



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Logistično inženirstvo
Modul: Cestni promet

NEPOVEZANOST CARINSKIH ŠPEDICIJ V REPUBLIKI SLOVENIJI

Mentor: mag. Branko Lotrič, univ. dipl. inž. prom.
Somentor: Pavle Hevka, mag. posl. ved
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kandidatka: Sarra Hanželj

Ljubljana, oktober 2016

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču in somentorju Pavletu Hevki za pomoč in navodila pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

Želim se zahvaliti svojim staršem Danieli in Miroslavu Hanželju, ki so mi z nesebično pomočjo čuvanja mojih otrok omogočilo obiskovanje predavanj.

Zahvala gre tudi moji najboljši prijateljici Renati Mahić, ki mi je nudila čustveno podporo, kadarkoli sem želela vse skupaj vreči v koš, in venomer ponavljala, naj zaključek študija postavim na prvo mesto.

Posebej se želim zahvaliti svojemu možu Adrreju Hanželju, ki mi nudi vso možno tehnično podporo, je hkrati glavni motivator in moja trdna skala, na katero se lahko oprem in zanesem – ljubim te in hvala za vse.

IZJAVA

»Študentka Sarra Hanželj izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

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

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Diplomsko delo se dotika reševanja konkretnega primera, s katerim se srečujemo v logistiki cestnega prometa. Zaradi nepovezanosti carinskih špedicij v morebitni enotni informacijski sistem se na delovnem mestu inženirja logistike znajdemo na izjemni preizkušnji, saj se je dogaja, da je blago, prepeljano iz poljubnega podjetja v drugo evropsko državo in nato še v državo izven evropske unije, carinjeno večkrat. Izvozna dokumentacija se izda pri dveh slovenskih špediterjih, zato pride do večkratnih nezaključenih procesov znotraj carinskega postopka. Primer se sicer sčasoma razplete, vendar bi ga enotni informacijski sistem lahko preprečil.

Kot rezultat diplomske naloge smo si zadali podrobno raziskavo praktičnega primera ter reševanja problematike, kako bi lahko morda predvideli in preprečili konkreten primer dvojnega carinjenja v opazovanem podjetju X.

Kot metode dela smo uporabili metode deskripcije, klasifikacije, kompilacije in komparacije. V diplomski nalogi smo naredili tudi anketno raziskavo in odgovore podrobno analizirali v razpravi.

Kot bomo videli, se predpostavka, da nepovezanost carinskih špedicij v Republiki Sloveniji povzroča težave pri zaključevanju dokumentacije, izkaže za utemeljeno.

KLJUČNE BESEDE

- logistika
- špedicija
- špediter
- carina
- transport

ABSTRACT

Degree paper is discussing solving of actual problem which we face in transport logistics. Because of poor connectedness of customs services in possible unified information system, the logistic engineers face a major problem, while there is a possibility that collection of customs on goods is done multiple times in case where the goods are shipped from a random company to an EU state and then again shipped outside EU. Export documentation is issued twice at different Slovenian customs service therefore we have a multiple unclosed processes within customs procedure. The issue is solvable, however all complication could have been easily avoided with unified information system. For foreseen outcome of the degree paper we have taken a detailed research of a practical case in a company X and solving of an issue how we could possibly avoid multiple customs on good.

We applied different methods of work such as description, classification, compilation and comparison. We have also included a survey, whose answers were thoroughly analyzed. As it will be shown our assumption that lack of connection within custom services in Slovenian Republic causes issues in completing all documentation will prove to be correct.

KEYWORDS

- Logistics
- Freight forwarding
- Customs service
- Customs
- Transport

KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Cilji naloge.....	1
1.3	Predpostavke in omejitve diplomske naloge.....	2
1.4	Raziskava javnega mnenja o nepovezanosti carinskih špedicij.....	2
1.4.1	Raziskovalna metodologija – metode in tehnike zbiranja podatkov.....	2
1.4.2	Opis inštrumenta.....	3
1.4.3	Opis vzorca.....	4
1.4.4	Opis obdelave podatkov.....	4
1.5	Metode dela.....	4
2	TEORETIČNE OSNOVE.....	5
2.1	Špedicija, špediter, carina, transport.....	5
2.1.1	Kaj je špedicija – pojem in razvoj.....	5
2.1.2	Oprelitev pojma in vloga špediterja.....	7
2.2	Kaj je carina, carinski pojmi in vloga carine.....	9
2.3	Transport: opredelitev temeljnih pojmov.....	13
2.3.1	Narodnogospodarski pomen transporta.....	14
2.3.2	Razvrščanje transporta.....	16
2.3.3	Transportna storitev.....	16
2.3.4	Transportne zvrsti.....	16
2.3.5	Transportna dokumentacija.....	17
3	ZGODOVINA.....	20
3.1	Zgodovina nastanka špedicije.....	20
3.2	Oris tehnološkega razvoja transporta.....	21
4	SPLOŠNE ZNAČILNOSTI ŠPEDICIJ V RS.....	22
5	PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA STANJA IN OPIS PODJETJA X.....	23
5.1	Opis postopka izvoza vozil in nastanek problema.....	23
6	REZULTATI ANKETNEGA VPRAŠALNIKA.....	26
6.1	Analiza rezultatov.....	26
6.2	Povezanost špedicij v Republiki Sloveniji.....	28
6.3	Vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev.....	29
6.4	Vpliv države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij.....	30
7	RAZPRAVA.....	31
8	ZAKLJUČEK.....	32
	LITERATURA IN VIRI.....	34

KAZALO SLIK

Slika 1: Pojem in pomen špedicije	7
Slika 2: Vloga špedicije in špediterja	8
Slika 3: Carinske storitve	9
Slika 4: Mednarodni transport.....	14
Slika 5: Dokument CMR	19
Slika 6: Benetke	22

KAZALO TABEL

Tabela 1: Strinjanje s trditvami o povezanosti špedicij v RS	28
Tabela 2: Strinjanje s trditvami o vplivu nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev	29
Tabela 3: Strinjanje s trditvami o vplivu države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij	30

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Spol anketirancev	26
Graf 2: Starostna skupina anketirancev	26
Graf 3: Kohezijska regija anketirancev	27
Graf 4: Najvišja dosežena formalna izobrazba	27
Graf 5: Povezanost špedicij v Republiki Sloveniji	28
Graf 6: Vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev	29
Graf 7: Vpliv države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij.....	30

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

V diplomski nalogi bomo predstavili špedicijo kot logistično dejavnost. Njena temeljna naloga je odprava in dostava blaga od proizvajalca do kupca, vključuje pa tudi vse druge posle, ki so potrebni oz. povezani z odpravo in dostavo blaga.

V mednarodnem trgovanju je proces fizičnega premeščanja blaga od prodajalca do kupca običajno sestavljen iz številnih dejavnosti. Osnovne storitve, ki jih nudijo mednarodna špedicijska podjetja, so carinjenje, mejna odprava, organiziranje transporta ter skladiščenje blaga.

Svet postaja na vseh področjih vse bolj povezana celota in pomen logistike močno narašča. S tem pa posredno narašča tudi pomen špedicije. Slovenska podjetja, ki se ukvarjajo z mednarodno špedicijo, se spopadajo z močno tujo konkurenco. Zato je pomembno, da nudijo kakovostne storitve in si s tem zagotovijo svoj prostor na mednarodnem trgu.

V diplomski nalogi se bomo orientirali na konkreten primer reševanja problema, s katerim smo se v preteklosti srečevali v logistiki cestnega prometa v podjetju A. Zaradi nepovezanosti carinskih špedicij v morebitni enotni informacijski sistem se zaposleni na delovnem mestu inženirja logistike znajde na izjemni preizkušnji, saj se dogodi, da je bilo blago, ki je bilo prepeljano iz našega podjetja v drugo evropsko in nato še v državo izven Evropske unije, carinjeno večkrat. Izvozna dokumentacija je bila izdana pri dveh slovenskih špediterjih, zato je prišlo do večkratnih nezaključenih procesov znotraj carinskega postopka. Blago je bilo preko države članice EU naknadno prepeljano v državo izven EU, kar je še dodatno otežilo postopek stornacije oz. popravka in preprečitve globe za opazovano podjetje.

1.2 CILJI NALOGE

Namen diplomske naloge je analizirati področje špedicijske dejavnosti in prikazati storitve špedicijskih podjetij, ki postajajo po vstopu v EU vse bolj kompleksne in obsežnejše. Prikazati nameravamo načine za preprečitev opisane situacije dvojnega carinjenja v opazovanem podjetju.

Za predviden rezultat diplomske naloge smo si zadali podrobno raziskavo praktičnega primera ter reševanja problematike, kako bi lahko morebiti predvideli in preprečili konkreten primer dvojnega carinjenja v opazovanem podjetju X.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE DIPLOMSKE NALOGE

Predpostavka je, da nepovezanost carinskih špedicij v Republiki Sloveniji povzroča težave pri zaključevanju dokumentacije, ki je potrebna kot dokazilo o zaključenem carinskem postopku po prestopu blaga iz EU. S tem je moten proces nadaljnjega dela lastnika blaga, ki je za nastalo situacijo tudi kazensko odgovoren.

Omejitve raziskave so v tem, da v dani in preštudirani literaturi nismo našli konkretnega primera reševanja problematike dvojnega carinjenja blaga, zato smo si pomagali z javno objavljenimi podatki in navodili Carinske uprave RS, zapiski, izkušnjami na podlagi lastnega reševanja tega problema v podjetju X in z anketo.

1.4 RAZISKAVA JAVNEGA MNENJA O NEPOVEZANOSTI CARINSKIH ŠPEDICIJ

Zanimalo nas je predvsem mnenje o tem, ali bi bilo dobro uvesti poenoten informacijski sistem v carinske službe in s tem prihraniti dolgotrajno reševanje komplikacij, ki nastanejo zaradi slabe komunikacije pri vlaganju dokumentov in izbiri špedicijskih služb, predvsem pa se izogniti stroškom, ki nastajajo zaradi dolgih netransparentnih postopkov, povezanih z reševanjem tega problema, smo med naključnimi prebivalci RS izvedli anketni vprašalnik.

1.4.1 Raziskovalna metodologija – metode in tehnike zbiranja podatkov

Raziskovalna vprašanja so namenjena preverjanju trenutne situacije pri analizi problematike zaradi nepovezanosti carinskih špedicij v RS. Na vsa vprašanja v vprašalniku bomo odgovorili z uporabo teorije in na podlagi odgovorov, ki smo jih pridobili. Zbiranje podatkov bo potekalo s pomočjo ankete. Na podlagi odgovorov 23 naključno izbranih oseb bomo poskušali dobiti čim bolj kakovostne odgovore, preko katerih bomo nato naredili analizo in sintezo.

Raziskovalna vprašanja ankete:

V anketi smo si zastavili tri glavne raziskovalne teme:

1. povezanost špedicij v Republiki Sloveniji,
2. vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev,
3. vpliv države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij.

Vsaka od treh glavnih raziskovalnih tem ima trditve, ki se navezujejo na glavno vprašanje.

V sklopu prvega raziskovalnega vprašanja imamo naslednja 4 trditve.

1. Povezanost špedicij v RS je urejena.
2. Carinske špedicije v RS med seboj dobro komunicirajo.
3. Odzivnost carinskih špedicij v RS je dobra.
4. Carinske špedicije uporabljajo enoten informacijski sistem.

V sklopu drugega raziskovalnega vprašanja smo postavili naslednjih 7 trditev.

1. Pretok informacij med špedicijami in carino je hiter.
2. Carinske špedicije v RS hitro opravljajo storitve.
3. Napake pri carinjenju se odpravljajo hitro.
4. Napake pri carinjenju se odpravljajo transparentno.
5. Carinske špedicije v RS opravljajo storitve brez napak.
6. Odzivnost carinskih špedicij v RS je dobra.
7. Nepovezanost carinske špedicije lahko pripelje do nepredvidljivih stroškov podjetij.

V sklopu tretje raziskovalne teme pa smo si zadali spodnjih 5 trditev.

1. RS vlaga dovolj finančnih sredstev v razvoj in nadgradnjo informacijskih sistemov carinskih špedicij.
2. Stanje povezanosti carinskih špedicij se skozi leta izboljšuje.
3. Prihodnost logistike zahteva povezovanje carinskih špedicij.
4. Sledenje in prenos podatkov z uporabo informacijske tehnologije v carinski špediciji je dobro razvito.
5. RS je v preteklih letih naredila korak naprej pri razvoju enotnega informacijskega sistema za povezovanje carinskih špedicij.

Anketa je bila sestavljena preprosto in razumljivo, da ne bi zaradi nerazumevanja vprašanj prišlo do nepravilnih odgovorov, vendar smo kljub temu dobili veliko število nepopolno rešenih anket. Poleg prvih nekaj splošnih vprašanj o spolu, starosti, izobrazbi, regiji bivanja in formalni izobrazbi je vprašalnik vseboval 20 vprašanj z danimi enostavnimi odgovori: popolnoma se ne strinjam, se ne strinjam, niti niti, se strinjam in popolnoma se strinjam. Vprašanja so se nanašala na povezanost špedicij v Republiki Sloveniji, vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev in mnenje o vplivu države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij.

V anonimno anketo je bilo po zaključku obdelave podatkov vključenih 23 sodelujočih. Vsi naključno izbrani s seznama prejemnikov e-pošte so posredovali svoje odgovore.

1.4.2 Opis inštrumenta

Uporabili smo metodo zbiranja podatkov. Nato so anketiranci vsako od 16 trditev ocenili z ocenami od 1 do 5 na Likertovi lestvici.

1.4.3 Opis vzorca

Za vzorec smo vzeli 23 naključno izbranih ljudi iz mailing liste, ki smo jim ponudili možnost sodelovanja v anketi. V kratkem sporočilu je bila prošnja za izpolnitev vprašalnika z jasnimi navodili in povezava do spletnega programa enka.si, v katerem smo oblikovali anketo. Predvidevamo, da so sodelujoči odgovarjali pošteno in po svojih najboljših močeh podali čim natančnejše odgovore.

1.4.4 Opis obdelave podatkov

Podatke, ki smo jih zbrali z vprašalnikom, smo najprej analizirali s pomočjo statističnih metod. K temu pripomore že spletni program sam. Na ta način smo ugotovili, koliko vprašanih se s trditvami nikakor ne strinja, se ne strinja, niti se strinja niti se ne strinja, se strinja in se popolnoma strinja. Podatki v tabeli so točno pokazali, kako so se vprašani razdelili po posameznih stopnjah strinjanja. Za vsakega od teh dejavnikov so prikazane frekvence in odstotki posameznih ocen. Poleg tega je za vsak dejavnik prikazana aritmetična sredina.

1.5 METODE DELA

Pri izdelavi diplomske naloge smo uporabili naslednje znanstveno-raziskovalne metode: induktivno-deduktivno metodo, komparativno metodo, sintetično metodo, metodo deskripcije in metodo kompilacije.

V okviru deskriptivnega pristopa bomo uporabili naslednje metode:

- metodo deskripcije, s pomočjo katere bomo opisovali teorijo in pojme ter ugotovljena dejstva;
- metodo klasifikacije, kjer bomo definirali pojme;
- metodo kompilacije, kjer bomo s povzemanjem stališ drugih avtorjev v zvezi z izbranim raziskovalnim problemom prišli do oblikovanja novih stališč;
- metodo komparacije, kjer bomo primerjali dela različnih avtorjev.

V okviru analitičnega pristopa so bile uporabljene:

- metoda sinteze (razčlenjevali bomo ugotovitve iz prakse in iz teorije);
- metoda analize (povezovali bomo teoretične poglede in preverjene izide iz prakse v celoto).

Podatke bomo zbirali s pomočjo interneta, v knjižnici, v podjetju, ki ga opazujemo, in po pregledu zbranih podatkov iz ankete.

2 TEORETIČNE OSNOVE

2.1 ŠPEDICIJA, ŠPEDITER, CARINA, TRANSPORT

2.1.1 Kaj je špedicija – pojem in razvoj

Številni avtorji se v svojih strokovnih in znanstvenih delih ukvarjajo z vsebino in opredelitvijo pojma špedicija in špediter.

Špedicijo lahko s splošnim pojmom opredelimo kot storitveno gospodarsko dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem procesov premeščanja blaga v prostoru. Pri tem pojem organiziranje procesa premeščanja blaga pomeni izbiranje in vključevanje potrebnih ter ustreznih dejavnosti v proces premeščanja in vzpostavljanje takšnih razmerij med njimi, da zagotavljajo uresničitev njegovega cilja – premestitev blaga z enega mesta na drugo na najhitrejši, najvarnejši in najbolj ekonomičen način.

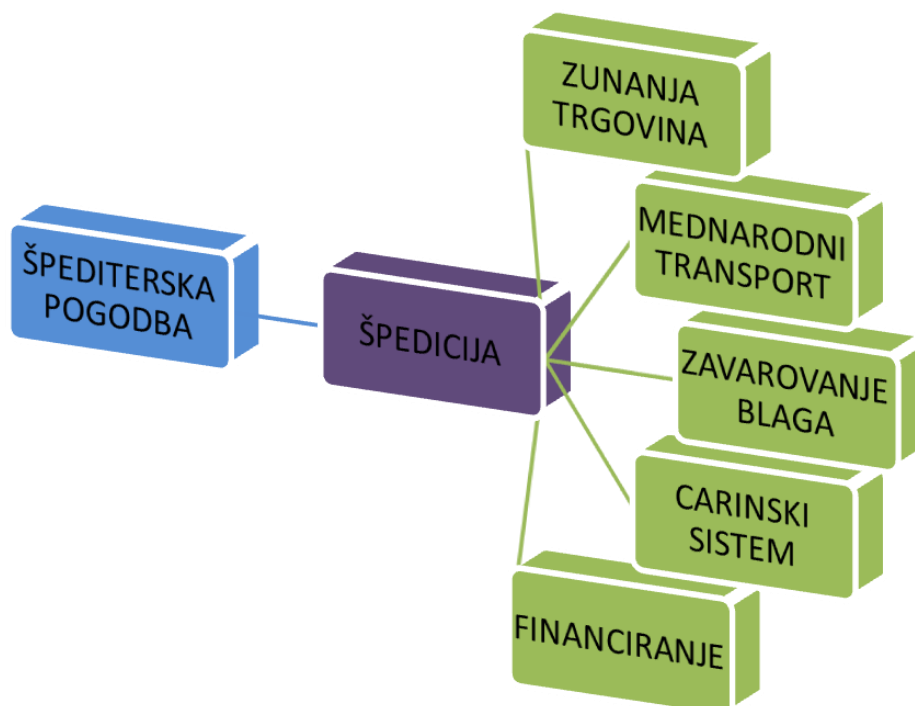
Za nemoteno gibanje blaga od odpremnega kraja v namembni kraj je treba poleg prevozov opraviti še prevzem blaga, kontrolo, skladiščenje, razne manipulacije, carinsko posredovanje na državnih mejah itd. Zato mednarodna trgovina operira skupaj s specializiranim špediterskim podjetjem, ki na podlagi svoje strokovne usposobljenosti in znanja v imenu lastnika blaga skrbi za načrtovanje in oblikovanje optimalnega procesa premeščanja blaga ter usmerja in uravnava njegovo izvedbo.

Opredelitve pojma špedicije in špediterja, zbrane iz različnih virov in različnih avtorjev, so naslednje:

- Špedicija, tudi spedicija je delovna organizacija, ki v domačem in mednarodnem prometu opravlja posle v zvezi z odpravo, odpravljanjem blaga, tovara (SSKJ, 2005).
- Špedicija je specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja s prevozom, odpravo, odpremo, (raz)pošiljanjem blaga (Slovar tujk, 2002, str. 1125).
- Beseda "špedicija" izhaja iz latinske besede "expedire", kar v praktični uporabi prevajamo z besedo odposlati, odpremiti (Ogorelc, 1996, str. 151).
- Špedicija je že desetletna gospodarska logistična dejavnost, ki s poslovnega vidika ni državno in zakonsko uravnana. Tudi ni monopolna, ampak je tržno usmerjena dejavnost s prosto izbiro, prostim tržnim dostopom ter svobodno konkurenco (Jelenc, 2000, str. 4).
- Špedicija je posebna gospodarska dejavnost, katere glavni poslovni predmet sta odprava in dostava blaga, vključuje pa tudi vse druge posle, ki so potrebni ali povezani z odpravo in dostavo blaga (Puharič, 1997, str. 203).
- Špedicija je specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem odprave in sprejema blaga in še z drugimi posli, ki so s tem v

zvezi. To dejavnost opravljajo špediterji (angl. "forwarding agent", nem. "Spediteur", franc. "commissionaire de transport"). Špedicija spada med storitvene dejavnosti, saj je špediter organizator in koordinator prevoza oz. distribucije blaga (Ogorelc, 1996, str. 151).

- Izraz Špedicija je prevzet in prilagojen prek nemškega "Spedition" in italijanskega "spedizione", ki izhodiščno pomeni prevoz, odpravo in se je razvil iz latinskega "expedire", ki pomeni pripravo na bojni pohod oziroma prvo osvoboditev, odstranitev okov. V zvezi s pojmom se danes uporabljajo pomeni, kot so prevoz, odprava, odprema, razpošiljanje blaga. Sam prevoz blaga se imenuje transport (Snoj, 1997, str. 642).
- Špediter je po zakonodaji večine evropskih držav komisionar. Špediter s statusom komisionarja je posrednik med izvoznikom oziroma uvoznikom kot svojim komitentom ter drugimi aktivnimi udeleženci zunajtrgovskega in prometnega sistema, kot so na primer razni prevozniki, prometni agenti, drugi špediterji, finančne in druge institucije, ki opravljajo špediterske posle v svojem imenu, a za tuj račun (Štemberger, 1996, str. 16).
- Špediter je gospodarstvenik, ki se poklicno in izključno ukvarja z organizacijo odprave blaga in dostave stvari s svojim komitentom z vsemi prevoznimi sredstvi in po vseh prevoznih poteh ter z drugimi posli, ki so s tem povezani (Turk, 2000, str. 3).
- Špedicijo lahko na splošno opredelimo kot storitveno gospodarsko dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem procesov premeščanja blaga (transportnih procesov) v prostoru, pri tem organiziranje procesa premeščanja blaga pomeni izbiranje in vključevanje potrebnih in ustreznih dejavnosti (oz. izvajalcev teh dejavnosti) v procesu premeščanja (transporta in njegovih uresničitvev njegovega cilja: premestitev blaga z enega na drugo mesto na najvarnejši, najhitrejši in najgospodarnejši način (Jelenc, 2000, str. 55).
- Špedicija je gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga in s posli, ki so s tem v zvezi (slika 1). Dejavnost opravljajo pravne in fizične osebe, ki se imenujejo špediterji (Žvikart, 2006, str. 16).



Slika 1: Pojem in pomen špedicije
(Vir: Žvikart, 2006, str. 18)

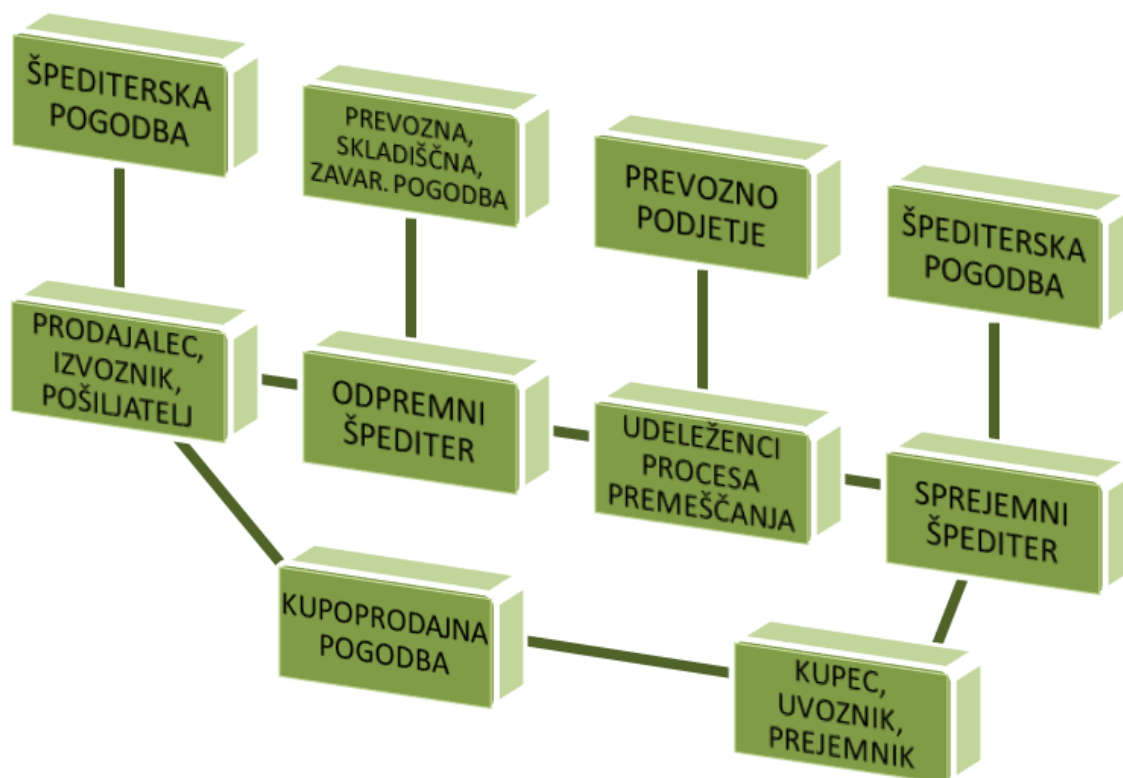
2.1.2 Opredelitev pojma in vloga špediterja

Špediter je gospodarstvenik, pravna ali fizična oseba, ki se ukvarja izključno z organizacijo odprave blaga svojih komitentov s pomočjo prevoznikov in drugimi nalogami, ki so s tem v zvezi. V definiciji špediterja so naslednje osnovne značilnosti:

- je gospodarstvenik in predstavlja samostojno kategorijo,
- je pravna ali fizična oseba,
- se poklicno ukvarja z odpravo blaga,
- se ukvarja izključno z odpravo blaga,
- redno le organizira odpravo komitentovega blaga, ne pa tudi prevoza blaga. Naš zakon o prometu blaga in storitev s tujino predvideva, da lahko opravljajo mednarodne prevoze tudi špediterji, če imajo lastna vozila, in mednarodni prevozniki lahko organizirajo mednarodno špedicijo,
- organizira odpravo blaga, kar razumemo na dva načina: odpravo blaga iz mesta, kjer je sedež špediterja, in prevzem blaga v tem mestu. Po nalogu komitenta mora špediter organizirati prevoz blaga iz katerega koli kraja v tisti kraj, kjer blago potrebujejo,
- organizira odpravo blaga svojih komitentov, torej tuje in ne svoje blago (komitent je nalogodajalec, fizična in pravna oseba, ki daje špediterju nalog za odpravo blaga),

- odpravlja blago s pomočjo prevoznika. Prevoznik je pravna ali fizična oseba, ki se poklicno ukvarja s prevozom blaga, za svojo storitev pa zaračuna dogovorjeno ceno,
- opravlja tudi druga dela, ki so v zvezi z odpravo blaga. Gre za dela pravne narave, kot npr. zastopanje komitenta pri nastalih škodah pri transportu blaga, pri carinskih sporih in podobno; tehnična, kot npr. natovarjanje, raztovarjanje, pretovarjanje, uskladiščenje blaga ipd.; finančna, kot npr. izdajanje garancijskih pisem. Taksativno naštevaje vseh takšnih postranskih poslov seveda ni možno, ker jih je preveč. Pogoji odprave blaga se nenehno modernizirajo in zato mora sodobna definicija špedicijske dejavnosti dati možnost, da se v ta pojem lahko uvrsti tudi tisto delo, ki ga danes morda še ne poznamo.

Navedena definicija nam torej pove, da predstavlja špedicija posebno obliko posredništva. Skoraj v vseh državah predvidevajo pravila, da je špediter posrednik, ki posluje v svojem imenu in na tuj račun. Od tega pa danes odstopajo, kajti špediter danes pogosto nastopa v tujem imenu, npr. pri posredovanju carinjenja blaga, kjer mora nastopati v imenu komitenta, ali pa na svoj račun, ko špediter sklene pogodbo s tretjo osebo za prevoz blaga, komitentu pa zaračuna pavšalno ceno ("forfait") (Žvikart, 2006, str. 18).



Slika 2: Vloga špedicije in špediterja
(Vir: Žvikart, 2006, str. 18)

2.2 KAJ JE CARINA, CARINSKI POJMI IN VLOGA CARINE



Slika 3: Carinske storitve

(Vir: <http://www.sabod.com/carinske-storitve/>)

Carino Zupančič (2008, str. 15) opredeli z naslednjimi besedami: »Beseda carina izhaja iz grščine "telos" (cilj, konec, končno plačilo) in latinščine "teloneum" (dajatev). Iz teh besed izhaja tudi nemška beseda "Zoll" (carina) in slovenska "carina", ki se včasih razlaga tudi kot dajatev, ki pripada carju. Carina ni bila vedno dajatev za uvoz in izvoz blaga, temveč je zajemala zelo različne dajatve, odvisno od potreb vladarja, stopnje razvoja družbe, zlasti pa od potreb in zahtev vsakokratne oblasti. Služba, ki je pobrala dajatve, se je pač prilagajala tistemu, ki mu je v danih zgodovinskih okoliščinah lahko služila, predvsem pa zagotavljala stabilen in enostaven vir dohodka. V srednjem veku je šlo pogosto za pobiranje denarja za prehod mest, uporabo mostov in podobno; dajatev je bila bolj podobna današnjim cestninam kot carinam, vendar je bilo vsem dajatvam še vedno skupno to, da je šlo za enostaven način pobiranja. Te dajatve so imele različna imena, odvisno od tega, za kaj so se pobirale. Razdrobljeno gospodarstvo in fevdalna posest srednjega veka sta pogojevala tudi pestrost in nepreglednost pobiranja dajatev, kar je pomenilo tudi veliko merkantilizma, so močno pospešili tudi razvoj carin kot modernega instrumenta za uravnavanje trgovinske menjave in pospeševanje gospodarstva. Absolutistična država je razumela, da je moč z vzpostavitvijo carin na državni meji ovirati tujo konkurenco in omogočiti domačemu gospodarstvu in državi neovirano rast in razvoj. Carina je tako postala močan ekonomsko-politični inštrument, s katerim so države izvajale tudi ekonomsko politične cilje, kot so:

- reguliranje mednarodne trgovine,
- zaščita domačih industrijskih izdelkov,
- plačilna in devizna izravnava,
- pospeševanje menjave z določenimi državami,
- gospodarski pritisk v določenih območjih sveta,
- polnjenje državne blagajne.«

Opredelitve pojma carina po Zupančiču (2008, str. 34) so naslednje.

- Carinski predpisi (carinsko pravo) so carinski zakonik in predpisi, sprejeti na ravni Skupnosti ali na nacionalni ravni za njegovo izvajanje. Carinski predpisi so torej poleg carinskega zakonika še predpisi Skupnosti, nacionalni predpisi in nekateri drugi predpisi.
- Pojem blaga in opredelitev statusa blaga imata v vsakem carinskem sistemu osrednje mesto. Blago je namreč tisti predmet, ki mu carinski predpisi želijo postaviti določena pravila igre. Blago naj bi na carinsko območje prihajalo in iz njega izhajalo le po pravilih, ki določajo, pod kakšnimi pogoji se lahko tuje konkurenčno blago pojavi skupaj z domačim blagom na domačem trgu oziroma pod kakšnimi pogoji se lahko domače blago iznese iz carinskega območja. Kaj je pravzaprav blago? V najširšem pomenu je blago vse, kar se prodaja, torej kar je v pravnem prometu. V carinskem smislu pa ta opredelitev ne drži v celoti, kajti carina je dajatev na uvoz oziroma izvoz blaga, kar pomeni, da mora biti blago dejansko (fizično) sposobno vnosa oziroma iznosa, s čimer šele nastanejo obveznosti do carinskih organov.
- Skupnostno in neskupnostno blago
Celotna zasnova Carinskega zakonika temelji na razmejitvi med skupnostnim in neskupnostnim blagom. Skupnostno blago je namreč tisto, ki ga zakon s carinskimi ukrepi posredno ščiti pred neskupnostnim. Za neskupnostno blago je ves čas, ko se nahaja na carinskem območju, v zakoniku predviden sistem carinskega nadzora in carinskih postopkov, za skupnostno blago pa le v primeru, če to želi zapustiti carinsko območje, in to od trenutka sprejema izvozne carinske deklaracije do dejanskega izstopa tega blaga. Carinski zakonik govori o carinskem statusu blaga. Pojem carinski status pomeni, da gre za skupnostno ali neskupnostno blago. Skupnostno pomeni blago, ki je:
 - v celoti pridobljeno na carinskem območju Skupnosti pod pogoji iz čl. 23 CZ in ne vključuje blaga, uvoženega iz držav ali območij, ki niso sestavni del carinskega območja Skupnosti;
 - uvoženo iz držav ali ozemelj, ki niso del carinskega območja Skupnosti, in je sproščeno v prosti promet. Za to blago so bile pobrane vse predpisane uvozne dajatve in uporabljeni vsi ukrepi trgovske politike, ki veljajo za sprostitev blaga v prosti promet;
 - pridobljeno ali proizvedeno na carinskem območju Skupnosti bodisi izključno iz blaga, navedenega v drugi alineji, bodisi iz blaga, navedenega v prvi in drugi alineji. To so proizvodi, izdelani iz blaga, ki je bilo predhodno kot neskupnostno blago sproščeno v prosti promet in lahko vključuje tudi skupnostno blago, ki je bilo v celoti pridobljeno v Skupnosti.

Neskupnostno blago pomeni vse blago, razen skupnostnega blaga.

- **Carinsko območje**
Carinsko območje Skupnosti je območje, kjer se enotno uporabljajo predpisi Skupnosti. Enotna uporaba predpisov pomeni dvoje:
 - Za to območje velja enotna obravnava blaga, ki se vnaša na carinsko območje. Za blago velja isti režim ne glede na to, kdo ga je izdelal ali uvozil, skratka to območje tvorita enoten trg in enotna carinska obravnava blaga; carinska kontrola blaga v prostem prometu znotraj tega območja je izključena, kar izhaja že iz 1. čl. CZ.
 - Vse blago, ki se vnese na to območje, se šteje, da je neskupnostno blago, razen če zanj ni dokazila, da gre za skupnostno blago. Neskupnostno blago mora na carinskem območju pridobiti eno izmed carinsko dovoljenih rab ali uporab.

- **Carine**
Carine so dajatve, ki jih predpiše država in so vezane na prehod blaga preko meje. Plačujejo se na uvoz (uvozne carine), izvoz (izvozne carine) ali tranzit (tranzitne carine).

- **Deklarant**
Deklarant je oseba, v imenu katere se vloži carinska deklaracija. CZ definira deklaranta kot osebo, ki izdelava carinsko deklaracijo v svojem imenu, ali osebo, v imenu katere je izdelana carinska deklaracija.

- **Odločba**
Odločba pomeni upravni akt carinskih organov, s katerim ti v skladu s carinskimi predpisi odločajo o določeni zadevi, pri čemer ima to dejanje pravni učinek za eno ali več določenih ali določljivih oseb; ta izraz med drugim zajema tudi zavezujočo tarifno informacijo v smislu 12. čl. CZ.

- **Vzpostavitev carinskega nadzora**
S sporočilom, da je bilo blago vneseno na carinsko območje in da se nahaja na predpisanem mestu, ki so ga določili carinski organi, dobijo carinski organi dejanski dostop do blaga, s čimer jim je zagotovljen nadzor nad blagom. Blago lahko carinski organi evidentirajo, označijo ali fizično sprejmejo pod nadzor, s čimer se dejansko in formalno vzpostavi carinski nadzor.

- **Predložitev blaga**
S predložitvijo se carinskemu organu na predpisan način sporoči, da se uvozno ali izvozno blago nahaja pri carinskih organih (izpostavi) ali na drugem mestu, ki so ga določili ali odobrili carinski organi.

- **TARIC**
TARIC je integrirana tarifa Skupnosti, ki temelji na kombinirani nomenklaturi. Integrirano tarifo Evropskih skupnosti določi Komisija.
- **Carinska tarifa**
Skupno carinsko tarifo iz člena 9 PGS, ki se uporablja pri uvozu blaga v Skupnost, sestavljajo Kombinirana nomenklatura skupaj s stopnjami dajatev in drugimi dajatvami ter tarifni ukrepi, ki so vključeni v TARIC ali druge aranžmaje Skupnosti.
- **Carinska deklaracija**
S carinsko deklaracijo deklarant določi carinski postopek, v katerem naj se blago uvede, in pomeni dejanje, s katerim oseba v predpisani obliki in na predpisan način izrazi voljo dati blago v določen carinski postopek. Carinska deklaracija je hkrati vloga za odobritev carinsko dovoljene rabe, obračun dajatev ter odločitev, s katero je deklarantu naloženo plačilo dajatev.
- **Carinski postopek**
Carinski postopek je ena od carinsko dovoljenih rab, ki daje deklarantu v zvezi z blagom določene pravice in obveznosti. Carinski postopek se začne z vložitvijo carinske deklaracije. Oseba, za račun katere se vloži deklaracija, je imetnik postopka, ki pa ni nujno deklarant. Carinskih postopkov je osem: sprostitev v prosti promet, tranzit, carinsko skladiščenje, aktivno oplemenitenje, predelava pod carinskim nadzorom, začasni uvoz, pasivno oplemenitenje in izvoz.
- **Carinski urad**
Je vsak carinski urad, pri katerem je v skladu s carinskimi predpisi mogoče opraviti carinske formalnosti. V Sloveniji so to Generalni carinski urad, Carinski urad in carinska izpostava. Carinski zakonik določa, da v primeru, ko carinska zakonodaja Skupnosti ne vsebuje pravil na tem področju, države članice določajo pristojnost različnih carinskih uradov na svojem območju, in pri tem, če je potrebno, upoštevajo naravo blaga in carinskega postopka, v katerega bo blago dano.

Vlogo carine Zupančič (2008, str. 18) navaja na naslednji način. Po vstopu v EU leta 2004 Slovenija pripada enotnemu carinskemu območju Unije in uporablja njene carinske postopke, predpisane z Uredbo Sveta št. 2913/1992 in skupno carinsko tarifo, predpisano z Uredbo Sveta št. 2786/87. To so predpisi Unije, ki imajo nadnacionalni značaj, torej se nacionalni predpisi uporabljajo le na področjih, ki jih predpisi Unije ne urejajo. Velja še omeniti, da je pristojnost urejanja carin pristojnost Unije in ne državne članice.

Če povzamemo po Zakonu o carinski službi (Ur. l. RS, št. 103/2004-UPB1, 113/2005-ZJU-B, 40/2009, v nadaljevanju ZCS-1), lahko zapišemo, da so naloge carinske službe:

- opravljanje carinskega in trošarinskega nadzora nad blagom ter carinjenje blaga;
- opravljanje nadzora nad zakonitostjo, pravilnostjo in pravočasnostjo izpolnjevanja obveznosti, določenih s carinskimi, trošarinskimi in drugimi predpisi, za nadzor nad izvajanjem katerih je pristojna služba;
- preprečevanje in odkrivanje carinskih in trošarinskih prekrškov ter drugih kaznivih ravnanj, določenih v predpisih, za nadzor nad izvajanjem katerih je pristojna carinska služba (v nadaljevanju: carinski in trošarinski prekrški ter druga kazniva ravnanja) ter vodenje postopka za prekrške prekrškovnega organa;
- opravljanje nadzora nad prijavo vnosa in iznosa domačih in tujih plačilnih sredstev;
- kontrola vnosa, iznosa in tranzita blaga, za katero so predpisani posebni ukrepi zaradi interesov varnosti, varovanja zdravja in življenja ljudi, živali in rastlin, varstva okolja, varovanja kulturne dediščine ali varstva intelektualne lastnine;
- kontrola prehajanja oseb čez državno mejo na mejnih prehodih, ki jih določi Vlada Republike Slovenija (v nadaljnjem besedilu: vlada);
- pobiranje, vključno s prisilno izterjavo, uvoznih in izvoznih dajatev, drugih dajatev, ki se pobirajo ob uvozu in izvozu, trošarin, proizvodnih dajatev za sladkor ter drugih dajatev, za pobiranje katerih je pristojna služba;
- zbiranje statističnih podatkov o blagovni menjavi med državnimi članicami EU;
- izvajanje ukrepov zunanjetrgovinske in skupne kmetijske politike;
- izvajanje predpisov Evropske skupnosti in mednarodnih pogodb iz delovnega področja službe, sodelovanje in izmenjava podatkov z organi Skupnosti, pristojnimi organi držav članic EU in drugih držav, mednarodnimi organizacijami in strokovnimi združenji s področja carinskega in trošarinskega sistema;
- opravljanje drugih nalog, določenih v tem zakonu in drugih predpisih.

2.3 TRANSPORT: OPREDELITEV TEMELJNIH POJMOV

Po Antonu Ogorelcu (1996) transport spada med najstarejše oblike družbene dejavnosti. Že v prvotnih oblikah človeške družbe je bila prisotna potreba po prevozu ljudi in blaga, saj brez transporta ni pridobivanja dobrin. Kot medij so izkoriščali naravne prevozne poti (reke, jezera, morja), ki so dajali pogonsko silo in kazale pot. Prve organizirane oblike transporta so nastale v času razcveta držav v

starem veku. V tem obdobju je bila transportna dejavnost del trgovine: trgovci so bili (pretežno) lastniki prevoznih sredstev in blaga.

Transport se je kot samostojna gospodarska dejavnost razvil šele v srednjem veku, ko je kapitalistični način proizvodnje z razvito družbeno delitvijo dela ustvaril pogoje za ločitev transporta od trgovine. Glavne značilnosti transportne dejavnosti v tem obdobju so bile majhna zmogljivost transportnih sredstev, uporaba žive sile (in vetra) kot pogonske energije in omejenost prevozov na določena območja (zlasti ob Sredozemskem morju).

Ob koncu srednjega veka je sledil sorazmerno hitrejši razvoj transporta kot posledica iznajdb, razvoja znanosti in boljše organiziranosti. Prvi razmah transportne dejavnosti pa se je začel nekako v sredini 18. stoletja. Spodbudila ga je industrijska revolucija in obratno, tudi razvoj transporta je pospeševal industrijsko revolucijo. Železniški in pomorski transport sta ob prehodu v 20. stoletje bistveno pripomogla k hitrejšemu razvoju današnjih razvitih držav in uveljavljanju tržnega gospodarstva.

V zgodovini in tudi danes so znani mnogi primeri, da je transport lahko tudi osnovni (včasih tudi edini) dejavnik razvoja gospodarstva v posameznih državah. V današnjem času si brez transporta ne moremo zamisliti obstoja človeške družbe. Tržno gospodarstvo brez transporta ne bi delovalo. Ne nazadnje je transport dejavnik povezovanja ljudi in narodov v kulturnem in sociološkem smislu. Sodobni transport ne priznava pregrad med državami in gospodarskopolitičnimi skupnostmi. Je univerzalen.



*Slika 4: Mednarodni transport
(Vir: KS Logistik, 2014)*

2.3.1 Narodnogospodarski pomen transporta

Vloga transporta v gospodarstvu je večstranska. Obstaja močna korelacija med stopnjo razvoja transportne dejavnosti in ravnijo razvitosti gospodarstva. Razvitost

transportne dejavnosti je izraz splošnega gospodarskega stanja države in obratno, transport bistveno vpliva na splošni gospodarski razvoj.

Transport je nujen pogoj reprodukcije, ker kraj proizvodnje in kraj porabe (večinoma) ne sovpadata. S premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo omogoča transport realizacijo reprodukcijskega procesa. Transport je bistven dejavnik teritorialne delitve dela. Vsako gospodarstvo mora kar najbolje izkoristiti svoje naravne pogoje (vire, surovine, energije) ter smotno zaposlovati delovno silo na posameznih področjih. Razvoj transportnega sistema je bil še eden odločilnih dejavnikov delitve dela, tudi v mednarodnem merilu. Zgodovinski razvoj držav in kontinentov kaže, da je transport (zlasti še železniški in pomorski) omogočil in pospeševal mednarodno menjavo in s tem mednarodno delitev dela. Oddaljene prekomorske države razvijejo take industrijske panoge in poljedelske kulture, za katere imajo ugodne naravne in druge pogoje s ciljem prodaje na tuja tržišča. Transport kot dejavnik povezovanja oddaljenih območij sploh omogoča takšno proizvodnjo naravnost.

Transport razvija in širi blagovno proizvodnjo in razvija tržišče. Z izgradnjo transportnega sistema je nastala vrsta novih industrijskih vej (industrija tirnih vozil, avtomobilska industrija, ladjedelništvo, letalska industrija in druge) in storitvenih dejavnosti, ki so pospešile razvoj drugih industrijskih panog in storitev.

Transport spodbuja razvoj nezadostno razvitih držav in nerazvitih regij znotraj držav. Izgradnja transportnega sistema je bila v mnogih državah eden najpomembnejših dejavnikov njihovega gospodarskega razvoja. V ekonomski teoriji so različna mnenja, kako transport vpliva na hitrost razvoja nerazvitih regij ali držav, čemu je treba dodati prednost (ali najprej transport in potem industrija ali obratno) ter kakšni naj bodo ukrepi ekonomske politike. Problem prioritete investicij je treba reševati od primera do primera. Bistveno je, da je gospodarski razvoj manj razvitih in nerazvitih držav vsekakor soodvisen z vlaganji v transportno infrastrukturo. Gradnja prometnic, ki je pred izgradnjo industrijskih objektov, je verjetno primernejša, če želimo aktivirati večja nerazvita območja.

Glede na njegovo pomembno vlogo v narodnem gospodarstvu je treba transport razvijati celovito in vzporedno z drugimi gospodarskimi dejavnostmi. Razvoj transportne dejavnosti v narodnem gospodarstvu je treba začrtati v razvojni politiki, skrbno je treba proučevati transportno infrastrukturo, še zlasti z vidika ugotavljanja ekonomskih učinkov oz. ocenjevanja učinkovitosti investicij v transportni sistem (Ogorelc, 1996).

2.3.2 Razvrščanje transporta

Po Ogorelcu (1996, str. 72) transport delimo po različnih vidikih: značilnosti medija, objektu prevoza, načinu organiziranja, družbeno-pravni značilnosti območja, oddaljenosti in drugo.

2.3.3 Transportna storitev

Temeljna dejavnost transporta je opravljanje storitev premeščanja blaga, ljudi in informacij z enega mesta na drugo, torej premagovanje prostora. Koristni učinek procesa transportiranja, tj. proizvodnega procesa transportne industrije, je sprememba mesta v prostoru.

Transport "proizvaja" spremembo kraja nahajanja. Ta proces se opravlja s premeščanjem naloženih transportnih sredstev. Po Ogorelcu (1996, str. 73) kakovost transportne storitve sestavlja niz elementov, ki se med seboj prepletajo in dopolnjujejo. Za optimalno izbiro najprimernejšega transportnega sredstva in s tem transportne poti jih je treba med seboj primerjati in med njimi izbrati najboljšo rešitev. Elementi, med katerimi primerjamo kakovost transporta, so: hitrost, varnost, množičnost, rednost, točnost, pogostost, dostopnost, udobnost. Z narodnogospodarskega vidika pa moramo upoštevati še porabo energije in varstvo okolja. Poleg vsega naštetega pa je ob izbiri transporta seveda treba upoštevati tudi ceno transporta, ki lahko ključno vpliva na prodajno ceno proizvoda in s tem na njegovo konkurenčnost na trgu. Prav tako vseh naštetih zahtev ne more izpolniti nobena transportna panoga. Ogorelc (1996, str. 77) navaja, da so transportni stroški denarni izraz vrednosti porabljene količine opredmetenega in živega dela v procesu transportiranja. Če je transport opredeljen kot produktivna sfera procesa reprodukcije, potem imajo stroški v transportu značaj proizvodnih stroškov. Za uporabnike transportnih storitev so transportni stroški vsi izdatki za sam prevoz (čisti prevozniki stroški oz. prevoznine), za proces priprave blaga za transport (stroški pakiranja in zaščite tovara), stroški dovoza/odvoza do/iz kraja prevzema/predaje tovara, stroški pretovora v širšem smislu (nakladanje, pretovor in razkladanje) in stroški spremljevalnih dejavnosti. Stroški za izvajanje opravil v transportnem procesu obsegajo torej vse izdatke v procesu premeščanja blaga: od trenutka predaje blaga v transportni proces pa do trenutka izročitve blaga prejemniku (uporabniku ali porabniku).

2.3.4 Transportne zvrsti

Glede na vrsto transportnega sredstva delimo transport na: avtomobilski, železniški, ladijski, letalski, helikopterski idr. transport.

Glede na osnovo našega raziskovalnega dela se bomo malce zadržali pri Ogorelčevi (1996, str. 85) definiciji cestnega transporta: »V obravnavi izhajamo najprej iz delitve na cestni transport na krajše razdalje (lokalni prevoz) in cestni daljinski transport. V transportu na kratke razdalje so cestni tovorni prevozniki praktično brez konkurence, v prevozu potnikov jim v velikih mestih konkurira tirni transport (podzemna železnica, tramvaj, tudi železnica v primestnem prevozu). Kakovostni profil cestnega transporta in organiziranost opredeljujemo v nadaljevanju z vidika daljinskega transporta.«

Glavna primerjalna prednost cestnega transporta je njegova velika dostopnost, ki jo omogoča izredna razširjenost cestne mreže. Pomembni prednosti sta tudi hitrost in relativna varnost v cestnem transportu: zaradi direktnega prevoza odpadejo vmesne manipulacije, zmanjšujejo se možnosti nastanka transportnih rizikov in njihovih posledic, kot sta poškodba in izguba tovora. Večjo hitrost v mednarodnem cestnem transportu je omogočila tudi uporaba carinske konvencije TIR (velja za cestna vozila in kontejnerje), ki je bistveno poenostavila carinski pregled na meji (dokumentacija "karnet TIR"). Cestne prevoznike odlikuje tudi velika prilagodljivost za posebne zahteve uporabnikov transportnih storitev. Izvesti je možno prevoze specifičnih tovorov, tako na primer prevoze tovorov izrednega obsega. V mednarodnem prevozu na večje razdalje je primerno organizirati oprtni sistem transporta h kombinaciji železnica - cesta, ki združuje dobre lastnosti obeh transportnih nosilcev, ugoden pa je tudi z vidika varovanja okolja.

2.3.5 Transportna dokumentacija

Ogorelc (1996, str. 129) navaja, da imajo dokumenti v fizični distribuciji velik finančni in komercialni pomen: listine v večini primerov nadomeščajo s pogodbo med izvajalcem in uporabnikom transportnih storitev, v mednarodni menjavi služijo za črpanje akreditiva, z nekaterimi se lahko prenaša lastninska pravica.

Transportno-logistično dokumentacijo lahko z vidika pridobivanja in izpolnjevanje razvrstimo v tri skupine: listine, ki jih izpolnjujejo uporabniki logističnih storitev (tovorni list, CMR v cestnem transportu); listine v transportnih panogah, ki jih za svoje komitente izpolnjujejo organizatorji transporta in listine, ki jih izdajajo in izpolnjujejo logistična podjetja sama (npr. špediterska potrdila).

Sklepanje pogodb v mednarodni menjavi temelji v veliki meri na vztrajnem zaupanju med pogodbenima strankama. Transportni in drugi logistični dokumenti so pomembni instrument, ki dajejo temu zaupanju varnost v smislu izvrševanja sklenjenega posla. Transportni dokumenti (ko so predani banki ali kupčevemu špediterju) predstavljajo za kupca zagotovilo, da bodo izpolnjeni pogoji prodajne pogodbe, za prodajalca pa pomenijo dokazilo o izplačilu kupnine.

Transportne listine se izdajajo ob sklepanju prevozne pogodbe ali takrat, kadar je blago naloženo na transportno sredstvo oziroma predano v prevoz. Te listine so odvisne od posamezne vrste transporta: tako imamo prevozne listine, ki se izdajajo v cestnem, železniškem, zračnem, rečnem in pomorskem transportu.

Cestni transport je organiziran v Mednarodni zvezi za cestni transport – IRU (International Road transport Union). Pravno osnovo za urejanje odnosov med uporabniki in prevozniki daje konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz stvari po cesti CMR. Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz tovora po cesti (= CMR iz francoske besedne zveze *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*).

CMR, imenovan tudi tovorni list, ureja zahteve o blagu vseh vrst na tovornem vozilu. Uporablja se, kadar se kraja, kjer se blago prevzame in kamor je dostavljeno, nahajata v dveh različnih državah. Najmanj ena od teh držav mora biti članica CMR. To velja ne glede na bivališče ali državljanstvo strank. Sporazum velja v vseh državah članicah Evropske unije in nekaterih drugih državah. Če dejansko stanje ni dovolj natančno urejeno s CMR, kot dopolnitev velja državna zakonodaja. Tudi jamstvo za škodo, nastalo pri prevozu, je določeno s tovornim listom. CMR je namenjen izključno za nakladanje cestnih vozil; kontejnerji ali zamenljivi zabojniki ne spadajo med vozila. Pomembni podatki na tovornem listu so: pošiljatelj, prejemnik, priloženi dokumenti, vrsta in količina blaga, registrska številka vozila, prevoznik. Na tovornem listu je treba te podatke razločno izpolniti.

Slika 5: Dokument CMR
(Vir: Timocom, 2016)

Za organiziranje mednarodnega transportnega procesa so pomembni tudi takšni pravni viri:

- dvostranski in večstranski dogovori o varnosti prevoza, tarifni politiki, dovoljenjih za prevoz, postopkih odprave (TIR) itd.;
- nacionalni predpisi o dovoljenjih izmerah in teži za cestna vozila (za Evropo, Bližnji Vzhod in severno Afriko).

Struktura in velikost prevoznih podjetij je odvisna od transportnih zmogljivosti in osebja, širše vzeto pa od stopnje industrijskega razvoja, koncentracije gospodarstva, zakonodaje itd. Zagovornike imajo tako velika kot tudi manjša transportna podjetja.

Ekonomsko prednost imajo načeloma večji poslovni sistemi, ker večja koncentracija voznega parka omogoča večjo izkoriščenost vozil, cenejše vzdrževanje in zmanjšanje poslovnih stroškov (Ogorelc, 1996, str. 85).

3 ZGODOVINA

3.1 ZGODOVINA NASTANKA ŠPEDICIJE

O času zgodovinskega nastanka špedicije med avtorji ni enotnega mnenja. Vsekakor pa začetkov te dejavnosti ne moremo iskati v slabo razvitih gospodarstvih oz. državah v starem veku. Tudi v zgodnjem srednjem veku še ni bilo take organiziranosti gospodarstva, da bi zahteval špedicijo kot samostojno dejavnost.

Nekateri avtorji menijo, da špedicija izhaja iz starega veka, in sicer naj bi se pojavila pri Feničanih in Grkih, ki sta bila znana trgovinska in pomorska naroda. Drugi pravijo, da je špedicija nastala v stari rimski državi. Obstaja pa tudi mišljenje, da je začetek špedicije v 13. in 14. stoletju v trgovskih mestih Italije, Nizozemske, Nemčije in Anglije (Ogorelc, 1996, str. 151). Benetke so bile takrat absolutni gospodar prometnih poti na morju. Imele so najvažnejšo vlogo v trgovini s sosednjimi deželami. V trgovini z alpskimi in preko alpskimi deželami so bile posrednik, ki je skrbel za varen prevoz blaga (Žvikart, 2006, str. 16).

Špedicijske dejavnosti so postale samostojne ob osamosvojitvi transporta od trgovine. Trgovci, ki so prej sami odpremljali blago, so prepustili posel za to specializiranim organizacijam ali špedicijam (Ogorelc, 1996, str. 151). Prvi centri špedicijske dejavnosti so bili: Basel (l. 1522 je bilo ustanovljeno prvo špedicijsko podjetje), Frankfurt ob Majni, Hamburg in Strassbourg. V 17. stoletju pa je postala špedicija že pomembna gospodarska dejavnost (Ogorelc, 1996, str. 151).

Začetki špedicije na tedanjem slovenskem ozemlju so opazni v 13. oz. v 16. stoletju, ko so prevozniki (posredniki) začeli organizirati odpravo blaga in sprejem tujega blaga z izdajo prevozne listine s plačilom voznine. Konec 18. in v začetku 19. stoletja je prišlo do prve revolucije v mednarodni trgovinski menjavi. Začeli so prevažati velike količine blaga in upoštevati vozni red. Ta razvoj je zahteval ustanovitev storitvene organizacije, ki bi se spoznala na specifičnost tedanjega železniškega in pomorskega prometa, pa tudi na carinske, sanitarne, devizne in druge predpise. Za to delo je bila potrebna oseba, ki ji zaupata prodajalec in kupec. Ta posredniška storitvena dejavnost je dobila naziv špediter, celotna dejavnost pa špedicijska dejavnost ali špedicija. V začetku 20. stoletja so špediterji za zaščito svojih poslovnih interesov ustanovili strokovna združenja, sprva v regionalnih okvirjih. Pozneje, leta 1926, je bila na Dunaju ustanovljena FIATA (Federation Internationale des Associations des Transtaire et Assimiles), mednarodna federacija združenj špediterskih in njim sorodnih organizacij. Federacija, ki ima sedež v Bernu, organizira in ščiti interese svojih članic v mednarodnih odnosih.

Nastanek špedicije izhaja iz družbene delitve dela. Razvoj trgovine je privedel do njene ločitve od transporta pa do pojava posebnega posrednika, ki kot organizator prevoza blaga lajša pravilno in nemoteno odpravo blaga in s tem razvoj trgovine. Špedicija in transport sta v funkcionalni medsebojni odvisnosti, ker je z razvojem transporta nastala špedicija, razvoj špedicije pa je terjal razvoj transporta. Po vsem tem pa špedicija ni podrejena transportu, ampak ga z ekonomskimi ukrepi sili, da posluje rentabilno in da izpopolnjuje prevozna sredstva. Špedicijski organizaciji je namreč na voljo, katero transportno sredstvo bo izbrala za prevoz blaga, kajti špedicija je po svoji funkcionalnosti navezana na trgovino in ne na transportna podjetja.

V mednarodni špediciji se koncentrirajo različni posli, od katerih je mnogokrat odvisen tudi uspeh zunanje trgovine. Organizacija odprave blaga je odvisna od ostre konkurence na svetovnem transportnem tržišču. Od strokovne in poslovne sposobnosti mednarodne špedicije je pogosto odvisno, ali bo domač proizvod vzdržal konkurenco na mednarodnem trgu. Ravno zaradi tega imajo povsod po svetu mednarodno špedicijo kot najožjega in najnujnejšega sodelavca zunanje trgovine, imajo jo celo kot njen sestavni del. Po svoji funkcionalnosti ne more biti ločena od zunanje trgovine, saj sodeluje pri uvozu, izvozu in tranzitu, te dejavnosti pa spadajo v mednarodno trgovino.

Mednarodne izmenjave blaga si danes ne moremo zamisliti brez mednarodne špedicije, čeprav so jo ponekod poizkusili izriniti, češ da je nepotrebna kot posrednik med pošiljateljem in prevoznikom.

3.2 ORIS TEHNOLOŠKEGA RAZVOJA TRANSPORTA

Tehnično-tehnološki razvoj v transportu lahko razdelimo na dve zgodovinski obdobji: na obdobje dominacije žive sile in na obdobje dominacije transportne tehnologije (na prehodu v 19. stoletje).

Razvoj transportne tehnologije lahko razdelimo v tri zgodovinska obdobja: prvo (na začetku 19. stoletja), ki se je začelo z uvedbo parnega stroja, drugo obdobje (ob koncu 19. stoletja), ki se začne z množično uporabo motorja z notranjim izgorevanjem (tako se začne razvijati cestni, motorni in zračni transport) in tretje obdobje, ki ga lahko postavimo v šestdeseta leta prejšnjega stoletja, ko je razvoj gospodarstva z razvito družbeno ureditvijo in delitvijo dela transportnemu sistemu postavil povsem nove zahteve. Ob njihovi uvedbi se srečamo tudi s povsem novimi koncepti poslovne logistike (razvoj in uvedba telekomunikacij, uporaba palet in kontejnerjev).



Slika 6: Benetke

(Vir: <http://mojpogled.com/benetke-mesto-vodnih-kanalov-pustnih-mask/>)

4 SPLOŠNE ZNAČILNOSTI ŠPEDICIJ V RS

Področje špedicijske pogodbe v Republiki Sloveniji ureja obligacijski zakonik (2001), ki pravi: »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 posle in dejanja, naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo. Če je v pogodbi tako dogovorjeno, lahko špediter sklene prevozno pogodbo in opravi druga pravna dejanja v imenu in na račun naročitelja.«

Beseda špedicija je v Sloveniji v glavnem povezana s tradicionalnim pojmovanjem špedicije. To pomeni, da špediterji delujejo predvsem kot mednarodni špediterji v mednarodni trgovini, kot uvozniki, izvozniki in tranzitni špediterji, kot carinski posredniki oziroma zastopniki lastnikov blaga v carinskih postopkih ter kot klasični organizatorji mednarodnega transporta in kot izdelovalci transportne, carinske, zavarovalne in druge dokumentacije (Jelenc, 2000, str. 6).

Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo je seveda prenehal veljati nacionalni carinski zakon in slovenska podjetja so morala prevzeti in upoštevati pravila skupnega enotnega evropskega trga. Po novem jim pri poslovanju s partnerji iz držav EU ni bilo več treba izpolnjevati carinskih formalnosti, ki so sicer običajne pri izvozu oziroma uvozu blaga.

5 PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA STANJA IN OPIS PODJETJA X

Podjetje X je v današnjem času družba z omejeno odgovornostjo, katere začetki segajo v začetke 90. let. Sprva se je družinsko podjetje ukvarjalo z avtoservisom, kleparskimi deli, ponudbo menjave in shrambe pnevmatik, vendar sta podjetniška žilica in ambicioznost naslednikov tedanjega vodstva krenili na več kot uspešno pot prodaje vozil in nadomestnih delov. Konec leta 2002 je zdajšnji direktor, glavno srce in pogonski motor tega uspešnega podjetja, ustanovil novo podjetje s poudarkom na salonski prodaji vozil, nadomestnih delov in izvozom vozil v EU in izven nje. Pri opisovanju podjetja izhajamo tudi iz lastnih izkušenj. Med delom smo tudi izbrali temo in problem diplomskega dela.

Izbor teme izhaja iz dejstva, da smo le zaradi vztrajnosti in nesebične pomoči špedicijske službe A, s katero je podjetje takrat sodelovalo pri izvozu vozil, dosegli, da se je podjetje izognilo morebitni kazni zaradi dvojnega carinjenja blaga. Postopek je trajal celih 9 mesecev.

5.1 OPIS POSTOPKA IZVOZA VOZIL IN NASTANEK PROBLEMA

Podjetje X je malo podjetje z 20 zaposlenimi, strukturirano po spodnji shemi:

DIREKTOR

PRODAJA – POPRODAJA – RAČUNOVODSTVO – LOGISTIKA

PRIPRAVA VOZIL – SERVIS – ZUNANJI LOGISTIČNI CENTER

Kot je bilo omenjeno, se je podjetje primarno ukvarjalo s salonsko prodajo vozil, izkušnje so vezane večinoma na delo inženirke logistike, in sicer:

- razvoj in nadzor logističnih procesov in s tem izboljšanje vsakodnevnih logističnih rešitev,
- priprava dokumentacije (evropska in svetovna distribucija),
- urejanje uvozno-izvozne dokumentacije,
- nadzor nad logističnimi postopki,
- sodelovanje z izbranim špediterjem,
- urejanje carinske dokumentacije,
- komuniciranje med skladišči,
- organizacija prevozov,
- sodelovanje in komunikacija s prevozniki.

Po prejemu spiska vozil, ki so bila v tem primeru namenjena izvozu v tretjo državo, je postopek izvoza naslednji:

- priprava vozil in dogovarjanje s transportnim podjetjem o dnevu prevzema vozil glavnem v logističnem centru podjetja X,
- sistemsko spremljanje in fakturiranje vozil,
- sodelovanje z uvoznikom vozil glede registracije vozil in pridobitve COC (glavni dokument o specifikaciji vozila tako imenovani evropska homologacija vozila) dokumentov vozil, ter pridobitev deklaracije o izvoru vozil za izvoz vozil v tretjo državo.

Na dan pridobitve vseh zgoraj naštetih dokumentov in hkrati na dan prevzema in izvoza vozil je v ključnem momentu nastala težava, iz katere izhaja tudi ideja o predstavitvi problema za diplomsko delo. Navadno in vsakdanje je namreč, da se tovorni list CMR spiše ob vsaki predaji vozil izbranemu transporterju. Skrbno se popišejo vsi podatki o nakladu, razkladu, datumu, vozilih ipd., žig in podpis naročnika in šoferja.

Dokument CMR je v vsakem primeru do zdaj pisala sama zaposlena, nato ga je transporter odnesel na carinsko špedicijo, kjer so skupaj z COC-ji, fakturami in EUR1 obrazcem špediterji začeli carinski postopek in ga nadaljevali vse do potrditve izstopa vozil izven območja EU. Tokrat se je zaradi slabe komunikacije in nepovezanosti carinskih špedicij zgodilo, da se je blago (v našem primeru vozila) zaradi nepazljivosti transporterja in slabe komunikacije med zaposleno in transportnim podjetjem zgodilo, da je prevoznik dokumente, prejete iz našega podjetja, vložil preko špedicije A, v sedežu istega transportnega podjetja pa so prav tako vložili vso potrebno dokumentacijo v špedicijo B. Obe špedicijski podjetji sta tako začeli postopek za isti tovornjak, naložen s sedmimi vozili, ki so bila namenjena v podjetje Y izven EU. Sprva je ta napaka seveda ostala prikrita. Vendar v današnji dobi informatike zlahka ugotovimo, da nekaj ni povsem v redu, ko na e-naslov znova in znova prejmemo obvestilo o nezaključenem carinskem postopku za znana vozila. Ko obvestilo prejmemo prvič, naivno razmišljamo, da gre morebiti za napako pri informiranju, saj je bil na naši strani postopek izpeljan brežhibno, kot vedno. Pri komunikaciji s stranko, znanim podjetjem Y, imamo dober odziv o prejetju blaga in na prvi pogled je vse videti prav in po ustaljenem ritmu. Čez mesec dni je prišel klic iz carinske špedicije B, s katero podjetje X sicer ni sodelovalo, da so od carinske službe v Ljubljani prejeli obvestilo, da se ne odzivamo na obvestila preko e-pošte in, da smo v resnem prekršku, saj je bilo blago (7 vozil) dano v carinski postopek, oproščeno davka zaradi izvoza izven države EU, ni pa zapustilo meje z Evropsko unijo oziroma nikoli ni bilo zares fizično prepeljano čez mejo, s tem pa obstaja utemeljen sum, da se vozila še vedno nahajajo v območju EU, torej je kršen zakon o nezaključenem carinskem postopku.

Seveda je naše podjetje imelo vso potrebno dokumentacijo špedicijske službe A o izvozu vozil izven evropske unije, zaključenem carinskem postopku in potrjen CMR, ki dejansko priča o prejemu vozil v podjetju Y, prejemniku in kupcu blaga (7 vozil).

Še isti dan smo v podjetju ponovno prejeli obvestilo o nezaključenem carinskem postopku za istih 7 vozil, vendar je bilo zdaj že jasno in znano, kaj se je zgodilo in kako je prišlo do napake v samem postopku komunikacije, carinjenja in nepovezanosti med carinsko špedicijo A in B.

Težave so nastale, ker je ob dejanskega izvoza minil že dober mesec. Vseh 7 vozil je bilo že davno prodanih nadaljnjim naročnikom podjetja Y. Storniranje obrazca EUR1 oz. povratni postopek dokazovanja izstopa blaga preko drugega špediterja pa je zahtevalo pridobivanje potrebne dokumentacije in oteženo komunikacijo celih 9 mesecev. Za zaključek oz. prekinitev carinskega postopa izvoza vozil preko špedicije B je bilo treba pridobiti vse izvode obrazcev EUR1 za vozila in podpise končnih strank o prejemu blaga, kar je bil velik zalogaj, saj je dodaten komunikacijski izziv predstavljalo takratno podjetje Y, ki je komuniciralo zgolj in samo v nemškem jeziku, podjetje je majhno in ima le enega zaposlenega, nezainteresiranega za nadaljnjo komunikacijo in obrazložitev problema svojim strankam o podpisu prejema vozil. Avto-moto industrija kakor vsaka druga zahteva veliko medsebojnega zaupanja med prodajalci in njihovimi strankami, zato je vsakršno vmešavanje državnih služb lahko znak za alarm, ki povzroči nezaupanje kupcev oz. strank. Posledično pa na drugi strani trpi prodaja in ime podjetja, ki se je v postopek zapletlo.

S prošnjo, poslano na Finančno upravo Republike Slovenije, smo se uspeli dogovoriti o podaljšanju roka za popravilo napake z obrazložitvijo, kako je prišlo do napačnega postopka pri obdelavi podatkov, kako so se ti podvojili in da smo v aktivnem postopku reševanja postopka, vendar zaradi zgoraj naštetih komunikacijskih ovir potrebujemo več časa. Odgovor, ki smo ga prejeli, je bil pozitiven.

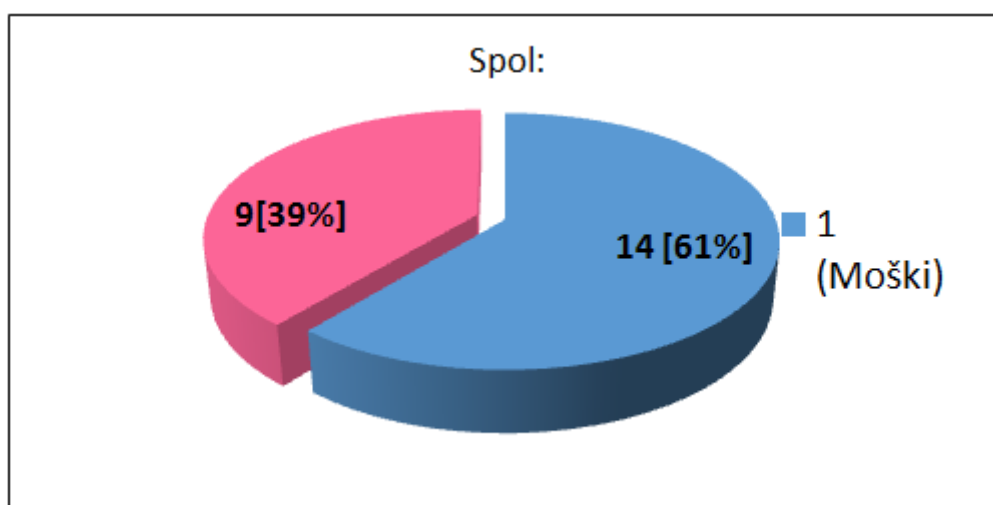
V naslednjih 9 mesecih smo tako pridobili potrditve o obstoju oz. kraju nahajanja vseh 7 vozil in podpisanih dopisov strank, ki smo jih nato kot dokazno dokumentacijo pošiljali na špedicijo B in postopek je bil končno zaključen.

Namen opisa dane situacije je opozoriti na problematiko nepovezanosti carinskih špedicij v RS, saj v današnji dobi informatike do podobnih primerov, kakor je opisan na prejšnjih straneh, nikakor ne bi smelo priti.

6 REZULTATI ANKETNEGA VPRAŠALNIKA

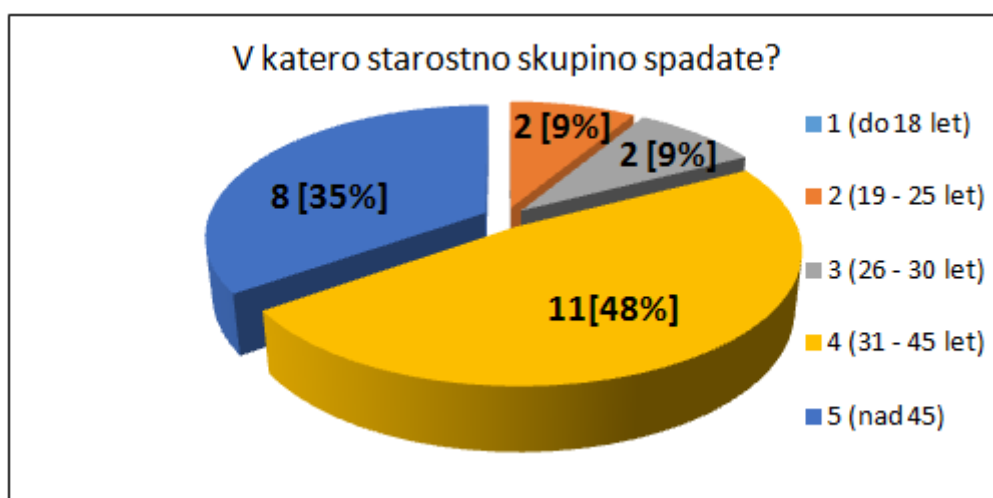
6.1 ANALIZA REZULTATOV

Na podlagi rezultatov in obdelave odgovorov smo dobili zelo zanimive rezultate, ki jih bomo v spodnjih vrsticah tudi predstavili. Iz grafa 1 je razvidno, da je bilo anketiranih triindvajset (23) ljudi. Od tega je bilo 61 % moškega in 39 % ženskega spola.



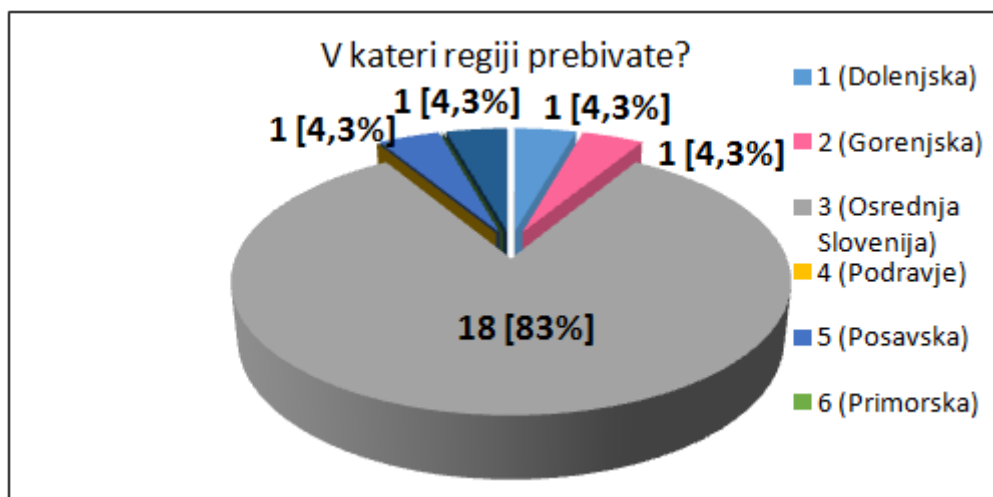
Graf 1: Spol anketirancev

Iz grafa 2 pa je razvidna starost anketiranih. Največ anketirancev, 48 %, je starih med 31 in 45 let, sledijo tisti, ki spadajo v kategorijo nad 45 let s 35 %, najmanj je tistih v starostnem obdobju med 19 in 25, ter 26 do 30 let, oba po 9 %, do 18 let ni star nihče od anketiranih.



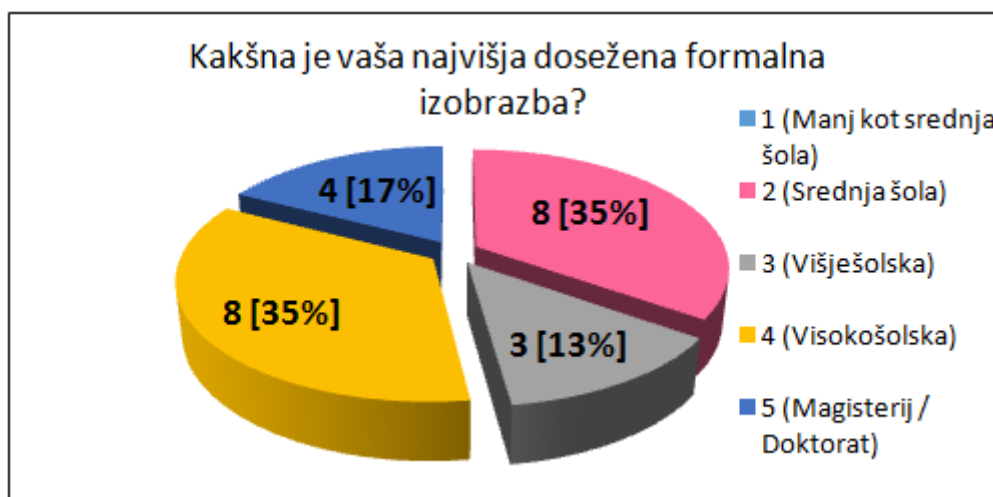
Graf 2: Starostna skupina anketirancev

Pri vprašanju o regiji prebivanja anketirancev smo dobili naslednje rezultate. 83 % jih prebiva v osrednjeslovenski regiji, 4,3 % v dolenjski, 4,3 % v gorenjski in 4,3 % v posavski. Iz podravske in primorske regije ni nihče od vprašanih.



Graf 3: Kohezijska regija anketirancev

Najvišja dokončana formalna izobrazba je razvidna v naslednjem grafu (graf 4). Iz tega izhaja, da sta v ospredju srednješolska in visokošolska izobrazba (po 35 %), potem so anketiranci, ki imajo magisterij ali doktorat (17 %), višješolsko izobraženih je 13 %, osnovnošolsko izobraženih med anketiranci ni.



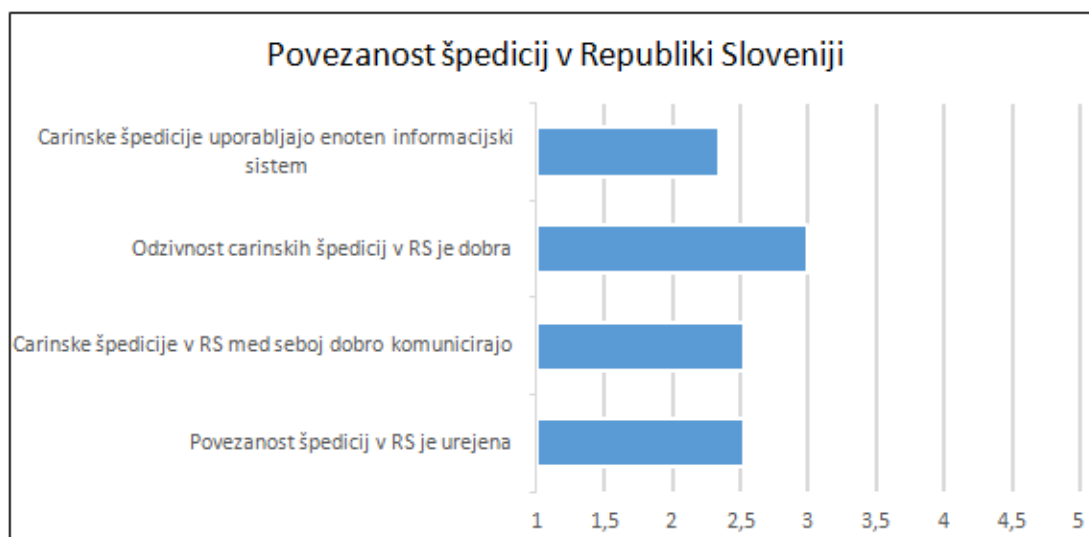
Graf 4: Najvišja dosežena formalna izobrazba

Za naslednjih 16 vprašanj smo uporabili Likertovo lestvico. Na ta način smo izmerili povprečno miselnost, strinjanje oz. nestrinjanje. Anketiranci so označevali stopnjo strinjanja oz. nestrinjanja, povezano z analizo vprašanja o povezanosti carinskih špedicij v RS.

6.2 POVEZANOST ŠPEDICIJ V REPUBLIKI SLOVENIJI

Povezanost špedicij v Republiki Sloveniji						
Podvprašanja	Odgovori					Povprečje
	popolnoma se ne strinjam	se ne strinjam	niti se strinjam niti se ne strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam	
	1	2	3	4	5	
Povezanost špedicij v RS je urejena	3	11	5	2	2	2,52
Carinske špedicije v RS med seboj dobro komunicirajo	4	9	6	2	2	2,5
Odzivnost carinskih špedicij v RS je dobra	1	9	5	5	3	3,0
Carinske špedicije uporabljajo enoten informacijski sistem	6	8	6	1	2	2,3

Tabela 1: Strinjanje s trditvami o povezanosti špedicij v RS

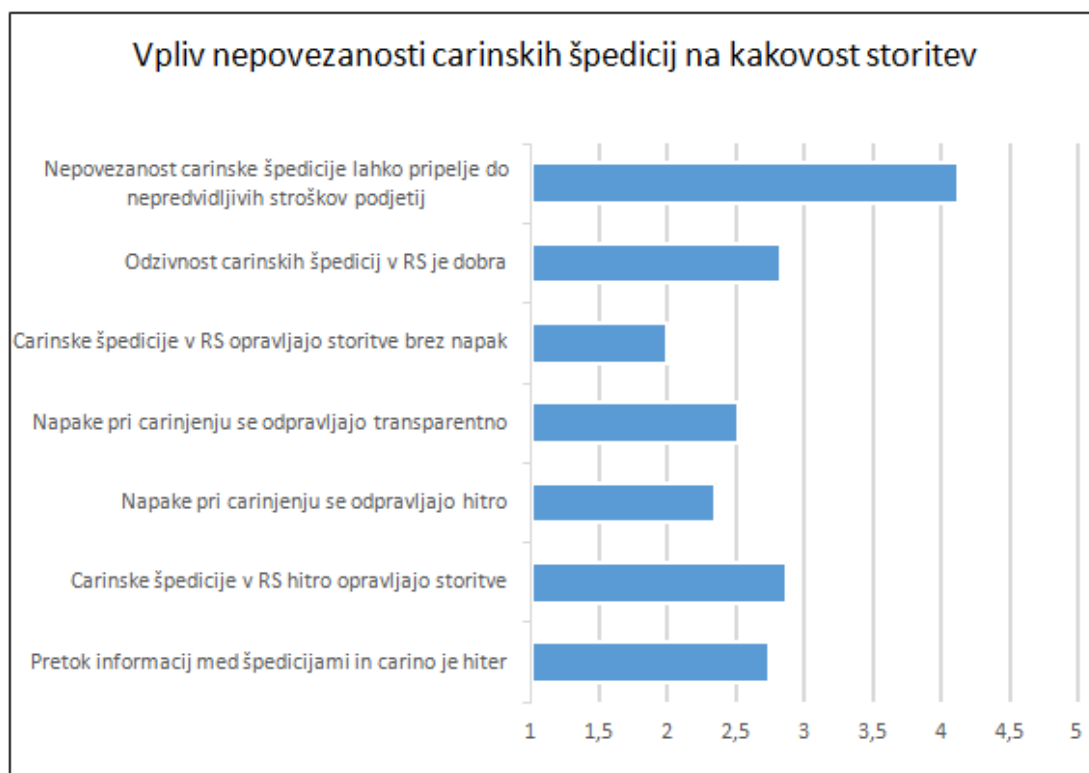


Graf 5: Povezanost špedicij v Republiki Sloveniji

6.3 VPLIV NEPOVEZANOSTI CARINSKIH ŠPEDICIJ NA KAKOVOST STORITEV

Vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev						
Podvprašanja	Odgovori					Povprečje
	popolnoma se ne strinjam	se ne strinjam	niti se strinjam niti se ne strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam	
	1	2	3	4	5	
Pretok informacij med špedicijami in carino je hiter	3	8	6	4	2	2,7
Carinske špedicije v RS hitro opravljajo storitve	2	8	6	5	2	2,9
Napake pri carinjenju se odpravljajo hitro	4	12	4	1	2	2,3
Napake pri carinjenju se odpravljajo transparentno	4	9	6	2	2	2,5
Carinske špedicije v RS opravljajo storitve brez napak	9	9	3	0	2	2,0
Odzivnost carinskih špedicij v RS je dobra	1	9	8	3	2	2,8
Nepovezanost carinske špedicije lahko pripelje do nepredvidljivih stroškov podjetij	1	1	3	7	11	4,1

Tabela 2: Strinjanje s trditvami o vplivu nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev

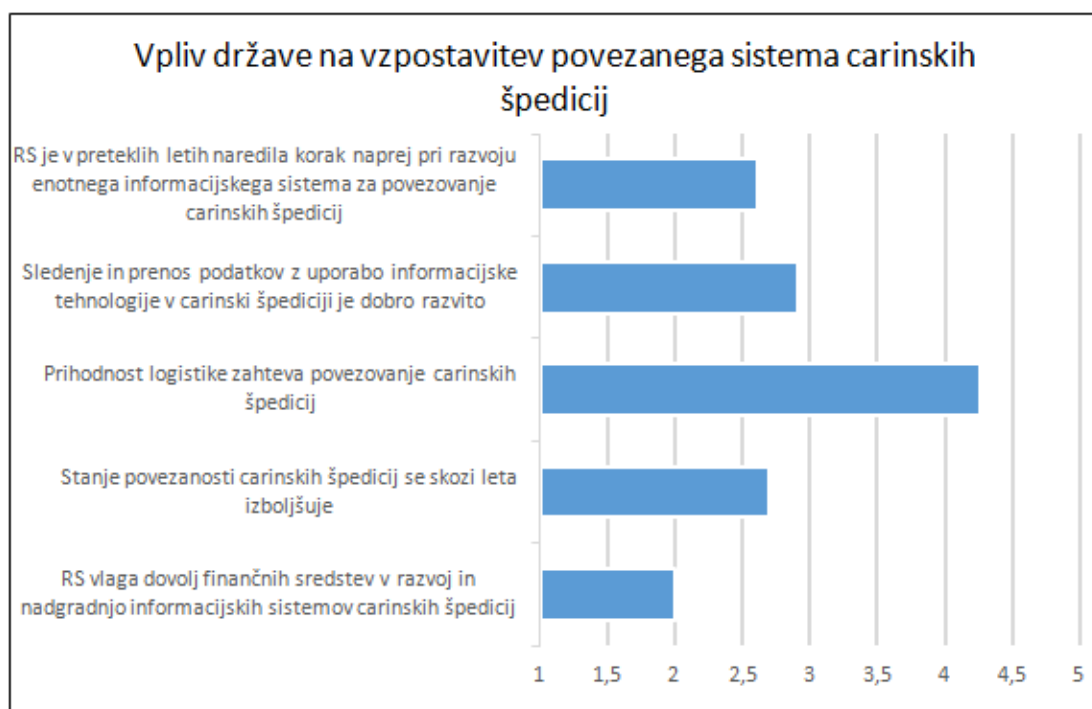


Graf 6: Vpliv nepovezanosti carinskih špedicij na kakovost storitev

6.4 VPLIV DRŽAVE NA VZPOSTAVITEV POVEZANEGA SISTEMA CARINSKIH ŠPEDICIJ

Vpliv države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij						
Podprašanja	Odgovori					Povprečje
	popolnoma se ne strinjam	se ne strinjam	niti se strinjam niti se ne strinjam	se strinjam	popolnoma se strinjam	
	1	2	3	4	5	
RS vlaga dovolj finančnih sredstev v razvoj in nadgradnjo informacijskih sistemov carinskih špedicij	6	13	3	0	1	2,0
Stanje povezanosti carinskih špedicij se skozi leta izboljšuje	2	9	7	4	1	2,7
Prihodnost logistike zahteva povezovanje carinskih špedicij	1	0	3	7	12	4,3
Sledenje in prenos podatkov z uporabo informacijske tehnologije v carinski špediciji je dobro razvito	2	6	9	4	2	2,9
RS je v preteklih letih naredila korak naprej pri razvoju enotnega informacijskega sistema za povezovanje carinskih špedicij	4	6	9	3	1	2,6

Tabela 3: Strinjanje s trditvami o vplivu države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij



Graf 7: Vpliv države na vzpostavitev povezanega sistema carinskih špedicij

7 RAZPRAVA

V razpravi se bomo skoncentrirali na odgovore anketirancev, na podlagi katerih bomo odgovorili na vsa zastavljena raziskovalna vprašanja. V nadaljevanju navajamo dobljene rezultate.

Ali je povezanost carinskih špedicij v RS urejena?

Povezanost carinskih špedicij v RS je daleč od urejenega. Ne samo da v Republiki Sloveniji v današnji dobi informatike nimamo enotnega informacijskega sistema, ki bi bil vsekakor v veliko pomoč pri vseh postopkih medsebojnega sodelovanja s carinsko službo, predvsem nimamo nikakršnega pregleda, kdo dejansko vlaga dokumentacijo in kdo zahteva carinski postopek za naše blago pri drugem špediterju. Ni znano natančno, ali smo pri anketirancih naleteli še na kakšne strokovnjake logistike, ki bi se jih problematika še posebej dotaknila, vendar iz rezultatov sklepamo, da anketiranci ne gojijo kakšnega posebnega zaupanja v povezanost in dobro komunikacijo med carinskimi špedicijami v RS.

Kako se odpravljajo napake med carinski postopkom?

Vprašanje je zelo specifično in za natančne odgovore bi morali izbrati anketirance iz točno te logistične panoge, kar pa je skoraj nemogoče. Zato smo pričakovano dobili nekakšne srednje odgovore glede na morebitno poznavanje drugih servisnih služb in uradniških enot. Rezultat glede odzivnosti in transparentnosti je pričakovan. Prav tako ne pričakujemo nekih ultra pozitivnih odgovorov glede reševanja nepravilnosti in stroškov, saj glede na trenutno stanje gospodarstva in politike v Republiki Sloveniji ocenjujemo, da velja vsesplošno nezadovoljstvo ljudi, kar se seveda kaže tudi v nezadovoljstvu služb, ki ta dva velika mlina podpirata in končno tudi na nek način servisirata. Mnenja anketirancev se tukaj razlikujejo.

Ali RS vlaga dovolj finančnih sredstev v razvoj in nadgradnjo informacijskih sistemov carinskih špedicij?

Odgovor je tako rekoč na dlani, kar se kaže tudi v rezultatih zadnjega dela vprašalnika. RS nikakor ne vlaga dovolj sredstev v razvoj in nadgradnjo informacijskih sistemov, pa ne le carinskih špedicij, ampak v sektor gospodarstva na splošno. Posploševanje takšnih trditev nikakor ni v skladu z našo anketo, vendar so netransparentni postopki pri reševanju konfliktnih situacij, priprava dokumentacije zaradi dokumentacije in počasnost podpornih sistemov sami po sebi odraz zasplosti in zastarelosti naših špedicijskih enot. Vse to pomeni, da je zdajšnje stanje zaskrbljujoče glede na željo Slovenije po boljši prepoznavnosti v svetu in želji, predvsem pa nuji po boljši gospodarski rasti.

8 ZAKLJUČEK

Ob vključevanju Slovenije v EU so se daljnega leta 1990 postavljala različna vprašanja o pripravljenosti na vstop in vprašanja o obsegu in vrstah koristi, ki jih članstvo prinaša. Na podlagi teh vprašanj se je utrdilo prepričanje, da vključitev Slovenije v Evropsko unijo ne bo preveč rožnata za slovenske špediterje. Med njimi se je pojavljalo vprašanje, kaj storiti, da bi bili kar se da najbolje pripravljeni na vstop v EU.

Špediterji so razmišljali, kako nastopiti in kaj storiti, da bi bili dovolj močni, da bi lahko obstali v trdi in neizprosni konkurenci z zahodnoevropskimi špediterji. Vstop na evropski špediterski trg je bil težak, saj je dokaj zasičen. Ponudba na tem trgu je bila že pred vstopom Slovenije v EU večja od povpraševanja. Tu so prisotni dobro organizirani in pripravljeni špediterji, ki znajo ponuditi kvalitetno, konkurenčno, prilagodljivo in finančno ugodno storitev.

Slovenski špediterji so se na vstop v EU pripravljali na različne načine. Zavedali so se, da se bodo morali temeljito pripraviti in preobraziti, če bodo hoteli še naprej poslovati. Nekateri so poudarili pomen transporta, drugi pa so videli možnost v celoviti logistični ponudbi in skladiščenju, kar jih je navedlo do nadaljnje gradnje novih skladišč. Klasični carinski posrednik in organizator transporta, kar naj bi bil slovenski špediter, je postal preteklost. Novosti in spremembe, ki so prišle z vstopom v EU, so neizogibne. Novi špediterji so se morali specializirati na področju logistike, se preoblikovati v sodobna evropska logistična podjetja.

Iz tega izhaja ideja o nujnem poenotenju informacijskega sistema, ne samo spremljanju blaga skozi izvozno-uvozni carinski postopek, temveč tudi po pretoku informacij med špedicijskimi službami. Neizprosna konkurenca in zasičenost trga je po veliki verjetnosti pripomogla k zatiskanju oči za vlaganje državnih sredstev v še kako nujno potreben enotni informacijski sistem, v katerem ne bi prihajalo do podvajanja podatkov, predvsem pa, da bi se morebitne napake, povzročene preko človeškega faktorja, reševale hitro in transparentno.

S sodobnim programom bi bilo prav tako mogoče sledenje in prenos podatkov skozi celoten carinski postopek. Obdelava podatkov bi bila točna in za naročnika dobro razvidna. Morebitni dostop preko spleta bi omogočal sledenje blagu. Zmanjšanje papirnate dokumentacije pa bi poleg vsega fizičnega dela priprave dodalo še svojo ekološko osveščeno noto, ki mora biti v današnjem času nepogrešljiva. S tem bi imeli izboljšano odzivnost carinskih špedicij skozi celoten postopek, saj bi podatke preprosti lahko spremljali 24/7 skozi vse leto in ne bi bili odvisni od informacij, ki jih pridobivamo v času delovnih ur oziroma odprtja špedicij.

V tej diplomski nalogi je zelo jasno poudarjeno, kakšne komplikacije so nastale zaradi nepovezanosti carinskih špedicij med seboj, slabe komunikacije in nepotrebnega podvajanja dela. Z vidika konkurence bi si naročnik še vedno izbral svojega špediterja, ki bi v celoti uredil celoten postopek obdelave podatkov, dokumentov in njihovega vnosa v sistem. Le ko bi sistem enkrat imel potrjeno blago v postopku, se ne bi podvojil, s tem pa bi prihranili mukotrpno dolge postopke dokazovanja, kaj se je zgodilo v našem primeru.

Namen diplomske naloge je bil torej podrobneje analizirati področje špedicijske dejavnosti. Prav tako je bil v celoti izpolnjen namen prikazati storitve, ki jih opravljajo špedicijska podjetja.

Za predvideni rezultat diplomske naloge smo si zadali podrobno raziskavo praktičnega primera ter reševanja problematike, kako bi lahko morebiti predvideli in preprečili konkretni primer dvojnega carinjenja v opazovanem podjetju X. Tu smo preko rezultatov in lastnih opažanj in izkušenj na konkretnem primeru ugotovili, s kakšnim informacijskim sistemom bi lahko preprečili dvojno carinjenje in pa predvsem, na kaj moramo biti pozorni pri našem delu, dokler nekega dne resnično ne bo izdan in pripravljen poenoten sistem povezanosti carinskih špedicij.

Že na začetku diplomske naloge smo se dotaknili pomena transporta in nastanka špedicije, ki izhaja iz družbene delitve dela. Vsekakor pa začetkov nastanka te dejavnosti ne moremo iskati v slabo razvitih gospodarstvih oz. državah v starem veku. Če potegnemo vzporednice s preteklostjo in današnjim časom, že iz samega začetnega konteksta lahko sklepamo, da logistika v smislu transporta špediterstva, carinjenja in same prepustnosti in pretoka blaga skozi svetovne meje zahteva dobro razvito državo.

Evidentno je torej, da se z razvojem države (vstop Slovenije v Evropsko unijo) in povečanim obsegom dela vzporedno razvija tudi informacijski sistem, ki daje neposredno podporo uporabnikom, pa naj bodo to špediterji, carinska služba ali naročniki sami. Država bi v prvi vrsti morala imeti boljši posluš za morebitne izzive na področju, ki omogoča rast gospodarstva, pretok denarja skozi naša podjetja in posledično tudi višjo stopnjo državne urejenosti.

LITERATURA IN VIRI

- Čižman, A. (2002). *Logistični management v organizaciji*. Kranj: Moderna organizacija
- Jelenc, M. (2000). Globalizacija v logistiki. *Logistika in transport*, str. 4–9.
- KS Logistik (2014). *Mednarodni cestni promet*. Dosegljivo na naslovu <http://www.ks-logistik.si/logistika>. Dostopno 31. 8. 2016.
- Puharič, K. (1997). *Pogodbeno pravo*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Snoj, M. (1997). *Slovenski etimološki slovar*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Šimec, M. (2010). *Uvod v logistiko, utrip poslovnih sistemov*. Celje: FKPV.
- Štemberger, M. (1996). *Državno urejanje špedicijske dejavnosti v Sloveniji*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Turk, T. (2000). *Položaj špedicije ob vstopu Slovenije v Evropsko unijo*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Žvikart B. (2006). *Mednarodna špedicija*. Maribor: samozal.
- Zupančič, A. (2008). *Carinski postopki v EU*. Ljubljana:
- Zelenika R. (2003). *Logistična špedicija za 21. stoletje*. Rijeka: Kastav.
- Ogorelc A. (1996). *Logistika: Organiziranje in upravljanje logističnih procesov..* Maribor:
- Slovar tujk*. (2002). Ljubljana: Cankarjeva založba.
- SSKJ. (2005). Ljubljana: Inštitut za slovenski jezik Frana Ramovša ZRC SAZU.
- Carinski predpisi. (2014). Ljubljana. Pridobljeno 2. 8. 2016 z naslova http://www.fu.gov.si/carina/poslovanje_z_nami/carinski_predpisi/
- Zakon o carinskih storitvah (2009). *Ur. l. RS*, št. 103/2004-UPB1, 113/2005-ZJU-B, 40/2009, v nadaljevanju ZCS-1.
- Zekić, Z. (2000). *Logistički menedžment*. Rijeka: Kastav.
- Obligacijski zakonik (2001). *Uradni list RS*, št. 83/01.
- FIATA. Pridobljeno 2. 8. 2016 z naslova <http://fiata.com/>.
- Zelenika, R., Pupovac, D. (2008). *Menadžment logističkih sustava*. Rijeka: Kastav.