsega samo najnujnejše špediterske in druge posle v zvezi s izvozom, uvozom in tranzitom blaga.

Sklepanje pogodb o nakladanju, razkladanju in prekladanju blaga

Te pogodbe špediterji sklepajo najpogosteje v svojem imenu, a po nalogu in za račun nalogodajalca. V svojem imenu in za svoj račun jih sklepajo posebej v primerih, kadar se pojavljajo v funkciji operaterja multimodalnega transporta ali kadar se za nadomestilo za svoje storitve dogovorijo v obliki tako imenovane forfaitne postavke.

Sklepanje pogodbe o transportnem zavarovanju

Špediter je dolžan za nalogodajalca skleniti pogodbo o zavarovanju blaga od številnih nevarnosti, katerim je blago izpostavljeno med prevozom (če nalogodajalec to od njega zahteva). Pogodba o transportnem zavarovanju kot vsaka druga pogodba o zavarovanju je pravni posel, s katerim se zavarovalec obvezuje, da bo za določeno premijo zavarovancu izpolnil pogodbeno obvezo (izplačal zavarovalnino), če nastanejo določena tveganja ali škode. Pogodba o transportnem zavarovanju je lahko sklenjena v pisni ali ustni obliki. Brez posebnega naloga nalogodajalca, špediter ni dolžan skleniti pogodbe o transportnem zavarovanju. V tem primeru on ne bo odgovarjal za morebitne škode in izgube, za katere pošiljka ni zavarovana.

Sklepanje pogodb o skladiščenju in skladiščenju blaga

Pri organiziranju odprave, prispetja ali tranzita blaga na indirektni način špediter redno sklepa pogodbe o skladiščenju. Te pogodbe špediter sklepa v svojem imenu, a po nalogu in za račun nalogodajalca (kot komisionar).

Izstavljanje in pridobivanje prevoznih in drugih dokumentov

Izstavljanje ali pridobivanje prevoznih ali drugih dokumentov je eden najpomembnejših špediterskih poslov, od katerega je odvisna uspešnost realizacije kupoprodajne pogodbe. Določene prevozne dokumente (npr. tovarni list v železniškem prometu) špediter izstavlja, medtem ko druge prevozne dokumente (npr. nakladnica v pomorskem prometu) špediter

pridobiva. Za napake v prevoznih dokumentih špediter vedno odgovarja, ne glede na to ali prevozne dokumente pridobiva ali jih izstavlja.

Opravljanje poslov v zvezi s carinjenjem blaga

Vsi špediterjevi posli v zvezi s carinjenjem blaga se lahko razvrstijo v tri skupine, in to:

- naloge v carinskem postopku pri uvozu blaga,
- naloge v carinskem postopku pri izvozu blaga in
- naloge v carinskem postopku pri tranzitu blaga.

Špediter se vedno pojavlja v statusu agenta oziroma zastopnika, carinskega posrednika ali pooblaščenca. To pomeni, da te posle špediter opravlja v imenu, po nalogu in za račun svojega nalogodajalca.

Kontrola previdnosti dokumentov in obračuna voznine in drugih pristojbin in stroškov

Špediter ni dolžan za svojega nalogodajalca kontrolirati obračunske pristojbine, če ta od njega tega izrecno ne zahteva. Opravljanje teh poslov temelji na špediterski pogodbi, a ne na zakonski špediterski pogodbi.

Informiranje nalogodajalca je izredno pomemben špediterski posel. Ker špediter običajno razpolaga z velikimi vrednostmi nalogodajalčeva blaga, pa bi za nalogodajalca bilo koristno, da v vsakem trenutku ve, kje je njegovo blago in kaj se z njim dogaja med prevozom. Zato večina špediterskih podjetij danes svojim nalogodajalcem ponuja tako imenovano elektronsko sledenje blaga, s katerim je nalogodajalec v vsakem trenutku obveščen o kraju in statusu blaga.

V nasprotju z osnovnimi posli, katere špediter redno opravlja pri organiziranju odprave, prispetja ali tranzita blaga v mednarodnem prometu, specialne posle mednarodne špedicije opravlja občasno, od primera do primera, tj. samo v posebnih situacijah, kadar z njihovo pomočjo kompletira svoj paket storitev v zunanjetrgovinskem in prometnem sistemu.

2.6 SPECIALNI POSLI MEDNARODNEGA ŠPEDITERJA

Vsak špediter se sreča tudi s posli, ki niso njegova vsakdanja naloga, a jih zaradi dopolnitve svoje storitve vseeno mora poznati. Te posle opravlja le občasno, ko se za to pokaže potreba.

Med najbolj pogoste specialne posle štejemo:

Nadzor kakovosti, ki se izvaja na osnovi pogodbe med špediterjem in stranko zaradi ugotavljanja kakovosti in drugih lastnosti blaga, ki se morajo ujemati s kupoprodajno pogodbo.

Jemanje vzorcev je povezano z ugotavljanjem kakovosti blaga. Vzorčenje blaga je dovoljeno tam, kjer se opravlja carinjenje in se lahko vzame največ deset kosov. Prisotnost prevoznika pri tem je obvezna, saj postopek označi na prevoznih listinih.

Spremljanje transporta, katerega špediter prevzame po nalogu komitenta. To lahko počne tudi druga oseba, navedena na prevoznih pogodbah npr. strokovni spremljevalec ali organ za notranje zadeve.

Pakiranje in signiranje

Kadar komitent pooblasti špediterja za tako delo, je ta dolžan preveriti pravilnost pakiranja in opozoriti pri nepravilnostih. Večina komitentov ne pozna ali ne spremlja tehnik sodobnega pakiranja, zato jim špediter svetuje oziroma predlaga najprimernejši način pakiranja za njihovo blago. To tudi pomeni, da se mora špediter nenehno izobraževati o novih proizvodih na tem področju, da lahko svojim komitentom svetuje.

Drugi specialni posli špediterja so še: dodajanje ledu, izdajanje garantnih pisem, plačilo blaga, lizing, tehtanje in sortiranje, sejemska dela, konsignacijska dela in drugo.

2.7 OBVEZNOSTI ŠPEDITERJA

Obveznosti špediterja so povezane s posameznimi fazami izvršitve pogodbe o špediciji. To so:

– ravnanje špediterja

Špediterjeva osnovna dolžnost je, da ob vsaki priložnosti postopa in ravna tako, kot zahtevajo interesi nalogodajalca in s pazljivostjo dobrega gospodarstvenika. V izvršitev naloge mora tako vložiti svoje strokovno znanje, poštenost, razumnost, in v nekaterih primerih tudi domišljijo, vse zaradi zaščite interesov svojega nalogodajalca;

– opozarjanje na pomanjkljivosti naloga

Špediter je dolžan pred prevzemom blaga oz. po prevzemu naloga, naročitelja opozoriti na pomanjkljivost v njegovem naročilu, zlasti na tiste, zaradi katerih je izpostavljen večjim stroškom ali škodi.

Kadar je naročilo očitno nepopolno, nejasno ali protislovno, je špediter dolžan od naročnika pravočasno zahtevati potrebna pojasnila. Do pridobitve navodil s strani naročnika je špediter dolžan ravnati kot dober gospodar le v primerih, kadar izvršitev naloga ne dopušča odlaganja. Naročnik trpi vse posledice, ki nastanejo zaradi napačnega, nepopolnega, nejasnega, protislovnega in/ali prepozno danega naročila.

Opozarjanje na pomanjkljivosti pakiranja, poškodbe in primanjkljaje

Obveznost špediterja je, da preda blago prevozniku v enakem stanju, kot ga je sprejel od nalogodajalca. Če je blago sprejel od tretje osebe (kar je najpogosteje v praksi), ima enako obveznost, kot če blago sprejme direktno od komitenta.

Če blago ni pakirano ali sicer ni primerno pripravljeno za prevoz tako, kot bi moralo biti, je špediter dolžan opozoriti naročnika na te pomanjkljivosti; če pa bi imel zaradi čakanja na to, da jih naročnik odpravi, škodo, jih mora odpraviti sam na njegov račun.

Špediter ni odgovoren za poškodbe, izgubo ali manko blaga, ki bi nastali zaradi pomanjkljive embalaže, znova uporabljene embalaže ali embalaže, ki se s časom pokvari zaradi manipulacije ali vsebovanega blaga, če je špediter naročnika na tako nevarnost opozoril.

Upoštevanje navodil nalogodajalca

Špediter mora upoštevati dispozicije nalogodajalca (8. člen Splošnih pogojev), še posebej navodil o smeri poti, o sredstvih in načinu prevoza ter drugih navodil, ki jih je dobil od nalogodajalca, hkrati pa je dolžan naročniku svetovati glede navodil, posebno če to vpliva na ceno ali kakovost izvedbe naročila.

Če ne more ravnati po navodilih iz naročila, mora špediter prositi za nova navodila. Če za to ni časa ali če to ni mogoče, pa mora ravnati tako, kot nalagajo naročnikovi interesi.

Opravljanje instradacije

Če naročitelj ni določil ne smeri poti ne sredstva niti ne načina prevoza, jih določi sam špediter tako, kot to nalagajo v danem primeru naročnikovi interesi (čl. 26 Splošnih pogojev); opravi instradacijo.

V te elemente je treba vključiti mesto carinjenja in mejni prehod, prek katerega bo blago nakazano, ker lahko obstajajo določene omejitve za carinski postopek.

Izbira tretje osebe

Špediter kot organizator odprave, prispetja in tranzita blaga v mednarodnem prometu mora stopati v pogodbene odnose tudi s tretjimi osebami, ki izvršujejo določene storitve. Pri tem je njegova obveza, da preiščeno izbere tretjo osebo, pri čemer v polni meri upošteva interes svojega nalogodajalca.

Druge obveznosti

Med pomembnejše obveznosti špediterja štejemo še:

- obveznost špediterja, da pazi na nalogodajalčevo blago,
- obveznost, da opravi carinska dela in plačevanje carine,
- obveznost, da sklene vse pogodbe s tretjo osebo, potrebne za realizacijo naročila,
- obveznost, da zavaruje blago, če je tako dogovorjeno,
- obveznost, da določi količino in vzorce,
- obveznost, da obvešča nalogodajalca o poteku transporta,
- obveznost, da ščiti nalogodajalčeve interese,
- ter obveznost, da izda račun po sklenjenem poslu.

2.7 ODGOVORNOST ŠPEDITERJA

Ko špediter organizira odpravo, prispetje ali tranzit blaga, ima tudi določene odgovornosti.

- Špediter je odgovoren za izbiro prevoznika in za izbiro drugih, s katerimi je v izpolnjevanju naročila sklenil pogodbo (uskladiščenje blaga ipd.), ne pa tudi za njihovo delo, razen če nastopa kot podjetnik.
- Če je špediter po naročilu izrecno ali molče pooblaščen zaupati izpolnitev naročila drugemu špediterju ali če je to očitno v naročiteljevem interesu, je odgovoren samo za izbiro drugega špediterja, razen če je prevzel tudi odgovornost za njegovo delo.
- Špediter, ki namesto da bi sam izpolnil naročilo, to zaupa drugemu špediterju, je odgovoren za njegovo delo.
- Kadar je v špedicijski pogodbi določena skupna vsota za izvršitev naročila o špediciji stvari, sta v njej vsebovana tako plačilo iz špedicije kot tudi plačilo za prevoz in povračilo vseh drugih stroškov, če ni dogovorjeno drugače. Špediter je v tem primeru odgovoren tudi za delo prevoznika in drugih oseb, ki jih je po pooblastilu iz pogodbe pritegnil k delu.
- Pri zbirni špediciji je špediter odgovoren za izgubo ali poškodbo stvari med prevozom, vendar samo do višine zneska določenega s posamezno konvencijo ali nacionalno zakonodajo, ki ureja vrsto prevoza.

Špediter ne odgovarja za izgubo ali škodo, kakorkoli nastalo zaradi:

- dejanj ali opustitev naročnika in njegovih izpolnitvenih pomočnikov,
- upoštevanja navodil, ki jih je špediterju dal naročnik ali druga oseba, ki jo pooblasti naročnik,
- nezadostne priprave, pakiranja, skladiščenja, označb blaga, razen če je te storitve opravil špediter,
- rokovanja, nakladanja, zlaganja ali razkladanja blaga s strani naročnika ali naročnikovega izpolnitvenega pomočnika, naravnih lastnosti in lastnosti blaga (gnitje, plesen, črvivost ipd.),
- upora, revolucije, stavke, izključitve ali ustavitve delovne sile iz kateregakoli vzroka,
- ravnanja oblasti katerekoli države,
- vremenskih razmer,
- kateregakoli vzroka ali dogodka, ki se mu špediter s skrbnim ravnanjem ni mogel izogniti in njegovih posledic ni mogel preprečiti,
- katerekoli posredne, posledične, nepremoženjske ali čiste premoženjske škode (npr. izguba trga, dobička, prihodka, posla ali dobrega imena), razen če je tako odgovornost prevzel s špedicijsko pogodbo.

Če se določila katerekoli konvencije ali nacionalne zakonodaje ne morejo uporabiti v primeru poškodbe ali izgube blaga, je odgovornost špediterja omejena na pet evrov na kilogram kosmate teže poškodovanega ali izgubljenega blaga.

V primeru delne poškodbe ali izgube blaga je odgovornost špediterja omejena na sorazmerni del odškodnine, določene v zgornjem odstavku.

Vrednost poškodovanega ali uničenega blaga se ugotavlja na podlagi določil uporabljene konvencije ali nacionalne zakonodaje, v pomanjkanju slednje pa se vrednost blaga določa po borzni ceni, če take cene ni, pa po dnevni tržni ceni; če ni ne borzne in ne dnevne tržne cene, pa na podlagi običajne tržne vrednosti blaga iste vrste in kakovosti.

Špediter lahko proti dogovorjenemu plačilu pisno sprejme odgovornost, ki je višja od navedene v zgornjih odstavkih.

Špediter ne more omejiti svoje odgovornosti v primeru ugotovljenega ravnanja z naklepom ali s hudo malomarnostjo.

3 SPLOŠNO O INSTRADACIJI

Kot smo že uvodoma zapisali, je instradacija le eden izmed številnih poslov špediterja, a predstavlja eno od njegovih najzahtevnejših opravil, ki zahteva interdisciplinarno znanje. Instradacija namreč zahteva poznavanje transportnega prava, tehnoloških postopkov posameznih segmentov transporta in spremljajočih dejavnosti ter posameznih segmentov logistike.

3.1 POJEM IN POMEN INSTRADACIJE

Instradacija predstavlja kvalitetno najzahtevnejši, najtežji, najbolj odgovoren in najpomembnejši osnovni posel mednarodnega špediterja. Pod tem pojmom razumemo: določanje (izbira) optimalne prevozne poti, po kateri se bo blago odpremilo, dostavilo ali tranzitiralo od odpremnega mesta v eni državi do namembnega mesta v drugi državi.

Instradacija pomeni tudi določanje optimalnega prevoznega sredstva, s katerim se bo blago odpremilo, dostavilo ali tranzitiralo na določeni poti. Prav tako pomeni določanje najbolj ugodnega načina prevoza oz. tehnologije transporta in določanje najbolj ugodne enote, v kateri je treba blago odpremiti, dostaviti ali tranzitirati od odpremnega do namembnega mesta.

Pomena oz. vpliva instradacije na optimalno izvedbo transporta oz. obvladovanje logističnih tokov v današnjem času ne moremo realno izmeriti ali določiti. Nesporno pa je dejstvo, da z njo špediter ponuja najbolj celovite rešitve za svoje komitente.

3.2 VSEBINA INSTRADACIJE

Potem ko operativni oddelek prejme dispozicijo, jo evidentira ter pošlje tarifnemu oddelku, pri čemer obstajata dve možnosti:

- da je stranka že sama določila vrsto transportnega sredstva, način prevoza in prevozno pot,
- da je stranka določitev in odločitev prepustila špediterju.

Pri prvem primeru tarifni oddelek samo preveri pravilnost podatkov. Če špediter ugotovi nepravilnosti, komitenta opozori ter mu predlaga rešitev. Tarifni oddelek nato preda izvedbo instradacije operativnemu oddelku. Instradacija vsebuje vse podatke in inštrukcije, potrebne za pravilno odpravo blaga.

V drugem primeru tarifni oddelek sam odredi najugodnejšo pot in prevozno sredstvo, pri čemer mora upoštevati ceno, čas prevoza in druge elemente, ki pridejo v poštev pri konkretnem primeru.

3.3 PRAVNI VIRI

Da bi špediter lahko izbral optimalno prevozno pot in prevozno sredstvo, mora spremljati, poznati in uspešno uporabljati nacionalne, bilateralne in multilateralne pravne izvore.

Špediterji, ki se ukvarjajo z organizacijo prevoza v **pomorskem prometu**, spremljajo, poznajo in uporabljajo slovenske (razni zakoni in pravilniki ter konvencije) in multilateralne prometnopravne predpise, v katerih so določeni odnosi soudeležencev v slovenskem in mednarodnem pomorskem prometu:

- BIMCO – mednarodna organizacija ladjarjev in agentov,
- CMI – mednarodni pomorski odbor,
- konvencija SOLAS – mednarodna konvencija o zaščiti človeških življenj na morju,
- IMO – mednarodna pomorska agencija,
- BILL OF LADING – mednarodna pomorska listina, na hrbtu katere so tudi opisane glavne zakonske točke v pomorskem prometu.

Tudi v **zračnem prometu** so nacionalni pravni izvori; to je Zakon o zračni plovbi iz leta 1986 oziroma leta 2001 preimenovan v Zakon o letalstvu, v multilateralnem pa razne konvencije. Najpomembnejša med njimi je IATA – mednarodno združenje za civilno letalstvo, katera v svojih 18. členih jasno določa pogoje in pravila tako v potniškem kot v tovornem zračnem mednarodnem prometu – tu izdaja tudi tovorno listino AirWay Bill oz. AWB.

V **železniškem prometu** pa so pravni predpisi sledeči:

- Zakon o pogodbah v prevozu v železniškem prometu – ta zakon ureja razmerja, nastala s pogodbo o prevozu potnikov, prtljage in blaga v javnem železniškem prometu v RS in mednarodno, če ni z mednarodno pogodbo drugače določeno;

- Zakon o varnosti v železniškem prometu – ta zakon določa pogoje za zagotovitev varnega železniškega prometa, odgovornosti in pristojnosti udeležencev pri zagotavljanju varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod na območju prog v RS.

Najpomembnejše določbe o reguliranju odnosov v multilateralnih pravnih izvorih so zajete v Konvenciji o mednarodnih prevozih po železnicah – COTIF.

Za špediterje **v cestnem prometu** velja enako kot za druga področja: poznati, spremljati in uspešno uporabljati vse zgoraj omenjene pravne vire. Za cestni promet pa jih obstaja več kot za druga področja.

Slovenski pravni viri:

- Zakon o prevozih v mednarodnem cestnem prometu, ki določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu ter organizacijo in pristojnosti organov zadolženih za izvajanje in nadzor tega zakona;
- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu ureja razmerja iz pogodb o prevozu potnikov in prtljage ter tovora v notranjem cestnem prometu, kakor tudi v mednarodnem cestnem prometu, če ni drugače določeno z mednarodno pogodbo, ki obvezuje Republiko Slovenijo;
- razni pravilniki.

Mednarodni multilateralni pravni viri pa so:

- Konvencija o pogodbah za mednarodni prevoz blaga – CMR,
- Evropski sporazum o prevozu nevarnega blaga – ADR,
- Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na osnovi karneta TIR.

3.4 KADER IN PRIPOMOČKI

Ker je instradacija izredno kompleksna naloga za špediterje morajo le-ti biti tudi ustrezno izobraženi. Za njeno izvedbo mora imeti špediter ogromno interdiscipliniranega znanja o špediciji sami ter o njenih pravnih vidikih, poznati mora postopke, pravila in posebnosti na posameznih vejah transporta, vključenih v izvedbo instradacije, imeti dovolj osnovnega znanja na področju carinske zakonodaje, za svetovanje stranki ipd. Če špediter širine znanja nima, bo njena izvedba otežena ali celo nekvalitetna, kar lahko pomeni izgubo dobička.

Za kvalitetno izvedbo instradacije pa mora imeti špediter na voljo seveda tudi ustrezne delovne pripomočke. Telefon, telefaks in računalnik so tako rekoč že nujni pripomočki, brez katerih špediter sploh ne more delati, za izvedbo instradacije pa so toliko bolj pomembni. Zelo pomembna sta še splet in vsaj en načrtovalec poti (ang. Router) ter tako imenovana tarifna tablica oz. cenik, po katerem se mora špediter ravnati.

4 ANALIZA PRIMERA INSTRADACIJE

V naslednjem poglavju predstavljamo podjetje DSV Transport, d. o. o., in analizo poteka instradacije v tem podjetju.

4.1 PREDSTAVITEV PODJETJA

Podjetje DSV Transport, d. o. o., Kranj je mednarodno podjetje za transportne in logistične storitve in ponuja široko izbiro transportnih kombinacij in rešitev. Podjetje je sestavni del matičnega podjetja DVS A/S, Banemarksvej 58, P.O. Box 318, DK-2605 Brøndby, Danska in v sklopu matičnega podjetja ponuja špediterske storitve.

Cestni prevoz

Storitve v cestnem prevozu obsegajo prevoz polnih, delno polnih in mešanih tovorov tako znotraj države kot po Evropi.

Logistične rešitve

Podjetje ponuja kompletne logistične rešitve, vključno z najemom storitev, nadzorom zalog in širokim obsegom storitev, vezanih na strankino oskrbovalno verigo.

Letalski in pomorski prevoz

V okviru trdne svetovne transportne mreže izvaja služba za letalski in pomorski prevoz pošiljke na prekomorske trge po morju ali po zraku, kot polni ali delni tovor, kot kontejnerje ali kot letalske tovarne enote.

Zgodovina podjetja

Podjetje DSV Transport, d. o. o., Kranj ima več kot tridesetletno tradicijo delovanja. Ustanovljeno je bilo leta 1977 kot Mednarodna agencija Eurošped s poslovnimi enotami po celi Jugoslaviji. V obdobju osamosvajanja Slovenije se je preimenovala v Eurošped 2001, d. o. o., in ima poslovalnice po Sloveniji. V naslednjem obdobju so bile ustanovljene poslovne enote na Hrvaškem in v Srbiji, dokler v letu 2005 celotno podjetje ni prešlo v stoo odstotno lastništvo danskega podjetja DFDS. Posledično se je tudi preimenovalo v DFDS Transport, d. o. o., Slovenija. V letu 2006 pa je na ravni celotnega podjetja prišlo do združitve s podjetjem Frans Maas Groep N.V., zato se je celotna skupina preimenovala v DSV.

Sedaj podjetje v Sloveniji posluje pod imenom DSV Transport, d. o. o., Kranj, s sedežem v Kranju in še štirimi poslovnimi enotami v Ljubljani, Kopru, Vrtojbi in Novem mestu in ima zaposlenih 163 delavcev.

4.2 ANALIZA POTEKA INSTRADACIJE

4.2.1 PREJEM INFORMATIVNEGA POVPRASEVANJA

Dne 8. februarja 2010 je špediter prejel prvo povpraševanje po odpravi blaga v tretjo državo s strani določenega pohištvnega podjetja. Iz razgovora je razvidno, da je podjetje najprej povpraševalo le po ceni transporta na relaciji do Islandije brez vidnih znakov, da bi do odpreme tudi dejansko prišlo oz. da bo ta v kasnejšem času. Prav tako podjetje v povpraševanju ni podalo konkretne količine blaga, temveč le približno.

4.2.2 PRVA PONUDBA

Ker podjetje nima posebnega oddelka, ki bi se ukvarjalo s kalkulacijo transportnih stroškov, špediter sam stranki za njegovo blago predlaga kombinirani transport z uporabo tovornjaka do luke Rotterdam in potem zbirne ladje do Reykjavika ter mu ponudi okvirne stroške za prav tako okvirno napisano količino blaga, tj. 18 kubičnih metrov.

Stranko je opozoril, da se kalkulacija stroškov lahko spremeni, če se spremenijo okoliščine odpreme (količina, teža, volumen ipd.) oz. se spremeni način transportne poti.

4.2.3 PONOJNI KONTAKT

Po poslani prvi ponudbi je stranka šele nekaj mesecev kasneje spet stopila v stik s špediterjem, in sicer 18. maja 2010, tokrat z novimi informacijami. Želi novo kalkulacijo stroškov na isti relaciji, ker se je količina povečala na približno 25 kubičnih metrov. Špediter ponudi novo ceno; še vedno predlaga kombinirani transport in znova opozori, da bo končna cena transporta ponujena po prejemu dokončnih podatkov o količini in teži blaga.

Stranka špediterju tokrat tudi pove, da se blago uradno prodaja v Nemčijo in da pogovori o času odpreme in državi dostave blaga še trajajo ter da bo pravočasno obveščen o končni odločitvi. Prav tako pove, da nima prav nobenih izkušenj v zvezi z izvozom blaga v tretje države, torej ne ve, kakšni dokumenti so potrebni za odpravo, kako bi morala svoje blago zapakirati, da bo primerno za tak transport ipd., zato za pomoč prosi špediterja.

Na koncu stranka še izrazi dvom, da bi bil kombiniran transport res primeren za njihovo blago, zato ga zaprosi še kakšno drugo možnost transporta – tako, kjer ne bi bilo veliko manipulacije blaga.

Špediter stranki pove, da mu v tem trenutku lahko pomaga le z okvirnimi stroški transporta, kaj več pa šele potem, ko bo blago narejeno in ko bodo vedeli, kam in kako ga o treba dostaviti.

4.2.4 POLNI PODATKI

V sredini junija se je stranka spet oglasila. Blago je izdelano, končna relacija je potrjena in pogodba podpisana. Špediterja stranka zdaj prosi za nasvet, kako blago zapakirati. Podatki o blagu pa so naslednji:

- vrsta blaga: pohištvo in deli pohištva,
- bruto teža: 5000 kg,
- volumen: 18 m³.

Zdaj ko je količina dokončna, špediter stranki svetuje, da blago zapakira čim bolj kakovostno. Najboljše bi bilo, da se blago paletizira, saj so v taki embalaži poškodbe blaga veliko manjše.

Stranka v celoti upošteva nasvet in čez nekaj dni sporoči še druge končne podatke o blagu:

- količina: 12 nestandardnih zabojev
- dimenzije zabojev (dolžina × širina × višina) v mm:
- kos 1500 × 1010 × 1730
- kos 1420 × 1270 × 1400
- kos 1430 × 950 × 800
- kos 1210 × 820 × 1050
- kos 1310 × 940 × 920
- kos 1250 × 83 × 1660
- kos 1250 × 92 × 1380
- kos 2760 × 930 × 310
- kos 2260 × 830 × 440
- kos 2450 × 920 × 730
- kos 1700 × 1350 × 170
- vrednost blaga: 20.078,07 EUR
- relacija: Komenda (SLO) – Reykjavik (ISL)
- dobavni pogoji: DDU (Incoterms 2000)

Stranka je prosila za končno kalkulacijo stroškov in določitev najbolj optimalne transportne poti za to blago. Še vedno je želela tudi ceno za direktni transport oz. transport s kar najmanj manipulacije.

4.3 KALKULACIJA STROŠKOV TRANSPORTNE POTI

Po prejemu in analizi končnih podatkov: teže, volumna, dimenzij in vrednosti blaga je špediter stranki sestavil dve ponudbi za prevoz blaga.

4.3.1 SAMOSTOJNI PREVOZ KOMENDA–KOPER–REYKJAVIK

Špediter pridobi ponudbo ladjarja za samostojen kontejnerski transport direktno iz Komende prek Luke Koper do pristanišča v Reykjaviku.

V stroške je vključena dostava praznega kontejnerja do stranke v Komendi, kjer ga ta sama natovori. Na ta način je lahko popolnoma prepričana, da je natovor potekal brez zapletov oz. poškodb na blagu. Natovorjen kontejner se potem odpelje v koprsko pristanišče in se natovori na prvo ladjo proti Reykjaviku.

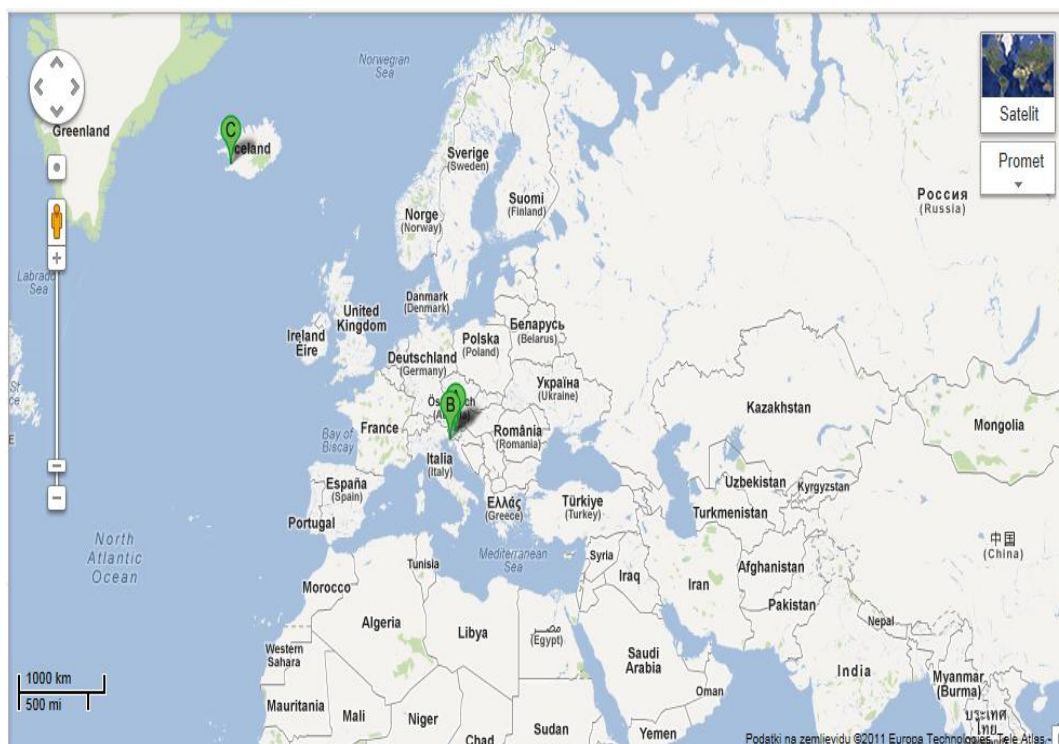
Kalkulacija stroškov je naslednja:

Kontejnerski prevoz	Valuta	Enota	Komenda–CFR Reykjavik 20' DB
Kamionski prevoz in lokalni stroški:			
prevzem in dostava	EUR	Kontejner	275,00
THC Koper	EUR	Kontejner	110,00
B/L set	EUR	Pošiljka	50,00
izvozno carinjenje	EUR	Pošiljka	30,00
naša storitev	EUR	Pošiljka	30,00
ISPS Koper	EUR	Kontejner	16,00
Skupaj:	EUR		511,00
Pomorski transport:			
Pomorska voznina	EUR	Kontejner	2.750,00
BAF	EUR	Kontejner	225,00
Skupaj:	EUR		2.975,00
Skupaj: KOMENDA–CFR REYKJAVIK	EUR		3.486,00

Tabela 1: Kalkulacija stroškov prek Luke Koper

Načrt poti ladje oz. kontejnerja je pa sledeč:

Komenda–Koper–Jadransko morje–Sredozemsko morje–Atlantski ocean–Islandija



Slika 1: Načrt poti kontejnerja

Ta transportna pot bi trajala približno 36 dni.

Zgornja kalkulacija se zdi špediterju precej visoka, saj bi to pomenilo, da predstavlja transport več kot 17 odstotkov skupne vrednosti blaga. Ker pa je na začetku stranki svetoval kombiniran prevoz, se ji ga odloči stranki znova ponuditi, ampak ne več kot zbirni, temveč kot samostojni prevoz od Rotterdama do Reykjavika.

4.3.2 SAMOSTOJNI PREVOZ KOMENDA–ROTTERDAM–REYKJAVIK

Špediter se odloči, da bo izdelal še eno kalkulacijo, in sicer tokrat prek rotterdamskega pristanišča.

Kalkulacija stroškov je naslednja:

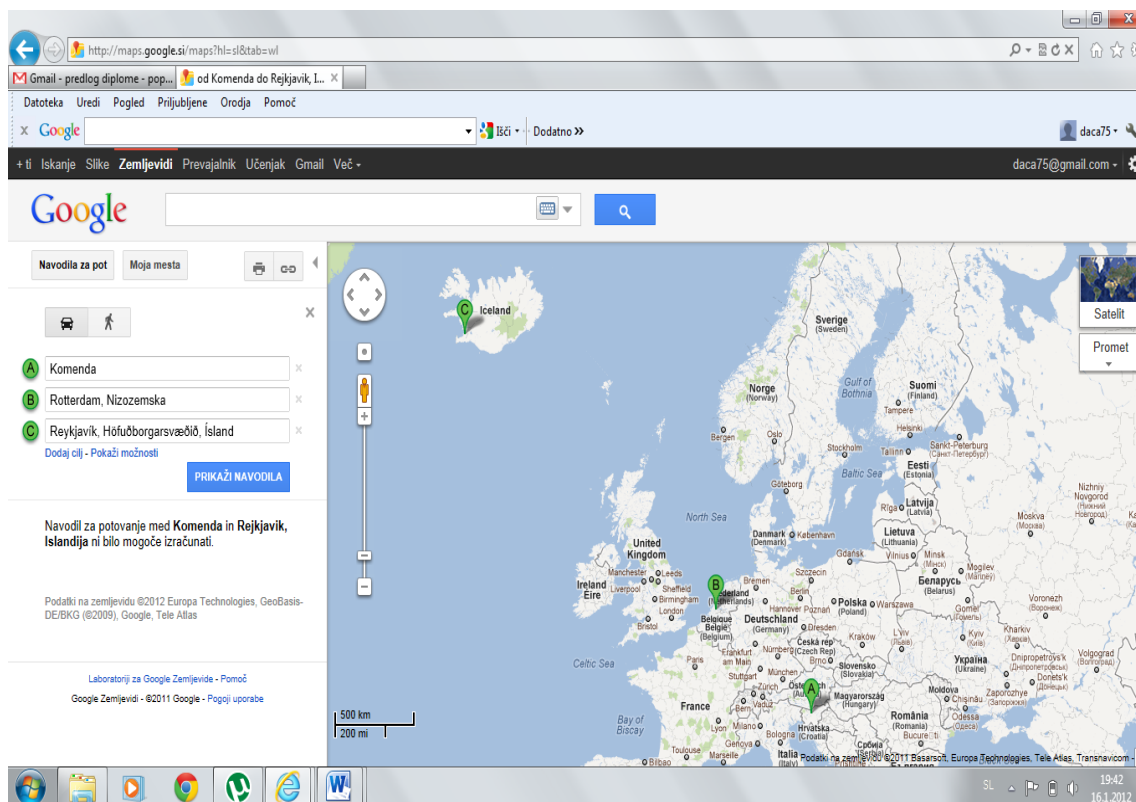
Kontejnarski prevoz	Valuta	Enota	Komenda–CFR Reykjavik 20' DB
Kamionski prevoz in lokalni stroški:			
prevzem in dostava	EUR	Pošiljka	750,00
izvozno carinjenje	EUR	Pošiljka	30,00
THC luka Rotterdam:			
raztovor tovornjaka, natovor v kontejner, natovor na ladjo	EUR	P + K	150,00
B/L set	EUR	Pošiljka	30,00
naša storitev	EUR	Pošiljka	30,00
Skupaj:	EUR		990,00
Pomorski transport:			
pomorska voznina	EUR	Kontejner	1.350,00
BAF	EUR	Kontejner	90,00
Skupaj:	EUR		1.440,00
Skupaj: KOMENDA–CFR REYKJAVIK	EUR		2.430,00

Tabela 2: Kalkulacija stroškov prek rotterdamskega pristanišča

Kot je razvidno iz druge kalkulacije, bi bil transport prek Rotterdama veliko ugodnejši kot prek Kopra. Poleg tega bi bil tranzitni čas tudi krajši, saj bi trajal približno 21 dni.

Načrt poti prek Rotterdama pa je sledeč:

Komenda–cestni transport do rotterdamskega pristanišča–Severno morje–Atlantski ocean–Islandija



Slika 2: Načrt poti kombiniranega transporta

4.3.3 SVETOVANJE STRANKI

Po prejemu in pregledu obeh kalkulacij je špediter stranko obvestil, da ji lahko ponudi dve možnosti prevoza blaga. Prva možnost je seveda prevoz prek kopskega pristanišča in druga možnost prek Rotterdama. Priložil je obe ponudbi.

Stranka je ponudbi pregledala in pred odločitvijo prosila špediterja za obrazložitev razlike v ceni ter za nasvet, katero možnost bi izbrala.

Špediter je stranki obrazložil, da je cena prek Kopa višja predvsem zaradi razloga, ker je pot ladje veliko daljša. Niso pa zanemarljivi niti stroški dostave kontejnerja iz Kopa do Komende in nazaj. Špediter je stranko opozoril, da naj dobro premisli, katero ponudbo bo izbrala, ker čeprav je transport končno res dražji, je veliko bolj brezskrben, saj se izognemo pretovarjanju blaga iz prve v drugo transportno enoto.

Stranka se je zahvalila za obrazložitev in se odločila za transport prek Rotterdama. Ključni razlog za to je bila cena, še bolj pa tranzitni čas, kateri je bil kar precej krajši.

4.4 IZVEDBA TRANSPORTA

4.4.1 POTREBNI DOKUMENTI

Transportna pot je izbrana in določena, zato lahko špediter začne izvedbo. Stranko obvesti o predvidenem dnevu natovarjanja ter približni uri prihoda tovornjaka.

Stranka špediterja vpraša, kakšne oz. katere dokumente mora pripraviti za voznika in katere za izvozno carinjenje blaga.

Špediter stranko pouči, da je za carinjenje blaga treba izdati naslednje dokumente:

- račun (ang. Invoice), na katerem mora biti razvidno, kdo je prodajalec oz. pošiljatelj, kdo je kupec in kdo prejemnik, če nista identična. Popolni nazivi in naslovi so obvezni;
- prav tako mora biti napisan poln trgovski naziv ter tarifna (carinska) številka blaga;
- specifikacijo pakiranja blaga (ang. Packing List), na kateri mora pisati, kakšno blago je predmet transporta, kako je zapakirano, koliko kosov je česa ...;
- obvezno je označeno skupno število tovorkov in njihova neto in bruto teža;
- certifikat o izvoru blaga, ker je vrednost več kot šest tisoč evrov (EUR1).

Za odhod tovornjaka na pot pa mora stranka vozniku izdati še:

- tovorni list oz. CMR, na katerem bodo napisani vsi podatki o pošiljatelju, mestu natovora, prejemniku, mestu raztovora, skupno število tovorkov ter bruto teža;
- tovorni list mora biti žigosan in podpisan s strani pošiljatelja in s strani prevoznika, ki bo blago natovoril.

Na osnovi vseh teh dokumentov lahko špediter opravi izvozno carinjenje blaga. Šele nato, ko voznik dobi v posest vse omenjene dokumente ter še izvozno deklaracijo, gre lahko na pot.

Certifikat o izvoru blaga – EUR1

Stranka, ki očitno nima prav nobenih izkušenj z izvozom blaga v tretje države, ne ve, kaj je EUR1 in kako pride do njega, zato o tem povpraša špediterja.

Razloži ji, da je to poseben certifikat, s katerim pošiljatelj oz. prodajalec dokazuje, da je izdelano blago slovenskega oz. evropskega izvora. Tak izvor blago dobi le, če je v celoti izdelano v državi članici ali pa je vsaj toliko obdelano / dodelano, da je glavnina proizvoda še vedno narejena v državi članici.

Špediter stranki pove, da obrazec EUR1 pridobi na Gospodarski zbornici Slovenije (GZS), izpiše ga pa lahko sam ali pa bo to zanj naredil špediter. Originalni obrazec mora biti žigosan in podpisan ter poslan na špediterjev naslov še pred izvoznim carinjenjem, saj se mora predložiti carini skupaj z drugimi dokumenti.

Izdaja EUR1 za izvoznika ni obvezna, vendar prinese veliko dobrega njegovemu kupcu, saj je na njegovi osnovi precej zmanjšana uvozna carinska stopnja ali največkrat blago celo popolnoma oproščeno carine.

Stranka po tem EUR1 pridobi in ga pošlje špediterju, da ga ta pravilno izpiše ter priloži k drugim dokumentom.

EUR. 1 St./N ^o A 2000678	
<i>Praden izpolnila obrazec, predenite navodila na hrbtni strani! See notes on reverse before completing this form</i>	
1. Izvoznik (ime, pošta naslov, država) Exporter (name, full address, country)	2. To potrdilo se uporablja za preferencialno trgovino med Certificate used in preferential trade between in / and (navedite ustrežne države, skupine držav ali teritorije) (insert appropriate countries, groups of countries or territories)
3. Prejemnik (ime, pošta naslov, država) (navedite neobvezno) Consignee (name, full address, country) (Optional)	4. Država, skupine držav ali teritorij porekla izdelave Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating
	5. Namenska država, skupine držav ali teritorij Country, group of countries or territory of destination
6. Podatki v zvezi s prevozom (navedite neobvezno) Transport Details (Optional)	7. Opombe Remarks
8. Zaporedna številka; oznake in številke; število in vrsta paketov ⁽¹⁾ ; poimenovanje blaga Item number; Marks and numbers; Number and kind of packages ⁽¹⁾ ; Description of goods	9. Bruto teža (kg) ali druga mera Gross mass (kg) or other measure (litres, m ³ , etc.)
	10. Računi (navedite neobvezno) Invoices (Optional)
11. CARINSKA OVRHOTEV / CUSTOMS ENDORSEMENT Ovrhena opomba / Declaration certified Izvozna dokumenta ⁽²⁾ / Export documents ⁽²⁾ Tip / Form _____ St. / No. _____ Carinski urad / Customs office: _____ Država ali ozemlje izdaje / Issuing country or territory: _____ Kraj in datum / Place and date: _____ Pečat / Stamp	12. IZJAVA IZVOZNIKA DECLARATION BY THE EXPORTER Podpisani izjavim, da zgoraj poimenovano blago izpolnjuje vse pogoje, potrebne za izdajo tega potrdila. I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Kraj in datum / Place and date: _____

Slika 3: Obrazec EUR1

4.4.2 NATOVOR TOVORNJAKA

Na željo stranke tovornjak prispe na njihov naslov ob 9. uri dopoldne. Težav z natovorom vozila stranka nima, a vseeno prosi voznika za pomoč, ker so palete nestandardne. Voznik jim svetuje, kako naj jih natovorijo, in tako tudi storijo.

Po končanem natovoru voznik blago zavaruje s transportnimi trakovi za privezovanje ter počaka na vse potrebne dokumente. Potem se odpravi na špedicijo opraviti še izvozni carinski postopek.

4.4.3 PRIHOD V ROTTERDAMSKO PRISTANIŠČE

Izvozno carinjenje je bilo uspešno zaključeno in voznik se odpravi na pot proti rotterdamskemu pristanišču. Špediter v tem času obvesti svojega partnerja v Rotterdamu

o njegovem prihodu – pošlje tako imenovano najavo prihoda oz. z angleško besedo 'avisu'.

Na 'avisu' so napisani ključni podatki, kateri so nujni za vstop tovornjaka v pristanišče:

- poln naziv odgovorne špedicije,
- poln naziv pošiljatelja in prejemnika,
- poln naziv prevoznika, registrska številka vozila ter ime in priimek voznika,
- končna destinacija
- ter skladišče raztovora v pristanišču.

Včasih oz. v nekaterih lukah mora imeti voznik za vstop tudi posebno dovolilnico, ki mu jo izpiše špediter, vendar tokrat zadostuje že to, da ima voznik v roki ta 'avisu', žigosan s strani špediterja.

4.4.4 PRETOVOR BLAGA V KONTEJNER

Pristaniški delavci voznika usmerijo v pravo skladišče, kjer ga že čaka kontejner, na katerega se bo blago pretovorilo.

Tovornjak zapelje na nakladalno rampo, skladiščniku odda potrebne papirje in stopi v skladišče nadzorovat potek pretovarjanja. Voznik je namreč za svoje blago odgovoren le do mesta raztovora, vendar je pravilno, da nadzoruje tudi raztovor, ker v primeru poškodbe blaga pri tem dejanju napiše zaznamek na tovorni list 'blago poškodovano pri raztovoru' in se tako izogne nepotrebnemu plačilu reklamacije.

Voznik v našem primeru ugotovi, da se je blago na kontejner preložilo brez poškodb ali težav. Na koncu v roke dobi še CMR, potrjen in žigosan od skladiščnika, ki je opravil pretovor. S tem je zaključil svoje delo.

4.5 SPREMEMBA POGOJEV DOBAVE

V času voznikove poti proti Rotterdamu stranka špediterja obvesti, da sta si njihov kupec in prejemnik premislila glede pogojev te dobave. Tako se dobavni pogoji iz CFR spremenijo v DDP.

S spremembo dobavnih pogojev želi islandski prejemnik doseči, da se mu transportni in drugi stroški računajo skupaj z blagom, saj ima s tem tudi manj drugih stroškov, kot so npr. stroški bančnih nakazil in stroški uvoznega carinjenja ter kar je včasih še bolj pomembno: prihrani čas z iskanjem primernega špediterja.

Seveda pa za prodajalca to pomeni nekoliko več dela z organizacijo transporta, saj mora zdaj s špediterjem uskladiti še podrobnosti raztovora v pristanišču v Reykjaviku, uvoznega

carinjenja in dostave do kupca. Stroške, ki bodo s tem nastali, bo stranka vključila v končni račun, izdan kupcu.

Stranka špediterja zaprosi za novo kalkulacijo blaga, katero špediter naredi in posreduje:

Kontejnarski prevoz	Valuta	Enota	Komenda–CFR Reykjavik 20' DB
Kamionski prevoz in lokalni stroški:			
prevzem in dostava	EUR	Pošiljka	750,00
izvozno carinjenje	EUR	Pošiljka	30,00
THC luka Rotterdam:			
raztovor tovornjaka, natovor v kontejner, natovor na ladjo	EUR	P+K	150,00
B/L set	EUR	Pošiljka	30,00
naša storitev	EUR	Pošiljka	30,00
Skupaj:	EUR		990,00
Pomorski transport:			
pomorska voznina	EUR	Kontejner	1.350,00
BAF	EUR	Kontejner	90,00
Skupaj:	EUR		1.440,00
Skupaj: KOMENDA–CFR REYKJAVIK	EUR		2.430,00
THC in ostali stroški v luki Reykjavik	EUR	Kontejner	230,00
Uvozno carinjenje	EUR	Pošiljka	30,00
Dostava do stranke	EUR	Kontejner	90,00
Skupaj: KOMENDA–DDP REYKJAVIK	EUR		2.780,00

Tabela 3: Nova kalkulacija stroškov – sprememba dobavnih pogojev

Stranka ponudbo posreduje kupcu ta pa naprej prejemniku. Prejemnik sporoči, da je sprejemljiva in jo potrди. Dobavni pogoji se tako spremenijo, kar pa zdaj predstavlja manjši problem, saj so prvotni, originalni računi že v Rotterdamu.

4.5.1 SPREMEMBA DOKUMENTOV

Špediter svojega partnerja v Rotterdamu obvesti o spremenjenih dobavnih pogojih ter mu naroči, da vse stroške, ki bodo nastali v luki Reykjavik računa njemu, ne prejemniku.

Stranki pa naroči, da na računih spremeni dobavne pogoje in originale po hitri pošti pošlje na določen naslov v Rotterdamu (špediterjevemu partnerju), kopije pa njemu po elektronski pošti. Tako se izognemo dodatnemu izgubljanju časa, saj brez originalnih računov uvozno carinjenje na Islandiji ne bo mogoče.

Stranka še isti dan špediterja obvesti, da so novi računi poslani direktno njegovemu partnerju v Rotterdam in da bodo predvidoma prispeli naslednji dan oz. en dan kasneje. Ker je to ravno dovolj hitro in bodo dokumenti samo dan ali dva kasneje na cilju kot tovarnjak, špediter meni, da to ne predstavlja nobenega problema pri pravočasni odpremi kontejnerja na ladjo.

Dokumenti res prispejo v Rotterdam dva dni po prispetju tovarnjaka in dva dni pred predvideno odpremo kontejnerja na ladjo, tako da ni nobenih zadržkov za pravočasno odpremo.

4.6 PRIHOD LADJE V PRISTANIŠČE V REYKJAVIKU

Kontejner z našim blagom je varno vkrcan in ladja je na poti proti Reykjaviku. Potovanje traja natančno 17 dni. Po prispetju v luko ladjar o tem obvesti špediterja.

Špediter ladjarju naroči izkrcanje kontejnerja ter o njegovem prispetju obvesti prejemnika.

Toda prejemnik še ne želi prejeti blaga, saj mu je prodajalec obljubil, da bodo blago montirali njegovi strokovnjaki, ki pa jih ne bo vsaj še nekaj dni.

Islandski špediter o tem obvesti direktno organizatorja transporta – špediterja v Sloveniji – ter mu pove, da se bo kontejner moral zdaj uskladiščiti v pristanišču, kar bo prineslo dodatne (nepričakovane) stroške: skladiščenje, dodatna manipulacija, stojnina ipd.

Tega špediter v svoji prvotni kalkulaciji ni upošteval, zato stranko o tem takoj obvesti. Stranka pa je o tem že obveščena s strani svojega kupca; dejansko se čakajo njegovi monterji.

Špediter o tem obvesti svojega Islandskega kolega ter se dogovorita, da v tem času uredita in izvedeta vsaj vse potrebno za sprostitev blaga v promet. To se lahko začne, ko je kontejner raztovorjen z ladje, kar pa traja dan ali dva.

4.7 UVOZNI POSTOPEK

Špediter na Islandiji že ima vse dokumente, ki so potrebni za uvozno carinjenje blaga ter njegovo sprostitev v promet znotraj države. Od prejemnika zahteva samo še podpisano in žigosano pooblastilo, da jo lahko izvede v njegovem imenu.

Uvozno carinjenje poteka brez zapletov in je končano v dveh dneh po izkrcanju kontejnerja v skladišče pristanišča. Certifikat EUR1, ki ga je priložila stranka, pa uvozniku omogoči uvoz blaga po carinski stopnji 0 odstotkov.

4.8 DOSTAVA KONTEJNERJA

Po točno po 11 dneh stanja kontejnerja v luškem skladišču prejemnik obvesti špediterja, da se zdaj lahko izvede še dostava na njegov naslov. Vendar pa tukaj nastane dodaten problem: prejemnik nima prav nobenih manipulacijskih sredstev za raztovor na razpolago saj niso podjetje, ampak javna ustanova – univerza.

Špediter ima zdaj resničen problem, saj se mora blago nekako raztovoriti s kontejnerja, česar pa prejemnik očitno ne more izvesti sam. Špediter se zato za pomoč obrne na podjetje v bližini, katero bi lahko posodilo manipulacijsko sredstvo – viličar. Podjetje ga je pripravljeno dati na razpolago za nekaj ur tisti dan; najem viličarja bo plačal prejemnik sam.

Ko kontejner prispe, podjetje pripelje viličar na dogovorjen naslov in raztovor se izvrši brez problemov. Prejemnik podpiše in žigosa še spremljajoči tovorni list. Tovornjak prazen kontejner pripelje nazaj v luko in o tem obvesti špediterja.

Na to se dokončajo še druge operacije v organizaciji transporta: islandski špediter potrdi dostavo v svojem informacijskem sistemu in o tem obvesti svojega nizozemskega kolega, ki dokonča transportne listine s svoje strani in jih nato pošlje še špediterju v Sloveniji v dokaz zaključenega oz. opravljenega posla.

4.9 IZSTAVITEV RAČUNA IN DOKAZILO O PREDAJI BLAGA

Ko je posel opravljen, organizator transporta o tem obvesti svojo stranko in ji izstavi račun za opravljeno storitev. Končni znesek opravljene storitve se precej spremeni od prvotno poslano ponudbe, saj so dodani še stroški skladiščenja v luki in najem manipulacijskega sredstva.

K računu špediter priloži dokazilo o predaji blaga – tovorni list podpisan in žigosan s strani prejemnika.

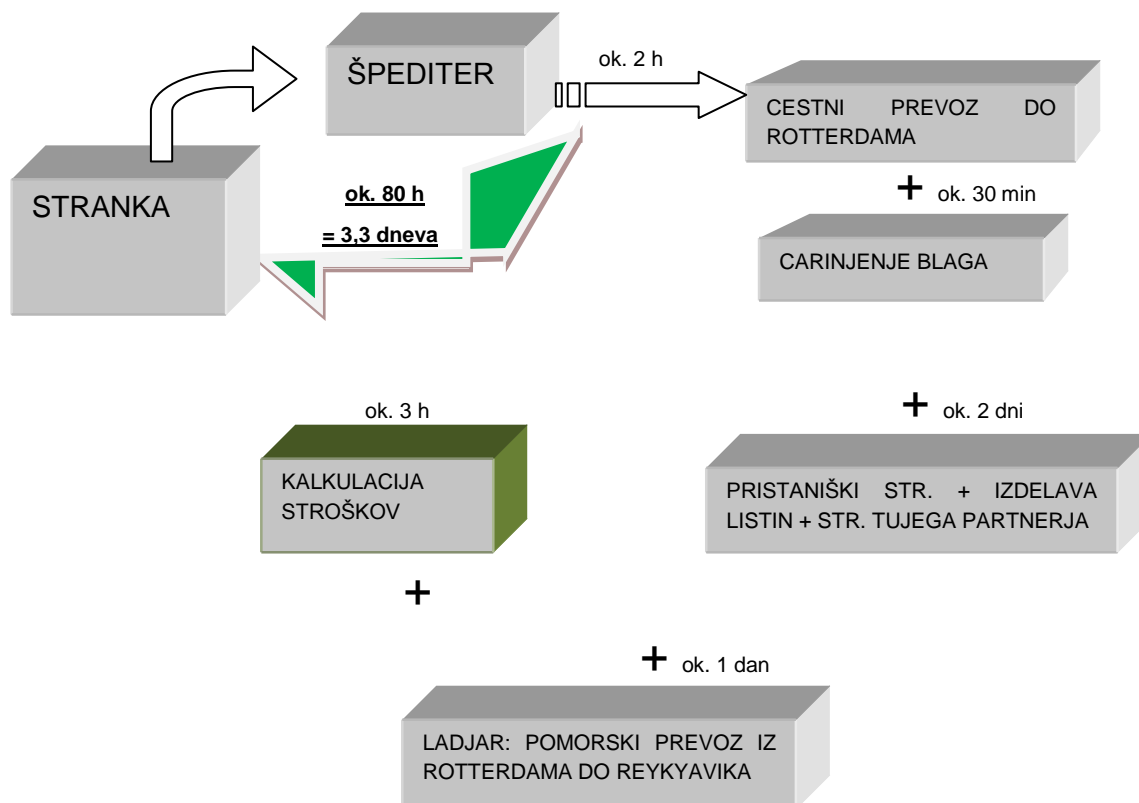
Z izstavitvijo računa za opravljeno storitev in s priloženim dokazilom o predaji blaga brez kakršnih koli zadržkov zaradi manka, poškodb ipd. se postopek instradacije uspešno zaključi.

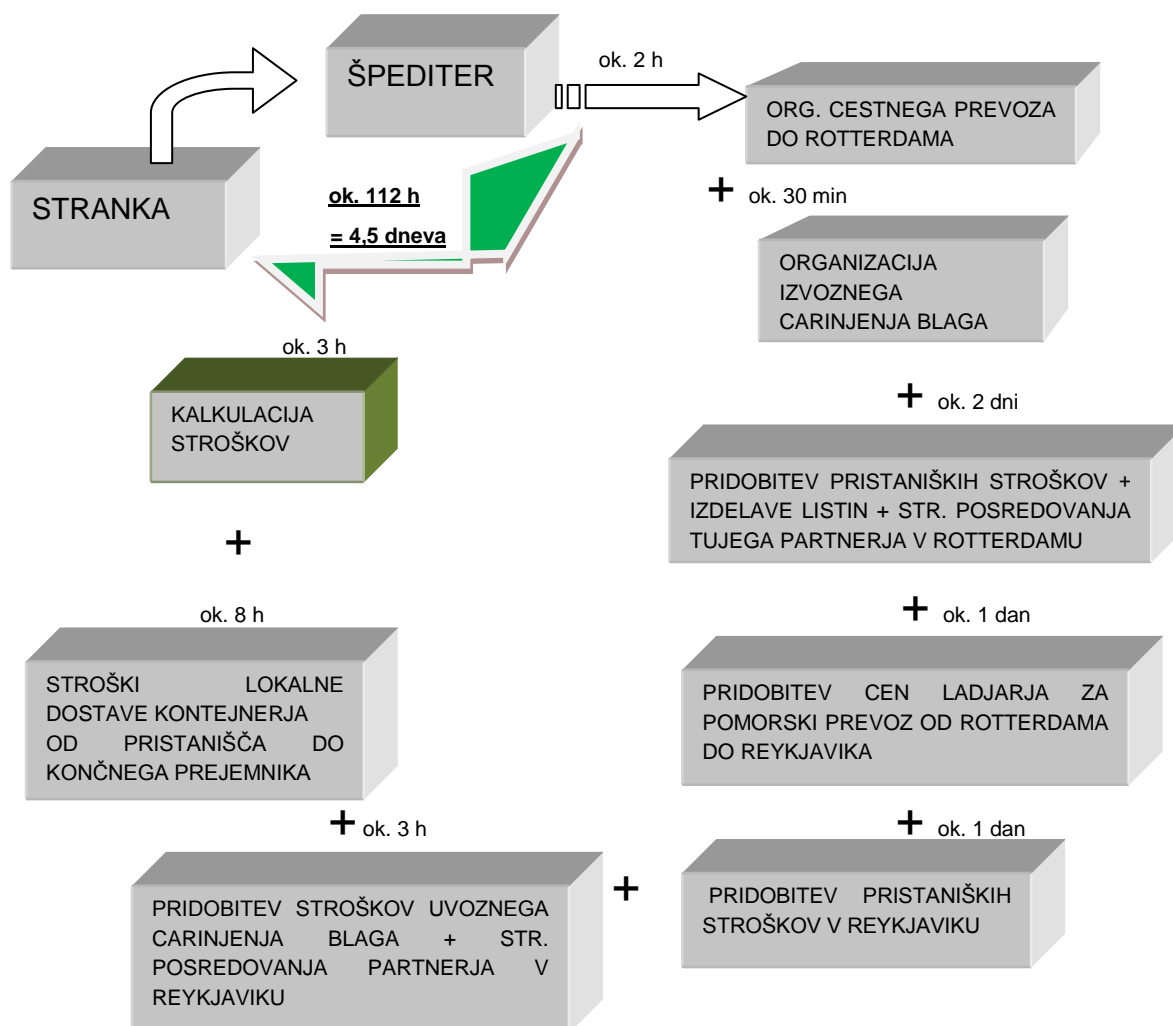
Špediter je zadovoljen z opravljenim delom, saj je potekalo večinoma brez zapletov. Stranka se zahvali za vso pomoč in prav tako izkaže svoje zadovoljstvo nad opravljeno storitvijo ter nad profesionalnostjo špediterja.

4.10 ZAKLJUČEK

Za lažje razumevanje, kaj vse je potrebno vključiti v kvalitetno izdelavo instradacije, v zaključku ves postopek predstavimo še z diagramom oziroma preglednico poteka tega opravila. Vključimo še približno oceno potrebnega časa za vsak postopek posebej:

Primer številka 1 – DOBAVNI POGOJI CFR:



Primer številka 2 – DOBAVNI POGOJI DDP:

5 SLABOSTI IN PREDLOGI ZA POVEČANJE KAKOVOSTI

5.1 SLABOSTI

Največja slabost velikih špediterskih hiš, med katere spada tudi DSV transport, d. o. o., je po našem mnenju ta, da premalo ponujajo možnost instradacije svojim komitentom. V tej diplomski nalogi je prikazanih dovolj razlogov, da instradacija lahko prinese tisto "dodano vrednost" špediterski hiši, zato je popolnoma nerazumljivo, zakaj se ne uporablja pogosteje.

Velike špediterske hiše imajo po navadi že vse optimalne rešitve za njeno nemoteno izvedbo (kader, pripomočke, znanje, informacijsko tehnologijo, razvejano mednarodno mrežo partnerjev ipd.), česar za manjše špediterske hiše ne moremo trditi, zato je velika slabost, da je ne uporabljajo.

Prav tako je neizvajanje instradacije bolj pogosto slabost za zaposlene v tem podjetju, saj hitro izgubijo stik z njenim postopkom in lahko pri naslednji izvedbi pozabijo vključiti recimo kakšen podatek ali strošek, pomemben za njihovo stranko ali njih. In ker instradacija zahteva interdisciplinirano znanje in širino na vseh področjih, jih neizvajanje lahko od tega znanja precej oddalji.

5.2 PREDLOGI ZA POVEČANJE KAKOVOSTI STORITVE INSTRADACIJE

Glede na potek instradacije, ki smo jo opravili v podjetju DSV Transport, d.o.o., smo mnenja, da bi lahko njeno kakovost nekoliko izboljšali. V nadaljevanju napišemo nekaj predlogov.

5.2.1 KALKULACIJSKI ODDELEK

Prvi predlog bi bil vsekakor uvedba posebnega kalkulacijskega oddelka, ki bi se ukvarjal izključno s to nalogo.

Ugotovili smo, da špediterju vzame ogromno časa, da sestavi tako ponudbo, saj mora pridobiti ogromno podatkov, povezati se mora z več oddelki znotraj podjetja, sam narediti kalkulacije ipd. Ker pa to ni edini posel, s katerim se mora ukvarjati, lahko špediter pozabi na določeno storitev in s tem oškoduje podjetje za večji zaslužek.

5.2.2 VEČJI Poudarek na storitvi instradacije

Prav tako menimo, da bi se sama storitev instradacije lahko bolj promovirala – posebno pri že obstoječih strankah.

Storitev je za podjetje lahko ključen vir dodatnega zaslужka, saj se z njo stranki ponudi popolna svoboda delovanja na njenem prvotnem področju, da ne izgublja časa z dodatnimi stvarmi – k temu pa danes težimo vsi. Izvedbo instradacije pa bi podjetje lahko še dodatno zaračunalo, kar se stranki na končnem znesku ne bi veliko poznalo, podjetje pa bi imelo dodaten zaslужek.

5.2.3 IZOBRAŽEVANJE ZAPOSLENIH

Najpomembnejši predlog, katerega bi podali, pa je izobraževanje zaposlenih na tem področju. Prek osebnega razgovora smo namreč ugotovili, da instradacijo slabo poznajo oziroma sploh ne vedo, kaj to je, čeprav jo, sicer bolj posredno, opravljajo skoraj vsak dan.

Zaposleni, ki imajo najrazličnejše kontakte s strankami (carinski, transportni in prodajni oddelek), bi morali imeti vsaj toliko znanja na tem področju, da bi strankam to storitev lahko tudi ponudili. Če bi stranki storitev prišla v poštev, pa bi jo napotili na kalkulacijski oddelek, kjer bi ji natančno razložili njen potek.

Še posebno ključnega pomena bi lahko imel tukaj carinski oddelek, ki bi stranki lahko svetoval tudi z določanjem tarif njihovega blaga, če bi stranka imela s tem problem, ter s pregledom carinskih stopenj v določenih državah.

6 ZAKLJUČEK

O pomenu instradacije na splošno je v strokovni literaturi zelo malo napisanega. Opisujejo jo kot najpomembnejši in najtežji del špediterjevega dela, vendar si težko predstavljamo, kaj konkretno to pomeni, dokler se tega ne lotimo sami. Da je res najtežji in najbolj zahteven proces v špediciji, smo vsekakor v diplomski nalogi tudi dokazali.

Prikazali smo še, kako instradacija poteka v določeni špediterski hiši oziroma kako se je loti njen zaposleni. Opisali smo, s kakšnimi problemi se, ker ni oddelka, ki bi se instradacije lahko lotil bolj natančno, zaposleni pri tem sreča in kako jih reši, kakšne pripomočke pri tem uporablja, katere transportne veje pozna ter vključi v izvedbo in kakšno širino znanja mora za to imeti.

V diplomski nalogi dokažemo tudi, da je instradacija še vedno pomemben vir zaslužka tudi za večja špeditersko-logistična podjetja. Če si pogledamo opisani primer, vidimo, da je špediter s svojo strokovno izvedbo instradacije pravzaprav pridobil določeno stranko in s tem podjetju prinesel dodaten zaslužek, saj se je stranka po tem še velikokrat obrnila nanj za različne Transporte.

Na konkretni izvedbi instradacije pa špediter že tako ali tako lahko zasluži lep znesek, saj je izvedba določenega oz. predlaganega transporta za njegovo stranko še vedno precej ugodnejša, kot bi bila druga varianta.

Resnično je škoda, da špeditersko-logistična podjetja instradaciji ne posvečajo več toliko pozornosti, kot so je nekoč, saj se nam zdi, da bi s tem lahko pridobili več manjših podjetij, katera pa v skupnem poslovanju le niso zanemarljiva.

Prav tako pa moramo izpostaviti še dodaten problem, s katerim se lahko zaposleni pri izvedbi instradacije sreča, kadar špediterska hiša nima tarifnega ali instradacijskega oddelka, in to je kako ovrednotiti svoje delo, kadar do končnega naročila izvedbe instradacije sploh ne pride.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

- Žvikart, B. (2006). *Mednarodna špedicija*. Maribor: samozaložba.
- Jakomin, I., Jelenc, M., Vlačič, P. (2006). *Temelji poslovanja špedicije*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.

Interni dokumenti:

- DSV Transport d.o.o. (2009): *Organizacija po 01.01.2010*. Kranj, 2009.
- DSV Transport d.o.o. (2011): *Interno poročilo o prodajnih aktivnostih*. Kranj, 2011.
- DSV A/S (2010): *Podatki o podjetju z internetne strani www.dsv.com*. Kranj, 2010.
- Friedl, A. (2009/10): *Pogodbeno pravo*. Kranj, 2009.
- Jakomin, I. (2007): *Temeljni pojmi o transportu*. Portorož, 2007.
- Jakomin, I. (2007): *Špedicija*. Portorož, 2007.
- Jakomin, I. (2007): *Pravni viri v špediciji in transportu*. Portorož, 2007.
- Jakomin, I. (2007): *Špeditorske organizacije in združenja*. Portorož, 2007.
- Kajtezovič Knez, D. (2010/11): *Špedicija in transportno zavarovanje*. Kranj, 2010.
- Kajtezovič Knez, D. (2009/10): *Logistični sistemi*. Kranj, 2009.
- Rihter, A.; Knez, M; Marič, D. (2009): *Oskrbne verige*. Kranj, 2009.

Spletne strani:

- Znan avtor:

Bimco: *Organizacija podjetja*. Pridobljeno 12. 1. 2012 z naslova <https://www.bimco.org/>.

Slovenske železnice: *Zakon o varnosti v železniškem prometu*. Pridobljeno 8. 1. 2012 z naslova http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/temeljni_dokumenti/zvzejp.pdf

Uradni list RS: *Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev Slovenije*. Pridobljeno 10. 11. 2011 z naslova <http://www.uradni-list.si/1/content?id=93627>

Uradni list RS: *Obligacijski zakonik*. Pridobljeno 10. 11. 2011 z naslova <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200797&stevilka=4826>

Uradni list RS: *Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1)*. Pridobljeno 8. 1. 2012 z naslova <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=2003126&stevilka=5386>

Univerza v Mariboru: *Študijska baza*. Pridobljeno 11. 11. 2011 z naslova http://www.sbaza.net/clanek_html.php?url_clanka=clanki_sb1%2Ffq%2Fizpit_odgovori_pr_avna_razmerja2.sb&vsebina_replace=fq

Univerzitet u Sarajevu, BiH: *Seminarski radovi iz špeditorskog poslovanja*. Pridobljeno 10. 11. 2011 z naslova <http://www.scribd.com/doc/23634520/SKRIPTA-IZ-%C5%A0PEDICIJE>

Wikipedia: *AirWay Bill*. Pridobljeno 8. 1. 2012 z naslova http://en.wikipedia.org/wiki/Air_waybill

Wikipedia: *Konvencija o mednarodnih železniških prevozih*. Pridobljeno 8. 1. 2012 z naslova http://sl.wikipedia.org/wiki/Konvencija_o_mednarodnih_%C5%BEelezni%C5%A1kih_prevozih

- Brez avtorja:

IATA splošni pogoji poslovanja (ang. IATA General Conditions of Carriage). Pridobljeno 12. 12. 2011 z naslova http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf

KAZALO SLIK

Slika 1: Načrt poti kontejnerja	19
Slika 2: Načrt poti kombiniranega transporta.....	21
Slika 3: Obrazec EUR1	23

KAZALO TABEL

Tabela 1: Kalkulacija stroškov preko luke Koper	18
Tabela 2: Kalkulacija stroškov preko luke Rotterdam	20
Tabela 3: Nova kalkulacija stroškov - sprememba dobavnih pogojev.....	25