

**Univerza v Ljubljani
Ekonomska fakulteta**

DIPLOMSKO DELO

**VSTOP SLOVENIJE V EVROPSKO UNIJO IN
VPLIV NA ŠPEDICIJSKO DEJAVNOST**

Ljubljana, december 2003

URŠKA TRPIN

IZJAVA

Študentka Urška Trpin izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom prof. Maje Makovec Brenčič in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 22.12.2003

Podpis: _____

KAZALO

1. UVOD	1
2. EVROPSKA UNIJA	2
2.1. Splošno o Evropski uniji	2
2.2. Skupna zunanjetrgovinska politika EU in značilnosti	3
2.3. Koristi članstva Slovenije v EU	4
3. POJEM IN POMEN ŠPEDICIJSKE DEJAVNOSTI	6
3.1. Opredelitev špedicije in špediterja	6
3.2. Zgodovinski razvoj špedicije	7
3.3. Značilnosti in naloge špedicije.....	8
3.4. Pregled večjih špediterjev v Sloveniji.....	8
4. ZAKONSKA UREDITEV ŠPEDICIJE V EU IN V SLOVENIJI	9
4.1. Evropska unija.....	9
4.1.1. Prost pretok storitev	10
4.1.2. Pravica do ustanavljanja.....	10
4.1.3. Pravila za delovanje špediterjev v EU.....	11
4.1.4. Značilnosti evropskih špediterjev.....	12
4.2 Slovenija.....	13
4.2.1 Špediterji in carinski posredniki v Sloveniji (ureditev po novem obligacijskem zakoniku)	13
4.2.2 Pogoji za delovanje špediterjev in carinskih posrednikov v Sloveniji.....	13
4.2.3 Značilnosti slovenskih špediterjev	14
5. PRILAGAJANJE ŠPEDITERJEV NA POSLOVANJE V EU	15
5.1. Poenostavitve carinskih postopkov ob vstopanju v EU	15
5.2. Spremembe in posledice, ki bodo vplivale na špedicijo	16
5.3. Preusmerjanje na druge dejavnosti	19
5.4. Mnenja špediterjev o pripravljenosti na spremembe	22
5.5. Primer: Intereuropa d.d.	23
6. STROŠKI IN IZGUBE V ŠPEDICIJI ZARADI VSTOPA V EU	26
6.1. Izgubljen dohodek iz naslova carinskega zastopanja za špediterje.....	26
6.2. Ocena stroškov zaradi izgube delovnih mest.....	27
6.3. Vloga države	28
6.4. Ocena stroškov za prekvalifikacije, dokvalifikacije in dodatnega izobraževanja špediterjev ob vstopu Slovenije v EU	29
6.5. Ocena potrebnih finančnih sredstev za nadomestna delovna mesta	31
6.6. Ocena skupnih stroškov	32
7. KAKO SO SE NA VSTOP V EU PRIPRAVLJALE SEDANJE ČLANICE	34
7.1. Španske izkušnje	34
7.2. Državna pomoč v Avstriji	35
7.3. Uporabnost izkušenj v Sloveniji	35
8. SKLEP	37
LITERATURA	38
VIRI	39

1. UVOD

Slovenija vstopa v Evropsko unijo. S prvim majem 2004 bo poslata polnopravna članica združenja zdaj petnajstih držav, po novem pa kar petindvajsetih držav članic. Vstop v neko že obstoječo združeno celoto, z že oblikovanimi pravili in zakoni, pa vedno pomeni prednosti in slabosti, pomeni odrekanja, prilagajanja, pogajanja.

Kot za vse ostale dejavnosti velja to tudi za špeditersko. Dejstvo je, da z vstopom v Evropsko unijo prihajajo spremembe, ki bodo olajšale delo podjetjem, vendar bodo hkrati te posledice vplivale na poslovanje špediterjev, katerih poslovanje pa se bo na določenih področjih znatno skrčilo. Zmanjšal se bo obseg carinskih posredovanj, ki je bil do sedaj glavni vir dohodka večini slovenskih špediterjev. To bo zahtevalo iskanje novih virov dohodka ter prilagajanje novim tržnim razmeram. V diplomski nalogi poskušam analizirati prednosti in slabosti, ki bodo vplivale na špeditersko dejavnost ob vstopu Slovenije v Evropski uniji (EU). Ob tem bom analizirala tudi izgubo dohodka špediterjev in stroške, ki bodo nastali z zaprtjem delovnih mest, odprtjem novih delovnih mest, dokvalifikacijo in prekvalifikacijo delavcev ter dodatna izobraževanja.

V prvem delu diplomske naloge bom tako najprej predstavila Evropsko unijo, ter prednosti in slabosti vstopa Slovenije v Evropski uniji.

V nadaljevanju se bom posvetila predstavitvi špediterja in špedicijske dejavnosti, ter nadalje obravnavala zakonsko ureditev špediterske dejavnosti v Evropski uniji in Sloveniji.

Nadalje bom navedla predloge, kam naj se špediterji usmerijo v svojem poslovanju v prihodnosti in kje iskati poslovne priložnosti.

Sledi analiza izgube špediterskih dohodkov ter analiza stroškov v zvezi z zaposlenimi; odprtje novih delovnih mest, dodatna izobraževanja, prekvalifikacije in dokvalifikacije.

V predzadnjem delu sem pregledala še izkušnje nekaterih članic EU s tega področja in uporabnost njihovih izkušenj na področju Slovenije.

Na koncu bom v sklepu na kratko navedla lastne ugotovitve in poglede na problematiko.

2. EVROPSKA UNIJA

2.1. Splošno o Evropski uniji

Spomladi leta 1950, ko je povojna Evropa še iskala izhode iz politične in gospodarske nestabilnosti, je francoski zunanji minister Robert Schuman 9. maja predstavil predlog o uskladitvi obnovitvenega procesa premogovne in jeklarske industrije Francije in Nemčije. Leto dni kasneje, 18. aprila 1951, so pariško pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo podpisali Belgija, Francija, Nemčija, Italija, Luksemburg in Nizozemska in tako začeli celovit proces gospodarskega združevanja, ki je temeljil na prosti medsebojni trgovini in skupni carinski politiki (Slovenija v Evropski uniji?, 1999, str. 7).

Leta 1957 so to sodelovanje nadaljevali v Rimu z ustanovitvijo Evropske gospodarske skupnosti, ki je v kasnejših letih prerasla v Evropsko skupnost. Evropsko gospodarsko sodelovanje se je pomembno okrepilo leta 1985 s projektom enotnega evropskega trga, po podpisu Maastrichtske pogodbe, 7. februarja 1992, pa se je razširilo še na druga področja in je dobilo sedanje ime: Evropska unija. Prav s to pogodbo je bil storjen odločilen korak na poti h gospodarski, denarni in politični uniji, ki je potem postala tudi pomemben dejavnik varnostne in zunanje politike ter hkrati porok za spoštovanje kulture raznolikosti, nacionalne in jezikovne identitete vseh vključenih evropskih narodov (Slovenija v Evropski uniji?, 1999, str. 7).

Danes ima Evropska unija 15 držav članic, 372 milijonov prebivalcev in skupni trg, na katerem se vsako leto ustvari več kot šest tisoč milijard dolarjev blaga in storitev. Glavni cilj združevanja članic v Unijo so svobodno gibanje ljudi, blaga, kapitala in storitev. Evropska unija nadaljuje svoj integracijski proces s širjenjem in poglobljanjem (Širitveni proces. (URL: http://www.evropska-unija.si/pages/evropska_unija/siritev), 15.12.2003).

Slovenija je za članstvo v Evropski uniji zaprosila 10. junija 1996, ko je podpisala Evropski sporazum. Že naslednje leto, 1997, je Evropski svet na predlog evropske komisije na začetna pogajanja o članstvu povabil Ciper, Češko, Estonijo, Madžarsko, Poljsko ter tudi Slovenijo. Skupini šestih držav, imenovanih luksemburška skupina, se je leta 1999 po vrhu v Helsinkih pri pogajanjih za vstop pridružila še šesterica – Bolgarija, Latvija, Litva, Malta, Romunija in Slovaška, tako imenovana helsinška skupina. Pogajanja z desetimi kandidatkami (brez Bolgarije in Romunije) so bila končana decembra leta 2002 na zasedanju Evropskega sveta v Kopenhavnu. Omenjene države se bodo Uniji predvidoma pridružile 1. maja 2004, in takrat se bo površina EU povečala za 23 odstotkov sedanje, število prebivalcev pa bo naraslo za 20 odstotkov, kar je okoli 450 milijonov prebivalcev (Širitveni proces. (URL: http://www.evropska-unija.si/pages/evropska_unija/siritev), 15.12.2003).

2.2. Skupna zunanjetrgovinska politika EU in značilnosti

Zunanjetrgovinska politika je pomemben del Evropske unije že od njenih začetkov leta 1957. Oblikovanje skupne zunanjetrgovinske politike je potekalo vzporedno z oblikovanjem skupnega in kasneje notranjega trga. Leta 1958 je začelo prvotnih šest držav članic postopno odpravljati carine v medsebojnem trgovanju in z uvajanjem skupne carinske tarife, ki se uporablja za uvoženo blago iz tretjih držav. 1. julija 1968 je bila tako dosežena carinska unija (z izjemo nekaterih cenovno občutljivih izdelkov). Od takrat morajo vse nove članice, ki vstopajo v EU, odpraviti carine na notranjem trgu in prilagoditi svoje carinske stopnje do tretjih držav skupni carinski tarifi (Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003).

Prav tako so od leta 1968 izvajali proces postopnega prenosa pristojnosti za carinske zadeve od držav članic na Skupnost. Postalo je namreč jasno, da je potrebno oblikovati in sprejeti zakone na ravni Skupnosti, če se želijo izogniti deformacijam, nelojalni konkurenci ali neenaki obravnavi udeležencev na trgu. Z začetkom kodifikacije carinske zakonodaje v zgodnjih 80. so se poenostavili postopki trgovanja znotraj Skupnosti (npr. z olajšavami pri kontrolah in drugih formalnostih na notranjih mejah). Ta proces je dosegel višek leta 1988 z uvedbo ene same carinske listine (SAD - Single Administrative Document) in sestavljene nomenklature. Najizrazitejša in najpomembnejša sprememba pa je bila uspešna izvedba projekta notranjega (enotnega) trga 1. 1. 1993. Nadomestila je carinski postopek pri pretoku blaga znotraj takratnih 12 držav članic, in sicer z novimi fiskalnimi obveznostmi, ki ne zahtevajo niti carinskih formalnosti niti carinskega nadzora medsebojnega trgovanja. Trgovanje z nečlanicami pa ureja carinski zakon Skupnosti (Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003).

Evropska unija je z vsega 6% svetovnega prebivalstva pomemben akter na globalnem trgu, saj spada med pomembne svetovne izvoznike in hkrati tudi uvoznike. Širitev na deset novih držav bo trgovinsko moč EU še povečala. Cilji skupne zunanjetrgovinske politike so zato na eni strani zaščititi trgovinske interese in gospodarske aktivnosti EU ter na drugi strani zagotavljanje takšnih pravil globalizacije, ki bodo sprejemljiva za vse udeležence svetovne trgovine (Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003).

Skupna trgovinska politika obvezuje članice k enotnemu pristopu pri trgovinski politiki s tretjimi državami. V skladu s 113. členom Rimske pogodbe mora vsaka nova država članica podpreti in sprejeti skupno carinsko tarifo do tretjih držav, skleniti skupne carinske in trgovinske sporazume, sprejeti enotne stopnje liberalizacije, izvozno politiko ter skupne stopnje zaščite (v primeru dumpinga ali subvencij) (Širitveni proces. (URL: http://www.evropska-unija.si/pages/evropska_unija/siritev), 15.12.2003).

Z vstopom Slovenije v EU leta 2004 bo skupno zunanjetrgovinsko politiko sprejela tudi Slovenija. Odpovedati se bomo morali vsem sedaj sklenjenim zunanjetrgovinskim sporazumom ter prevzeti sporazume, ki jih ima s tretjimi državami sklenjene EU. Slovenija z večino sporazumov nima težav, saj se je skoraj popolnoma prilagodila pravilom EU (Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003).

Poznavanje skupne zunanjetrgovinske politike je ključnega pomena za uspešno poslovanje slovenskih podjetij na trgih tretjih držav. Prav tako pa lahko Slovenija uresničuje zunanjetrgovinske interese slovenskih podjetij s tem, da je aktivno udeležena pri oblikovanju Skupne zunanjetrgovinske politike ter s tem pri oblikovanju pravil globalnega trgovanja.

Značilnosti skupne zunanjetrgovinske politike EU pa so sledeče (Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003):

- skupna carinska tarifa do tretjih držav;
- carinski kontingenti v izjemnih primerih;
- ukinitev vseh trgovinskih omejitev velja le med članicami EU;
- koordinacija trgovinske politike;
- bivše kolonije in dominioni držav članic imajo pridruženi status;
- premagovanje plačilnobilančnih težav (v primeru le-teh EU uvede ukrepe, ki najmanj škodijo delovanju enotnega trga).

2.3. Koristi članstva Slovenije v EU

Članstvo bi Sloveniji prineslo naslednje koristi (Slovenija v Evropski uniji?, 1999, str. 7):

- zagotovitev stabilnega političnega in gospodarskega okolja, ki bosta spodbujala vsestranski družbeni razvoj,
- večjo nacionalno varnost prek vključevanja v skupne mehanizme zunanje in varnostne politike,
- krepitev ugleda in pogajalske moči Slovenije tako na političnem kot tudi na gospodarskem področju ter zagotovitev pravic, ki izhajajo iz državljanstva Evropske unije, slovenskim državljanom,
- možnost soodločanja pri vseh vprašanjih sooblikovanja prihodnje Evrope in Sveta, kar je ključnega pomena za dolgoročni razvoj Slovenije,
- zagotovitev velikega notranjega trga za slovensko gospodarstvo,
- zagotovitev večje predvidljivosti in obvladljivosti poslovanja in zmanjšanja poslovnega tveganja ter zagotovitev novih razvojnih možnosti, ki jih daje gospodarska in denarna unija,
- povečanje medsebojne trgovine in s tem pomembna poodbuda domači gospodarski rasti in povečanju zaposlenosti,

- konkurenca na notranjem trgu bo motivacija in spodbuda slovenskim podjetjem za izboljšanje konkurenčne sposobnosti prek razvoja novih izdelkov in storitev, uporabe sodobnih tehnologij in nenehnega zmanjševanja proizvodnih stroškov,
- boljši dostop do kapitala, opreme, znanja in tehnologije, prevzem standardov, tehničnih predpisov, osnovnih znanj in organizacijskih tehnik te s tem dodaten vpliv na povečanje konkurenčne sposobnosti slovenskega gospodarstva,
- odprtje novih izobraževalnih in zaposlitvenih možnosti slovenskim državljanom.

Seveda pa vstop Slovenije v EU s seboj ne prinaša le ugodnosti, pač pa tudi določene pomankljivosti in negativne posledice, katere bo utrpelo slovensko gospodarstvo na račun priključitve Evropski uniji.

O pomankljivostih priključitve je dandanes slišati redko, saj je toliko privržencev in navdušencev nad vstopom in priključitvijo k Evropski uniji, da so nasprotniki dobesedno prevladani. Vendar pa lahko najdemo goreče nasprotnike pristopu k Evropski uniji, ki trdijo da vstop Slovenije v Evropsko zvezo pomeni začetek konca slovenskega naroda kot samostojne etnične, jezikovne in politične celote. Združevalni procesi znotraj velike evropske tvorbe, bodo zaradi svoje notranje logike vedno delovali v našo škodo. Na drugi ravni in na drugačen način se bo ponovil proces asimilacije Slovencev in izgube narodnega ozemlja, kot smo ga doživljali v preteklih stoletjih, ko še nismo imeli svoje države, ki se ji slovenska uradna politika s takšno lahkoto spet odreka. Kar naj bi pomenlo vračanje v čase iz katerih smo se stoletja reševali in se dokončno rešili 23. decembra 1990 z uspešnim referendumom in julija 1991 z uspešno obrambno vojno (Nacionalni interesi. (URL: <http://www.23december-drustvo.si/>), 3.5.2003).

Poleg tega naj bi potencialne slabe strani pridružitve k EU bile še (Nacionalni interesi. (URL: <http://www.23december-drustvo.si/>), 3.5.2003):

- odpoved slovenski državi, kulturni in civilizacijski pridobitvi ter odločanju o svoji usodi;
- problem prostega prehajanja kapitala, ljudi in storitev; Evropa naj bi s tem postala talilni lonec posameznih ljudstev;
- EU naj ne bi bila zveza enakopravnih narodov, ampak zveza velikih držav in kapitala, za katerega so ljudje, posebno še pripadniki malih narodov, le delovna sila in potrošniki brez lastne jezikovne in kulturne vsebine;
- ostrejša konkurenca in zaostrovanje pogojev na trgu, ki jim naša mala podjetja ne bodo kos in bodo klonila pred tujimi giganti.

Tu so naštetle le splošne prednosti in slabosti, negativne in pozitivne posledice vstopa Slovenije v Evropsko unijo. Ker je glavna tema diplomske naloge vpliv vstopa v EU, je v nadaljevanju diplomske naloge posebno poglavje namenjeno odkrivanju prednosti in slabosti vstopa v EU na špedicijsko dejavnost.

3. POJEM IN POMEN ŠPEDICIJSKE DEJAVNOSTI

3.1. Opredelitev špedicije in špediterja

Špedicija je že desetletja gospodarska logistična dejavnost, ki s poslovnega vidika ni državno in zakonsko uravnana; tudi ni monopolna dejavnost, ampak je tržno usmerjena dejavnost s prosto izbiro, prostim tržnim dostopom ter svobodno konkurenco (Jelenc, 2000, str. 4).

Po tradicionalni definiciji je špedicija specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga in drugimi posli s tem v zvezi. Špedicijo opravlja špediter, to je gospodarstvenik, pravna ali fizična oseba, ki se izključno in strokovno ukvarja z organizacijo odprave blaga svojih komitentov s pomočjo prevoznika in z drugimi posli s tem v zvezi (Jelenc, 2000, str. 55a).

To pomeni, da špediterji delujejo predvsem kot (Jelenc, 1999, str. 4):

- mednarodni špediterji v mednarodni trgovini po nalogu (dispoziciji) uvoznika, izvoznika ali tujega špediterja;
- uvozni, izvozni in tranzitni špediterji;
- carinski posredniki oziroma zastopniki lastnikov blaga v carinskih postopkih, praviloma v tujem imenu in za tuj račun;
- klasični organizatorji mednarodnega transporta (kot sklenitelji transportne pogodbe v svojem imenu in za tuj račun);
- komisionarji (včasih v svojem imenu in za svoj račun);
- izdelovalci transportne, carinske, zavarovalne in druge dokumentacije;
- organizatorji tudi drugih spremljajočih dejavnosti transporta (skladiščenja, manipulacije, zavarovanja itd.) po nalogu naročnika;
- podaljšana roka tujih špediterjev za oskrbovanje sistemov zbirnega, kontejnerskega in tranzitnega prometa.

Sodobna definicija, ki temelji na teoriji logistike, organizacije in ekonomike trdi, da je špedicija storitvena gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem procesov premeščanja blaga v prostoru in času. Špediterski posel je dajati strokovne nasvete in sodelovanje pri sklenitvah pogodb o mednarodni prodaji blaga glede prevoza, zavarovanja, carinskih manipulacij, ugotavljanje najugodnejših prevoznih poti in klavzul, organiziranje zbirnega, multimodalnega in integralnega prevoza ter dostave stvari po sistemu "od vrat do vrat", sklepanje prevoznih pogodb, sklepanje pogodb o nakladanju, razkladanju, pakiranju, uskladiščenju in zavarovanju stvari, izdajanje in pridobitev prevoznih listin, ter drugi posli povezani z naravo špediterjeve dejavnosti (Puharič, 1997, str. 203-211).

Pri tem obravnavamo definicijo špediterja kot gospodarstvenika, pravno ali fizično osebo, registrirano za opravljanje poslov zunanjetrgovinskega prometa, ki izključno in v obliki stalne dejavnosti sklepa posle (Jelenc, 2000, str. 55b):

- v svojem imenu in za tuj račun (kot komisionar),
- v tujem imenu in za svoj račun (kot agent) in
- v svojem imenu in za svoj račun (kot samostojni podjetnik).

Omenjene pogodbe, ki jih sklepa so potrebne pri organiziranju odprave (izvoza), dostave (uvoza) in tranzita blaga svojih nalogodajalcev s pomočjo prevoznika ter opravlja druge predpisane in običajne specialne (vzporedne) posle in naloge v zvezi z odpravo, dostavo in tranzitom blaga (Jelenc, 2000, str. 55b).

Da pa se blago lahko nemoteno giblje od odpremnega kraja v namembni kraj, je potrebno poleg prevozov opraviti še druge dejavnosti, kot so prevzem blaga, kontrola, skladiščenje, razne manipulacije, carinsko posredovanje na državnih mejah in morda še kakšna dejavnost.

3.2 Zgodovinski razvoj špedicije

Začetki špedicije segajo v 13. stoletje v dobo razvoja Beneške republike. Takratni beneški trgovci so v trgovini z alpskimi in čezalpskimi deželami uporabljali posrednike, ki so skrbeli za varen prevoz blaga, ki je v Benetke prihajalo po morju. Posredniki so prevzemali blago z blagovno zadolžnico, s katero so kupcem prodajali blago. Kupci so potrdili prejem blaga s podpisom na tem dokumentu. Ta potrdila se tako lahko smatrajo kot prvi blagovni, transportni (špedicijski) dokumenti (Rehar, 2001, str. 10).

Špedicija se je v toku naslednjih stoletij vse bolj razvijala. Z odkritjem prekomorskih dežel in z večanjem blagovne menjave, z večjimi in hitrejšimi transportnimi sredstvi (železnica, parnik) in posledično z delitvijo dela ter z vse bolj zahtevnimi transporti, ki so terjali tudi spremljajoče dejavnosti, kot so skladiščenje, prepakiranje, zbiranje manjših tovorov, distribucijo, zavarovanje in carinjenje blaga, pa tudi svetovanje v izbiri transportne poti, se je vloga špedicije povečevala.

Razvoj blagovne menjave je ustvaril primerne pogoje za nastanek dejavnosti, ki pozna specifičnosti cestnega, železniškega, pomorskega in zračnega prometa ter posebnosti carinskih, deviznih, zdravstvenih in drugih predpisov in različnih omejitev v trgovanju med različnimi državami. Te posebnosti so zahtevale, da ta dela opravljajo nevtralne osebe, ki jim bosta zaupala tako prodajalec, kot tudi kupec. Razvoj transportnih sredstev in mednarodne trgovine je tako povzročil nastanek posrednika – špediterja, ki organizira prevoz v najširšem pomenu besede (Rehar, 2001, str. 10).

3.3 Značilnosti in naloge špedicije

Osnovna značilnost špedicije je, da opravlja carinsko posredovanje in posreduje ter sklepa prevozne pogodbe. Postranskega pomena pa je, ali tudi sama prevažata blago s svojimi prevoznimi sredstvi. V tem primeru nastopa v dvojni vlogi: kot špediter in kot prevoznik (Hrastelj, 1990, str. 294). Taka definicija je dolga leta veljala za slovenska špediterska podjetja. Vendar pa so se z vstopov v Evropsko unijo prisiljena spreminjati in prilagajati spremembam, ki jih le ta prinaša. Tako vse bolj postajajo logistična podjetja, z več glavnimi dejavnostmi, medtem, ko carinsko posredovanje postaja postranska dejavnost.

Med osnovne naloge mednarodnega špediterja tako spada (Zelenika, 1996, str. 586):

- dajanje strokovnih nasvetov in sodelovanje pri pogajanjih za sklenitev pogodb o mednarodni prodaji z vidika prevoza, zavarovanja, carinskih manipulacij itd.,
- instradacija (izbor optimalne prevozne poti, optimalnega prevoznega sredstva, optimalnega časa itd.)
- zastopanje in opravljanje poslov v zvezi s carinjenjem blaga,
- odpoklic blaga,
- sklepanje pogodb o prevozu blaga na klasičen način,
- organizacija multimodalnega prevoza stvari in fizične distribucije po sistemu »od vrat do vrat«,
- nadzor kvalitete blaga,
- skepanje pogodb o transportnem zavarovanju,
- sklepanje pogodb o zavarovanju blaga,
- sklepanje pogodb o vkrcanju, izkrcanju in prekladanju blaga,
- sklepanje pogodb o skladiščenju stvari,
- informiranje naročnika.

Poleg osnovnih nalog pa lahko opredelimo še dodatne naloge, ki jih opravlja špediter, kot so na primer: sklepanje pogodb o pakiranju blaga, izdaja jamstvenih pisem, jemanje vzorcev, zastopanje naročnika v primeru nesreč, kontrola kvalitete in kvantitete v mednarodnem prometu, kreditiranje naročnika, zbirni prevoz in drugi posli, ki so običajni v mednarodni špediciji. Logistika v funkcijskem smislu je tako seštevek vseh ciljno naravnanih koordinacijskih, administrativnih, dispozitivnih in operativnih ukrepov, ki so povezani s transportom, skladiščenjem in manipuliranjem z blagom in s pripadajočimi energijskimi in informacijskimi tokovi v podjetju ter med podjetjem in okoljem (Becker, 1998, str. 22).

3.4. Pregled večjih špediterjev v Sloveniji

V Sloveniji je veliko špediterskih, logističnih in prevoznih podjetij, od katerih jih je na vstop v EU pripravljena le peščica. Med njimi vlada hud konkurenčni boj, zaradi katerega so se že krepko znižale cene njihovih storitev, to pa v nekaterih primerih pomeni tudi nelojalno konkurenco.

Da lahko tako ugotovimo, kateri špediterji spadajo med večje v Sloveniji, jih lahko med seboj primerjamo po številu zaposlenih ali pa po čistem prihodku iz prodaje. Primerjavo si lahko ogledamo v Tabeli 1.

Tabela 1: Podatki o številu zaposlenih in čistem prihodku iz prodaje v pomembnejših špedicijskih podjetjih v Sloveniji v letu 2001

Ime podjetja	Število zaposlenih	Čisti prihodek iz prodaje (v 000 SIT)
Alpetour d.d.	139	3.768.199
Fersped d.d.	200	17.317.710
Intereuropa d.d.	1452	15.775.013
Intertrans d.d.	155	1.128.665
Viator & Vektor	494	11.644.262

Vir: Lastna obdelava na osnovi podatkov iz spletnih strani podjetij in spletnih strani Gospodarske zbornice Slovenije, 2003.

Čeprav te podatke beleži Gospodarska zbornica Slovenije so med seboj težko primerljivi in niso realni. Intereuropa je sicer res najbolj znan, ter glede na število zaposlenih in glede na delež trga, ki ga zavzema, največji slovenski špediter, vendar pa je podjetje Fersped d.d. na prvem mestu po višini skupnih prihodkov.

Na tem mestu velja tudi omeniti da, čeprav gre za enega največjih špediterskih podjetij pri nas, je podjetje Viator & Vektor še razmeroma mlado podjetje, saj se je združilo v letu 2000. Danes je to podjetje na področju logističnih storitev drugo po velikosti, med evropskimi podjetji pa sodi med srednje velike (Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.viator-vektor.si>), junij 2002).

4. ZAKONSKA UREDITEV ŠPEDICIJE V EU IN V SLOVENIJI

4.1. Evropska unija

Status špediterja v Evropski uniji ni enotno urejen. Področje prostega pretoka storitev v Evropski uniji, v nasprotju s področjem prostega pretoka gibanja blaga ne spada pod Skupne politike EU. To pomeni, da to področje ne spada pod pristojnosti Komisije EU, pač pa ga ureja vsaka posamezna država članica samostojno.

Zakonodaja EU pa na področju špedicije loči prost pretok storitev in pravico do ustanavljanja.

4.1.1. Prost pretok storitev

Prost pretok storitev (angl.: *Freedom to provide services*) predstavlja opravljanje storitev za plačilo, v drugi državi, v omejenem časovnem razdobju. Splošna definicija storitev, za katere velja načelo prostega pretoka storitev je navedena v 50. členu Amsterdamske pogodbe (AP). Definicija navaja, da se kot storitve v EU razumejo takrat, kadar se praviloma opravljajo za plačilo in če jih ne urejajo določbe, ki se nanašajo na prost pretok blaga, kapitala in oseb. Spiska storitev Evropska unija ne pozna, pozna le storitvene sektorje, veljavne v šestdesetih letih (nomenklatura ISIC). (PRINZ Inštitut, Vstop Slovenije v EU in vpliv na notranjo špedicijo, 2002, str. 28).

Po splošnem programu za odpravo omejitev svobode opravljanja storitev iz leta 1962 (361X1201) velja za fizične osebe, ki samostojno opravljajo dejavnost (samozaposlene osebe) in za družbe, ki imajo v eni od članic EU statutarni sedež, glavno upravo ali glavni kraj poslovanja. Omejitev velja za ustanavljanje agencij, podružnic ali hčerinskih družb. V določila omenjenega Splošnega programa spada tudi vstop, izstop in bivanje državljanov držav članic, ki bi ovirali opravljanje storitev teh državljanov ali specializiranega osebja ali zaposlenih na delovnih mestih s posebnimi pooblastili, ki delajo s ponudnikom storitev ali izvajajo storitve v njihovem imenu. Določila ne veljajo za opravljanje storitev za dejavnosti, ki so v državi članici klasificirane kot javna služba ter za tujce, za katere veljajo posebni režimi (PRINZ Inštitut, Vstop Slovenije v EU in vpliv na notranjo špedicijo, 2002, str. 28).

4.1.2. Pravica do ustanavljanja

Pravica do ustanavljanja (angl.: *Right of Establishment*) je pravica državljana članice EU, da ustanovi podružnico ali odvisno družbo v drugi državi članici. V EU opravljanje storitev v obdobju, daljšem od treh mesecev, pomeni ustanavljanje podružnice ali odvisne družbe.

Tudi pri pravici do ustanavljanja velja enako kakor pri prostem pretoku storitev: po splošnem programu za odpravo omejitev pravice do ustanavljanja velja odprava omejitev za fizične

osebe, ki samostojno opravljajo dejavnost (samozaposlene osebe) in za družbe, ki imajo v eni od članic EU statutarni sedež, glavno upravo ali glavni kraj poslovanja. Tudi ta omejitev velja za ustanavljanje agencij, podružnic ali hčerinskih družb. V določila omenjenega Splošnega programa spada tudi vstop, izstop in bivanje državljanov držav članic, ki bi ovirali opravljanje storitev teh državljanov ali specializiranega osebja ali zaposlenih na delovnih mestih s posebnimi pooblastili, ki delajo s ponudnikom storitev ali izvajajo storitve v njihovem imenu. Določila tega Splošnega programa ne veljajo za pravico do ustanavljanja za sektorje, ki so v državi članici klasificirane kot javna služba ter za tujce, za katere veljajo posebni režimi (PRINZ, 2002, str. 29).

4.1.3. Pravila za delovanje špediterjev v EU

Ustanavljanje ali opravljanje storitev fizičnih oseb, podjetij in družb na tujih ozemljih ureja Direktiva Sveta EU št. 82/470/EGS o ukrepih, ki omogočajo dejansko uveljavljanje pravice do ustanavljanja in svobode opravljanja storitev v zvezi z dejavnostmi samozaposlenih oseb pri določenih pomožnih storitvah v prevozu in potovalnih agencijah ter pri skladiščenju in hrambi (PRINZ Inštitut, Vstop Slovenije v EU in vpliv na notranjo špedicijo, 2002).

Direktiva določa, da je diskriminatorna vsaka obravnava, ki temelji na državljanstvu, v zvezi z ustanavljanjem in opravljanjem storitev, prepovedana.

Cilj določil te Direktive je priznanje zadostne usposobljenosti za opravljanje del v posamezni državi članici, kakor država gostiteljica zahteva za svoje lastne državljane. Iste zahteve za opravljanje dejavnosti (dokazilo o ugledu, dokazilo o nekaznovanju, o poklicnem usposabljanju, o finančnem stanju) mora država gostiteljica zahtevati tudi za svoje lastne državljane (Kakšno bo usklajevanje zakonodaje na področju izrednih cestnih prevozov po vstopu Slovenije v EU? (URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/365-122/>), 15.12.2003).

Direktiva obravnava skupino dejavnosti A (špediter, pomorski agent) kot (Kakšno bo usklajevanje zakonodaje na področju izrednih cestnih prevozov po vstopu Slovenije v EU? (URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/365-122/>), 15.12.2003):

- opravljanje dejavnosti kot posrednik med izvajalci za različne načine prevoza in osebami, ki odpremljajo ali sprejemajo blago ter opravljajo različne, s tem povezane dejavnosti:
 - o s sklepanjem pogodb s prevozniki v imenu komitentov,
 - o z izbiro načina prevoza, družbe in poti, za katere komitent meni, da so najbolj donosni,
 - o z urejanjem tehničnih vidikov prevoza (npr.: pakiranje), z izvajanjem različnih pomožnih dejavnosti v prevozu,

- z dokončanjem formalnosti, ki so povezane s prevozom, na primer s pripravo tovornih listov, z zbiranjem in razvažanjem pošiljk,
 - z usklajevanjem različnih faz prevoza,
 - s pripravo tovora in nosilcev ter prevoznih sredstev za osebe, ki odpremljajo ali sprejemajo blago;
- ocenjevanje prevoznih stroškov in preverjanje podrobnih računov;
 - najemanje železniških potniških ali tovornih vagonov za prevoz oseb ali blaga.

4.1.4. Značilnosti evropskih špediterjev

V Evropski Uniji gre za usmerjenost v globalno logistiko. S tem, ko svetovni trgi postajajo vedno bolj odprti in dostopni, logistiki iščejo nove poti izkoriščanja ponujenih možnosti, kot tudi varovati že doseženo pred grožnjami nevarnih konkurentov. Globalna logistika gleda na svetovni trg kot na enoten potencialni trg. Izziv ji pomeni obdržati in voditi celotno mrežo kot samostojna, učinkovita enota. Logistična podjetja iščejo poti, s katerimi bodo spremenila proizvodnjo, marketing, raziskave in razvoj v konkurenčno prednost, ki jim bo zagotavljala obstoj vsaj za nekaj časa. Taka so tudi evropska logistična podjetja (Gourdin, 2001, str. 14).

Za evropske špediterje velja usmerjenost v logistiko. Že od samega začetka delovanja so nastopali predvsem v vlogi organizatorjev transporta tako na mednarodni kot na nacionalni ravni. Potrebe po storitvah carinskega posredovanja v nacionalni špediciji seveda ni, v mednarodni špediciji pa carinske storitve samo dopolnjujejo osnovno storitev organizacije in izvajanja transporta.

Z uvajanjem politike skupnega evropskega trga v okviru Evropske unije, z naraščanjem tokov internacionalizacije, globalizacije in koncentracije poslovanja, pa se začnejo nove aktivnosti tudi v delovanju evropskih špediterjev. Evropski špediterji so postali logistični dobavitelji integriranih logističnih storitev. V zadnjem času pa se prilagajajo tudi globalizaciji in postajajo globalni logistični dobavitelji (Pavlin, Rakar, 2000, str. 4).

Logistična organizacijska kultura postaja aktivni dejavnik dinamične optimizacije sodobnega podjetja v pogojih, ko človeški potencial predstavlja njegov osnovni kapital. Logistična organizacijska kultura je prisotna pri vseh aktivnostih podjetja in kot model obnašanja, prepričanj in vrednot zaposlenih vpliva na zastavljanje kot tudi doseganje ciljev (Daft Richard, Raymond, 2001, str. 528).

Evropski špediterji so svoj največji delež prilagajanja večjemu evropskemu trgu že odpravili, vendar pa se morajo še vedno nenehno prilagajati vedno novim zahtevam logističnega povpraševanja. Zato prenašajo težo svojega delovanja z odnosov s prevozniki in drugimi izvajalci logističnih storitev na odnos z lastniki blaga. V teh odnosih razvijajo dolgoročne

pogodbene ali strateške povezave tako s svojimi odjemalci, kot tudi s posameznimi izvajalci logističnih storitev.

Vedno bolj se pojavlja tudi želja po skupnem logističnemu oddajanju storitev, kar je špediterjem prineslo nove poslovne možnosti in močno povečalo obseg povpraševanja na logističnem trgu. Naraščanje logističnega najemanja je med drugim pripeljalo tudi do tega, da v zadnjem desetletju transportni trg v EU nesporno narašča in prerašča v bolj kompleksen trg celovitih logističnih storitev. Zato posebnega trga špediterskih storitev ni, ampak špediterji nastopajo na posameznih segmentih logističnega trga (Pavlin, Rakar, 2000, str. 4).

4.2. Slovenija

4.2.1. Špediterji in carinski posredniki v Sloveniji (ureditev po novem obligacijskem zakoniku)

Področje špedicijske pogodbe v Sloveniji ureja Obligacijski zakonik (851. člen, str. 839), ki pravi:

»da se s špedicijsko pogodbo 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«.

Pogodba temelji na zasnovi pogodbe o naročilu (mandatna pogodba). Pogodba je dvostransko obvezna in se za opravljene storitve po pravilih stroke pridobi pravica do ustreznega plačila. V nasprotju s starim Zakonom o obligacijah je v novem Obligacijskem zakoniku dodana tudi agencijska pogodba (pogodba o trgovskem zastopanju).

Poglavje Obligacijskega zakonika o špedicijskih pogodbah ureja splošna načela špedicijske pogodbe, obveznosti špediterja, obveznosti naročnika, posebne primere špedicije in špediterjevo zastavno pravico. Ne ureja pa pogojev za opravljane špediterskih storitev in obveznosti špediterjev (Obligacijski zakonik, 2003).

4.2.2. Pogoji za delovanje špediterjev in carinskih posrednikov v Sloveniji

Slovenska zakonodaja ne definira pogojev za delo špediterjev, Carinski zakon pa v svojem 47., 4.a in 4.b členu (Carinski zakon, Uradni list RS, št. 1/95) le določa, kdo je carinski deklarant. Carinski deklarant mora imeti sedež ali stalno bivališče v Sloveniji. Vkolikor vlaga v svojem imenu in za tuj račun ali v tujem imenu in za tuj račun mora izpolnjevati minimalne pogoje za opravljanje posredovanja v carinskem postopku, ki jih predpiše Vlada z uredbo.

Po Uredbi o pogojih za opravljanje poslov zastopanja (Uradni list RS, št. 47/99) so pogoji sledeči:

- sedež ali stalno bivališče na carinskem območju,
- registracija za dejavnost posredovanja v carinskih zadevah in
- najmanj srednjo strokovno izobrazbo s posebnim strokovnim izpitom.

Sloveniji ob vstopu v EU ni potrebno sprejeti nikakršne zaščitne zakonodaje na tem področju. EU pušča državam proste roke. Posledice niso problem EU temveč Slovenije. Vse sosednje države (tudi Hrvaška) imajo zakonsko urejen status in pogoje delovanja špediterjev, torej lahko sklepamo, da postaja z vstopom v EU Slovenija prosti trg za vstop tujih špediterjev (Kakšno bo usklajevanje zakonodaje na področju izrednih cestnih prevozov po vstopu Slovenije v EU? (URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/365-122/>), 15.12.2003).

Moje mnenje je, da bi moralo Ministrstvo za promet Republike Slovenije na tem področju poskrbeti, še pred vstopom Slovenije v Evropsko unijo, da ne bo prišlo do določenih težav, ki jih lahko pričakujemo že sedaj. Sprejeti bi bilo potrebno pravni akt, ki bi določil pogoje za delovanje in opravljanje špeditorske dejavnosti v Sloveniji. Le na ta način bo po vključitvi Slovenije v Evropsko unijo možno zadržati enakopravni položaj domačih špediterjev s tujimi in s tem omejiti nevarnost popolne prevlade tujih špediterjev v Sloveniji.

4.2.3. Značilnosti slovenskih špediterjev

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 uvozni, izvozni 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.).

Glavne značilnosti slovenske špedicije (Jelenc, 2000, str. 6.):

- obstaja veliko število subjektov – več 100 registriranih,
- okoli 10 srednje velikih podjetij dosega 90 odstotkov poslovanja,
- v špeditorskih podjetjih je zaposlenih okoli 3000 ljudi,
- vrednost storitev v špediciji (brez transporta) znaša okoli 100 milijonov EUR na leto,
- stopnja logistične usmerjenosti poslovanja špediterjev je nizka,
- delež prihodkov iz carinskega posredovanja je okoli 60 odstoten,
- prisotna je velika odvisnost poslovanja od evropskih špediterjev, ker slovenski špediterji nimajo lastnega omrežja v EU.

Iz zgoraj navedenih značilnosti je mogoče ugotoviti, da imajo slovenski špediterji razmeroma šibko vlogo in slab položaj na evropskem logističnem trgu. Vendar pa je ob vstopanju v EU

opaziti tudi intenzivnejša prizadevanja v poslovanju in v špedicijski dejavnosti, ki so posledica zlasti (Analiza vstopa Slovenije v EU, Ljubljana 2001):

- spremenjenega gospodarskega položaja slovenske države v Evropi in svetu,
- večjega odpiranja slovenskega trga za tuja industrijska in trgovska podjetja,
- prilagajanja slovenskih podjetij evropski konkurenci in stroškovnim standardom,
- prilagajanja slovenske zakonodaje, še posebej pa carinske zakonodaje, evropskim standardom in carinskim postopkom,
- nove aktivnosti špediterjev izhajajo iz sprememb in tokov v logistiki, s čimer se ustarijajo razmere za hitrejšo vključevanje slovenskih špediterjev na evropski logistični trg.

5. PRILAGAJANJE ŠPEDITERJEV NA POSLOVANJE V EU

5.1. Poenostavitve carinskih postopkov ob vstopanju v EU

Poleg že oteženega položaja špediterjev, ki se kaže z vse večjim pritiskom podjetij na nižanje cen zaradi delovanja konkurence in bližajočega vstopa v EU, se vse več podjetij odloča za poenostavitve v carinskih postopkih, kar špediterjem še dodatno zmanjšuje zaslužek.

Poenostavitve poslovanja v carinskih postopkih prinašajo podjetjem številne ugodnosti in bonitete, ki se kažejo v finančnem prihranku, ki se je do sedaj iztekal v špediterska podjetja. Podjetja prihranjijo tudi pri stroških za čakanje vozil na carinjenje, omejitve z urniki carine in inšpekcijskimi službami, korespondenca s špediterji in številne druge stroške. Kar pa na drugi strani seveda predstavlja izgubo dohodka pri špediterjih (Pojasnilo o poenostavljenih carinskih postopkih, 1999).

Poenostavljeni postopki pa so (Poenostavljeni postopki, Uradni list RS, št. 46/99):

- poenostavljen postopek deklariranja blaga;
- deklariranje blaga na podlagi knjigovodskih vpisov
- brezpapirno poslovanje.

V nadaljevanju jih bom na kratko opisala.

Poenostavljen postopek deklariranja blaga

Carinjenje se po poenostavljenem postopku izvede na mejnem prehodu. Blago pride iz tovarne na mejo samo s fakturo. Tu se vpiše v evidenco. Na koncu meseca špediter, ki zastopa podjetje, ki je blago uvozilo ali izvozilo, pripravi dopolnilno deklaracijo za vse opravljene

postopke. Deklaracijo predstavlja faktura, ki jo carinik na meji overi, blago pa se vpiše v evidenco (Poenostavljeni postopki, Uradni list RS, št. 46/99).

Deklariranje blaga na podlagi knjigovodskih vpisov

Deklariranje blaga na podlagi knjigovodskih vpisov se ravno tako uporablja pri uvozu in izvozu. Knjigovodski vpisi so najbolj razširjena oblika poenostavitev. Blago potuje od podjetja do meje z ECL-om ali z žigom priznanega izvoznika na fakturi. Podjetje mora vsak uvoz ali izvoz vpisati z večjim številom podatkov v posebne evidence, ki jim pravimo knjigovodski vpisi. Vpis v te evidence predstavlja carinsko deklaracijo (Poenostavljeni postopki, Uradni list RS, št. 46/99).

Poenostavitev je v tem, da blago ne potuje na izpostave na uvozno ali izvozno carinjenje, ampak gre iz podjetja direktno na mejni prehod, iz mejnega prehoda pa pri uvozu direktno v podjetje.

Brezpapirno poslovanje

Vsak uvoz ali izvoz podjetje v obliki elektronske pošte pošlje v carinski informacijski sistem. Le-ta zbira te elektronske deklaracije cel mesec in na koncu meseca naredi izpis, iz katerega je razviden seznam deklaracij in znesek dajatev (carine in DDV-ja), ki jih mora podjetje plačati. Podjetje naredi obračun in seznam poslanih dokumentov. S tem je svojo obveznost končalo (Poenostavljeni postopki, Uradni list RS, št. 46/99).

5.2. Spremembe in posledice, ki bodo vplivale na špedicijo ob vključitvi Slovenije v EU

Posledice, ki jih prinaša vstop Slovenije v Evropsko unijo so za špediterje tako dobre, kot tudi slabe. Polnopravno članstvo Slovenije v EU bo v poslovanju špediterjev povzročilo nastanek neposrednih negativnih posledic, ki se bodo kazale postopoma, resnični obraz pa bodo pokazale šele v trenutku vstopa v EU (Vouk, 2001, str. 13):

- storitve carinskega zastopanja špediterjev za blagovne tokove z EU tako na mejnih prehodih, kot v notranjosti države ne bodo potrebne,
- problem je toliko večji ob dejstvu, da je okoli 80 odstotkov slovenskega izvoza in uvoza usmerjenega v države EU,
- v dejavnosti carinskih storitev z EU zaposlujejo špediterji okoli 1800 ljudi,
- prišlo bo do izpada okoli 100 milijonov EUR prihodka na leto pri carinskih storitvah z EU,

- v celoti ne bo več potrebe po carinskih storitvah špediterjev na mejah z Italijo, Avstrijo in Madžarsko, kar bo povzročilo ukinitvev špediterskih in carinskih poslovalnic na mejah z EU,
- na omenjenih prehodih imajo špediterji zaposlenih okoli 200 ljudi,
- postal bo problem presežka pisarniških in skladiščnih prostorov,
- v logistiki z EU bodo prevladovali tuji, večji špediterji,
- mednarodni zbirni promet bo dobil naravo nacionalne distribucije.

Iz navedenih dejstev je razvidno, da bo vstop Slovenije v EU sprva povzročil več negativnih posledic predvsem pri tistih špediterjih, ki imajo velik delež carinskega posredovanja za uvozne in izvozne blagovne tokove z državami v EU. Zmanjšanje carinskega posredovanja pa bo neposredno vplivalo tudi na druga področja, kot je na primer socialno. Zaposlitev bo izgubilo veliko zaposlenih v špediciji, kjer je danes zaposlenih okoli 1800 ljudi. Prav tako ne bo več potrebnih carinskih storitev na mejah z Italijo, Avstrijo in Madžarsko, kjer je sedaj zaposlenih okoli 200 ljudi (Vouk, 2001, str. 13).

Kot sem omenila, bo prišlo v špediterski dejavnosti do izpada približno 100 milijonov evrov prihodka na leto pri carinskih storitvah z Evropsko unijo. To pa pomeni, da bo veliko špedicijskih in logističnih podjetij, ki jim je carinsko posredovanje predstavljajo največji dohodek, poslovalo z izgubo (Analiza vstopa v EU, Ljubljana 2001).

Prav zato večina špediterjev zmanjšuje delež carinskega posredovanja v prihodku in povečuje delež drugih dejavnosti ter poskuša prekvalificirati kadre na druga področja delovanja, kar si bomo lahko pogledali v nadaljevanju diplomske naloge.

Poleg omenjenih izgub v špediterski dejavnosti, velja tu omeniti tudi izgube v carinski službi. Če najprej pogledamo pomen carin, vidimo, da so pomembna gospodarska kategorija predvsem z vidika uvoznika ali izvoznika blaga. Carine imajo precejšen vpliv na mednarodno trgovino. Pomenijo denarni dohodek za državno blagajno, so najbolj splošna oblika omejevanja uvoza, ter s tem posredno tudi zmanjšujejo obseg mednarodne trgovine. S sprostitvijo mej, se vse te omejitve ukinejo. Nastane izguba v državni blagajni zaradi ukinitve carin, na drugi strani pa nastanejo večji stroški za državo ob ukinitvi nekaj sto delovnih mest ter preusmerjanje in prekvalificiranje zaposlenih v carinski upravi na druga delovna mesta (Zakon o carinski službi, Uradni list RS št. 56/99).

Kot vidimo, seže problem, ki ga opisujem mnogo globlje, kot le na špedicijsko dejavnost. A ker je tema diplomske le špediterstvo in problemi špediterjev, se bom bolj posvetila temu problemu. Tu sem le omenila še povezavo z drugimi problemi, kot opozorilo na bolj globalni problem.

Vstop Slovenije v EU pa bo tistim špediterjem, ki se bodo pravočasno preobrazili v sodobna logistična podjetja, prinesel tudi več dobrih posledic (Analiza vstopa v EU, Ljubljana 2001):

- možnost uveljavljanja na celotnem evropskem logističnem trgu,
- možnosti hitreje rasti poslovanja in pridobivanja znanja na podlagi strateških povezav z evropskimi špediterji,
- prevzemanje vodilne vloge špediterjev na področju jugovzhodne Evrope,
- večji obseg logističnih storitev zaradi povečanja trgovanja in blagovnih tokov z EU in jugovzhodno Evropo,
- večji obseg tranzitnih poslov glede na vključitev Slovenije v evropske transportne koridorje,
- večji obseg čezmorskih poslov glede na pridobitev statusa EU za pristanišče v Kopru.

Kot pozitivno posledico lahko navedem dejstvo, da bo v Sloveniji mogoče opravljati vse carinske formalnosti v zvezi z uvozom blaga iz tretjih držav v katerokoli državo članico Evropske unije in izvozom blaga iz katerekoli članice Evropske unije v tretje države. S tega vidika bi lahko pričakovali povečano zanimanje za storitve špediterjev za uporabnike iz drugih držav članic Evropske unije. Vendar pa bodo slovenski špediterji lahko izkoristili to možnost, da opravljajo storitve tudi za uporabnike iz drugih držav članic, ki se bodo odločili, da uvozne in izvozne carinske formalnosti izpeljejo v Sloveniji, le če bodo ustrezno strokovno usposobljeni, ne le v carinskih zadevah ampak tudi davčnih zadevah, zadevah s področja kmetijske zaščitne politike, ukrepov povezanih s prometom blaga (prepovedi in omejitve; soglasja, kontingenti, itd.). Izkoriščanje te možnosti pa zavisi tudi od oblikovanja transportnih povezav in tranzitnih koridorjev med jugovzhodno in zahodno Evropo preko slovenskega ozemlja (Logistika 1990, 1990, str. 92).

Ena od pozitivnih strani je tudi ta, da pri izvozu in uvozu blaga iz tretjih držav ne bo sprememb, se pravi, da bodo slovenski uporabniki še vedno potrebovali in uporabljali te storitve.

Pozitivna posledica, ki jih lahko še izpostavim izmed zgoraj naštetih je tudi ta, da bodo imela špediterska podjetja možnost uveljaviti se na celotnem evropskem trgu. Z vstopom v EU bo Slovenija postala polnopravna članica in takrat bodo odpadle vse fizične, tehnične in davčne omejitve, kar zadeva področje logističnega in špedicijskega poslovanja. Enotni evropski trg bo na ta način predstavljal velik izziv našim špedicijskim podjetjem (Logistika 1990, 1990, str. 92).

Še ena pozitivna posledica ki jo lahko omenim pa bo, da se bo zaradi odpiranja slovenskega trga tujim naložbam, povečal obseg poslovanja. Slovenski trg je za mnoga evropska špedicijska podjetja zanimiv. Tako lahko pride v prihodnosti do strateških povezovanj med slovenskimi in evropskimi špediterji, saj imajo le ti več znanja in izkušenj. Tako bodo naša

podjetja imela možnost hitrejši rasti poslovanja in kar je bolj pomembno pridobivanja dragocenega znanja (Logistika 1990, 1990, str. 92).

Večje možnosti za uspešen razvoj poslovanja bodo nastale za tiste špediterje, ki poleg čistih špediterskih storitev opravljajo tudi storitve cestnega transporta. Seveda samo pod pogojem, da bodo svoj vozni park in druge primere poslovanja pravočasno prilagodili standardom in smernicam EU. Konkurenca na logističnem trgu v EU je izjemno huda. V naši logistični ponudbi je žal še vedno prisotna nizka stopnja internacionalizacije in globalizacije poslovanja. Naši špediterji v večini primerov nimajo svojega logističnega omrežja, kar zna večino stati pozitivnega poslovnega leta ob vstopu v EU (Jelenc, 2000c, str. 8).

Za odpravo negativnih učinkov je potrebna pravočasna preobrazba slovenskih špediterjev v sodobna logistična podjetja. Samo pravočasna pripravljenost špediterjev na skupnem evropskem trgu bo omogočila špediterjem izkoriščanje vseh tržnih priložnosti, ki jih prinaša integracija Slovenije v EU.

Ukrepi za prilagajanje slovenske špedicije vstopu v EU morajo biti povezani zlasti z nujno zgoraj omenjeno preobrazbo špediterjev v sodobna evropska logistična podjetja, preobrazbo ponudbe storitev v smeri logistike, kadrovske prenove v smeri logističnih znanj, iskanjem novih alternativnih poslovnih programov, z razvojem novih logističnih zmogljivosti za potrebe evropske logistike in samostojnim nastopom na evropskem logističnem trgu (Interni dokumenti Gospodarske zbornice Slovenije, 2001).

5.3. Preusmerjanje iz špedicijske dejavnosti na druge dejavnosti

Pri iskanju odgovora na vprašanje, kakšne možnosti ima slovenski špediter za preživetje nam literatura ponuja kar nekaj rešitev, ki se sprva zdijo enostavne in izvedljive. Vendar pa ko bo prišel dan, ko jih bo potrebno dejansko uporabiti in prekiniti z prejšnjimi dejavnostmi, bo realno stanje prav gotovo drugačno. Rešitve se že zdijo enostavne na papirju, v praksi pa...

Da je izobraževanje nujno, je povsem jasno. Špediterjem se ponujajo možnosti v prekvalifikaciji oziroma iskanju novih področij delovanja. Lahko postanejo specialisti za določene storitve, delujejo na ožjih tržnih področjih in tako zapolnjujejo tržne niše, se širijo na vzhod in jugovzhod, se strateško povezujejo med seboj, se dejavno vključujejo v evropsko logistično mrežo in postanejo sodobno logistično podjetje.

Definicije o logistiki in logističnih podjetjih se od avtorja do avtorja razlikujejo, vendar bi lahko na kratko strnili, da gre za premik in skladiščenje blaga skupaj s pretokom informacij od začetka do konca preskrbovalne verige (Cooper, Browne, Peters, 1994, str. 2).

Po Jelencu (Jelenc, 1999, str. 5) izhajajo iz sprememb in tokov na logističnem trgu naslednje nove dejavnosti špediterjev:

- kot organizator transporta od vrat do vrat, v svojem imenu in za svoj račun;
- kot organizator neposrednih prog mednarodnega zbirnega transporta;
- kot organizator ekspresnih storitev in paketne distribucije;
- kot organizator skladiščenja in nacionalne distribucije;
- kot organizator kompleksnih logističnih projektov;
- tu pa bi dodala še delo posrednika pri poročanju za Intrastat.

Na kratko bom povzela značilnosti vsake izmed zgoraj naštetih.

Transport od vrat do vrat

Sistem transporta »od vrat do vrat« je ena od špediterskih dejavnosti, ki ustreza konceptu oskrbe proizvodnje, prodaje in dostave po sistemu »just in time« (ravno ob pravem času). Gre za organiziranje multimodalnega in integralnega prevoza stvari in fizične distribucije. Multimodalni transport pomeni manipuliranje, prevažanje tovora ob istočasni uporabi dveh transportnih sredstev in dveh različnih vrst transporta. Tovor se predhodno že nahaja na določenem transportnem sredstvu. Integralni transport pa predstavlja takšno organizacijo procesa premeščanja oziroma gibanja blaga, v katerem prehaja tovor od enega do drugega izvajalca storitev s čim manjšimi prekinitvami ter hitro varno in ekonomično (Zelenika, 1996, str. 163).

Mednarodni špediter, kot velik poznavalec vseh vrst sredstev za nemoteno delo in vseh tehnologij transporta ter njihovih prednosti in slabosti, ob vsaki priložnosti izbere najustreznejšo kombinacijo prevoznih sredstev, opreme, prevoznih poti, tehnologije transporta, časa prevoza itd., in tako najprimerneje omogoči varen, hiter in racionalen prevozni proces od prevzema do potrošnika (Zelenika, 1996, str. 163).

Mednarodni zbirni transport

Zbirni prevoz pomeni uporabo enega transportnega sredstva za prevoz blaga dveh ali več prejemnikov. Zbirna pošiljka je tista, ki ne zavzema celotnega tovornega prostora v prevoznem sredstvu, zato njen prevoz poteka skupaj z drugimi pošiljkami po vnaprej natančno določenem urniku.

Osnovna naloga špediterja v zbirnem prometu je, da kot organizator zbira in združuje kosovne pošiljke pošiljatelj in jih nato odpremlja kot enotno oziroma kot večjo pošiljko drugemu špediterju, ki lahko to pošiljko v namembnem kraju razdružuje, te pa dostavlja prejemnikom ali oblikuje nove zbirne pošiljke in jih odpremlja v naslednji zbirni center (Furland, 1999, str. 4).

Taka oblika transporta je varnejša, hitrejša in cenejša, kot če bi prevažali vsako posamezno pošiljko posebej. Ceneje zato, ker stroški zbirnega transporta padajo glede na težo in razdaljo, hitreje in varneje pa zato, ker je zbirna pošiljka podvržena manjšim tveganjem kot kosovna.

Ekspresne storitve in paketna distribucija

Kurirska, paketna in ekspresna storitvena podjetja so v začetku sedemdesetih let na trgu odkrila vrzel, ki je špedicija ni takoj jasno zaznala. Predvsem s specializacijo in usmeritvijo na natančno razmejeno ponudbo so v naslednjih letih te storitve dosegle rast, o katerih so špediterji lahko samo sanjali. Medtem so se kurirske, ekspresne in paketne storitve uveljavile kot tržno močne ponudnice (Urbanija, 1995, str. 52).

Značilnost paketne službe je, da sprejemajo večinoma zavitke težke do 30 kilogramov, ki vrh tega ne smejo presegati določenih mer. Ekspresne storitve se odlikujejo z zagotovljenim potovalnim časom, pogosto pa se njihova dejavnost prekriva s paketno in špedicijsko. Naloga kurirskih storitev pa sta prevoz in dostava dokumentov in dragocenih blagovnih pošiljk (Urbanija, 1995, str. 52).

Skladiščenje in nacionalna distribucija

Vedno bolj se kot skladišča uveljavljajo distribucijski centri. Pomembna razlika med njima je predvsem da, da je težnja pri distribucijskih centrih, da gre blago čim prej iz skladišča.

Tako za skladišče, kot tudi za distribucijske centre je pomembna predvsem informacijska podpora sistema skladiščenja. Le ta omogoča celovito podporo sistema dela v skladišču, od prevzema blaga, spremljanja blagovnih tokov, odpremljanja blaga, do optimalnega izkoristka skladiščnega prostora. To omogoča optimalno organiziranost in preglednost vodenja dela v skladišču ter tudi velike prihranke. Ker je pri nas še vedno veliko skladišč in distribucijskih središč, ki niso opremljena z ustrezno informacijsko podporo, je zagotovo to ena izmed pomanjkljivosti, ki jih moramo odpraviti, če hočemo konkurirati (Pavlin, 1995, str. 52).

Kompleksni logistični projekti

Dandanes lahko špediter za posameznega naročnika organizira tokove materiala od dobavitelja do proizvodnje kot tudi tokove izdelkov od trenutka, ko zapustijo proizvodnjo, pa do prihoda k potrošnikom. S tem postane špediter organizator celotne logistične funkcije, celotnega logističnega projekta, v določenem podjetju. Zato špediterje v razvitih gospodarstvih v zadnjem času imenujejo kar logistična podjetja oziroma logistični operater. Ta je registrirana pravna oseba, ki v svojem imenu in za svoj račun izvršuje številne logistične aktivnosti povezane z manipuliranjem, prevozom, prenosom, distribucijo surovin, polproizvodov, repromateriala, gotovih proizvodov, itd., od točke prevzema, do točke prodaje,

to je skladišča, terminala, kupca, uvoznika, in ki v tem procesu z minimalnimi vložnemi resursi maksimalno zadovolji zahteve svojih nalagodajalcev, partnerjev (Zelenika, 2001, str. 420).

Poročanje za Intrastat

Prost pretok blaga pomeni odpravo vseh carinskih formalnosti za trgovino znotraj EU. Na podlagi teh carinskih formalnosti pa črpa statistika podatke iz dokumentov. Z odpravo teh formalnosti, bi statistika zunanje trgovine med državami članicami izgubila svoj evidenčni vir podatkov. Zato so v EU uvedli uporabo dveh metodologij (Zbornik: Poročanje za Intrastat, 2003, str. 43):

- statistika blagovne trgovine s tretjimi državami (Extrastat), ki še vedno temelji na carinskih deklaracijah in je primerljiva z našo današnjo metodologijo statistike zunanje trgovine, in
- statistika blagovne menjave med državami članicami EU (Intrastat), ki temelji na klasičnem statističnem raziskovanju.

Po vstopu Slovenije v Evropsko unijo bo morala tudi Slovenija tisti del svoje blagovne menjave s tujino, ki poteka z državami članicami EU spremljati po metodi Intrastat.

Osnovne značilnosti metodologije Intrastat so (Zbornik: Poročanje za Intrastat, 2003, str. 47):

- podatki o blagovni menjavi med državami članicami se zbirajo neposredno pri podjetjih z mesečnimi zbirnimi obrazci. Osnovni zapis ni več posamezna transakcija kot pri carinskih deklaracijah,
- vzpostavljen je sistem statističnih pragov, ki veliko podjetij z manjšim obsegom blagovne menjave razbremenjuje obveznosti izpolnjevanja statističnih obrazcev v okviru sistema Intrastat,
- sistem Intrastat temelji na tesni povezavi s sistemom VAT; davčna uprava mora vsaj četrtletno poročati podatke o vrednosti prodaj in nakupov blaga med državami članicami nacionalnemu statističnemu uradu,
- sistem Intrastat daje velik poudarek posodabljanju zbiranja in pošiljanja podatkov in seveda tudi obdelave podatkov.

Seveda je pomembno vedeti, kdo bo poročal. V sistem Intrastat so dolžna poročati podjetja, ki presežejo vključitveni prag, ki trenutno sega do 100.000 EUR. To pomeni, da so dolžna poročati samo podjetja, ki imajo v zaporedju 12 mesecev odpreme ali prejema blaga nad to vsoto. Poroča pa se samo za tisti tok blaga, ki predstavlja presežek vključitvenega pragu (Zbornik, 2003, str. 47).

Gre za dokaj zahtevno metodologijo, pri kateri je potrebno dosti predhodnega znanja in natančnosti. Podjetja bodo lahko prepustila poročanje svojemu špediterju, katerega dolžnost je, da poglobi znanje na področju Intrastata, podjetju svetuje in poroča v njegovem imenu. Ker gre za dokaj nov in še ne popolnoma dorečen sistem poročanja, tudi vrednosti storitve še ne moremo določiti. Vendar pa je to ena dodatnih možnosti zaslužka oziroma nadomeščanja izgubljenega zaslužka, ki se odpira špedicijskim podjetjem ob vstopu v EU.

5.4 Mnenja špediterjev o pripravljenosti na spremembe

V letu 2002 Gospodarska zbornica Slovenije je skupaj z Inštitutom za raziskovanje prometa in zavarovalništva (PRINZ Inštitut) izvedla anketo, v kateri je prosila slovenske špediterje naj odgovorijo na vprašanja povezana s pripravljenostjo in sposobnostjo prilagajanja vstopu Slovenije v EU. Na podlagi omenjene ankete je bilo ugotovljeno, da so špediterji mnenja, da je nujno prestrukturiranje kadrov v smislu izobraževanja. To daje nove možnosti pri iskanju zaposlitve v ostalih, sorodnih poklicih in večje možnosti v istem poklicu. Prav tako je potrebna dokvalifikacija na področju logistike in s tem možnost ponovne zaposlitve v špediciji ali dejavnosti, ki je z njo tesno povezana (logistične storitve).

Vsi špediterji so mnenja, da izgube ne bodo tako velike, saj so se v zadnjih letih na vstop v Evropsko unijo vsi temeljito pripravljali. Pošiljali so ljudi na dodatna izobraževanja ter strateško splanirali, kaj in kako z zaposlenimi, ki jih na področju carinskega posredovanja ne bodo več potrebovali.

Kljub vsemu vsi špediterji še vedno pričakujejo državno pomoč v smislu finančne podpore ali reševanja problema odvečnih kadrov.

5.5 Špeditersko podjetje pripravljeno na vstop v EU: Intereuropa d.d.

Podjetje Intereuropa d.d. je danes v Sloveniji vodilna družba na področju špedicije, cestnega transporta in pomorske agencije. Mreža njenih 45 poslovnih mest, ki poslujejo kot filiale, poslovalnice in izpostave, pokriva celotni slovenski trg in sega tudi preko meja Slovenije. S svojimi hčerinskimi družbami v Zagrebu, Splitu, Sarajevu, Mostarju in Skopju nudi špedicijske, transportne in prometnoagencijske storitve tudi na Hrvaškem, v Bosni in Hercegovini ter Makedoniji. Glavni tuji trgi Intereurope so Evropska unija, Hrvaška in Rusija (Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.intereuropa.si>), 2003).

Vključevanje Slovenije v Evropsko unijo narekuje in pogojuje preoblikovanje Intereurope iz klasičnega špediterskega podjetja v logističnega operaterja. Za odpravo negativnih učinkov je potrebna pravočasna preobrazba v sodobno evropsko logistično podjetje. Ukrepi za prilagajanje vstopu v EU morajo biti povezani z preobrazbo ponudbe storitev v smeri logistike, kadrovske prenovi v smeri logističnih znanj, iskanjem novih alternativnih

poslovnih programov, z razvojem novih logističnih zmogljivosti za potrebe evropske logistike in samostojnim nastopom na evropskem logističnem trgu. Z vstopov v EU Intereuropo, kljub močnemu položaju, ki ga ima na slovenskem trgu, čaka trda šola preobrazbe. Tako v nadaljevanju navajam, kaj je že storila za čim lažji prehod na trg EU in kje so še pomanjkljivosti, ki se jim bo še potrebno prilagoditi.

Intereuropa se na vstop v EU pripravlja že vrsto let. Ena takšnih potez so tudi strateške povezave z družbami v drugih državah. Tako sta se na primer v letu 2001 koncernu Intereuropa pridružili dve novi družbi, v Jugoslaviji in BiH, ki sta okrepili strateške povezave v Jugovzhodni Evropi. Kot že zgoraj omenjeno, pa se povezuje z različnimi podjetji v državah že članicah Evropske Unije, Hrvaške in Rusije (Interni viri Intereurope, 2002).

Leta 2002 se je Intereuropa priključila v slovenski transportno-logistični grozd (STLG), v katerega so se povezala različna slovenska logistična podjetja sorodnih dejavnosti, da bi izboljšala lastni in skupni konkurenčni položaj na evropskem logističnem trgu. Intereuropa se prek projekta STLG aktivno vključuje v gospodarski razvoj Slovenije in širšega okolja. Delovanje podjetniškega grozda državi omogoča, da postane eden glavnih transportnologističnih centrov v Evropi. Konkurenčna prednost logističnih podjetij temelji na med seboj povezanih logističnih sistemih, na obširnem komunikacijskem omrežju in natančni infrastrukturi podatkov, kar zagotavlja kakovostne in zanesljive storitve (Interni viri Intereurope, 2002)

Prednosti podjetja Intereurope, ki bodo le temu krepko pomagale ob vstopu Slovenije v EU, so (Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.intereuropa.si>), 2003):

- dobro razvejana lastna poslovna mreža storitev,
- velik ugled podjetja,
- uveljavljena poslovna znamka in razpoznavnost na številnih tujih trgih,
- finančna moč in stabilnost poslovanja.

Intereuropa ob vstopu v EU računa predvsem na izkoriščanje sinergijskih učinkov, zaradi koncernskega načina delovanja na trgu JV Evrope ter večanje prihodkov iz poslovanja in konkurenčnosti na podlagi ekonomije obsega. Velika priložnost in izziv za njih je bila preusmeritev na področje nujenja logističnih rešitev in preoblikovanje v logističnega operaterja. Prednosti, ki jih lahko izkoristijo so tudi na prenos tehnologije, finančnih resursov in znanja kot posledico koncernskega delovanja (Interni viri Intereurope, 2002).

Kljub intenzivnemu delovanju v smeri prilagajanja trgu v Evropski uniji, se tudi v Intereuropi spopadajo z določenimi težavami, ki jih bo s seboj prinesla Evropska unija. Največji problem, ki sem ga že izpostavila, je preveliko število zaposlenih. Na podlagi izkušenj, ki so jih povzeli po tujih špediterjih (na primer avstrijskih), so ocenili, da bo okoli 300 do 400 delavcev

presežnih, predvsem tistih, ki opravljajo dela v zvezi s carinskim zastopanjem, ki se bo ob priključitvi znatno zmanjšalo. Intereuropa je sicer že pred nekaj leti pristopila k programu prekvalifikacije zaposlenih v skladu z logističnim konceptom nadaljnjega razvoja družbe. Zaposleni so bili vključeni v ta program prekvalifikacije. Nekatere je čakalo prešolanje za druga delovna mesta, drugi so le nadgradili svoje znanje. Vsem je bila dana možnost napredovanja in izobraževanja. Nekateri so to pridno izkoristili, nekateri so ostali na sedanjih delovnih mestih, nekateri pa so že poiskali zaposlitev v drugih podjetjih (Interni viri Intereurope, 2002).

Vendar bolj ko se bliža datum vstopa v EU, bolj se v Intereuropi zavedajo, da vseh zaposlenih ne bo možno zaposliti v logistiki, zato bo višek zaposlenih po priključitvi Slovenije k EU vsekakor nastal. Nevarnost za koncern Intereuropa pa predstavlja tudi prihod tujih konkurentov in usmerjanje blagovnih tokov na območje JV Evrope mimo koncerna Intereuropa (Interni viri Intereurope, 2002).

Intereuropa sledi svoji strategiji razvoja, ki je preoblikovanje v sodobno logistično podjetje oziroma logističnega operaterja. Oskrbovanje z viri zunaj podjetja (angl.: *Outsourcing*) logističnih funkcij prinaša strankam številne prednosti: nižje stroške, usmeritev na ključno dejavnost podjetja, ognejo se nepotrebni investicijam, dvigne se kakovost v odpremi in drugih storitvah (Hensher, Brewer, 2001, str. 27).

Vse to so prednosti, ki jih ponuja Intereuropa svojim strankam. Svoj razvoj gradi na številnih logističnih storitvah, od organizacije prevozov kompletnih nakladov blaga, zbirnih nakladov, od skladiščenja, distribucije malih pošilk do organiziranja popolnih logističnih storitev za posamezna podjetja (Interni viri Intereurope, 2002).

Poudarek bo v prihodnosti na razvoju cestnih prevozov, povečanju skladiščnih zmogljivosti in nujenja logističnih storitev v pomorskem prometu. Velik poudarek bo tudi na organiziranju mednarodnih prevozov, zato ima Intereuropa d.d., že danes v republikah nekdanje Jugoslavije ustanovljena številna podjetja z večinskim deležem. V skladu s svojimi razvojnimi načrti, predvsem zaradi pridobivanja novih tovorov, je v letu 2000 ustanovila svoje podjetje v Moskvi, v letu 2002 svoje podjetje v Makedoniji, v prihodnosti pa jih namerava ustanoviti in pripojiti še nekaj. Predvsem namerava Intereuropa širiti svoje poslovanje na področje severne Italije, njihov cilj pa je razviti lastno mrežo na območju vzhodnoevropskih držav, ki gredo v EU. Zato že iščejo možnosti za nove transportno logistične centre v teh državah (Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.intereuropa.si>), 2003).

Prav zaradi svojega dobrega poslovnega položaja na teh območjih in uspešnega poslovanja je Intereuropa zanimiva tudi za evropske in ameriške velikane in prav lahko se zgodi, da postane ciljno podjetje prevzema kakšnega od njih. Vendar pa je zaenkrat o tem še prezgodaj govoriti.

6. STROŠKI IN IZGUBE V ŠPEDICIJI ZARADI VSTOPA V EU

6.1. Izgubljen dohodek iz naslova carinskega zastopanja za špediterje

Do sedaj sem že kar nekajkrat navedla dejstvo, da velik del dohodka špediterjem predstavlja dohodek iz naslova carinskega zastopanja. Predvsem manjšim špediterjem, katerih obstoj je skoraj odvisen od tega dohodka. Ob vstopu v EU bo carinsko zastopanje za države članice EU postalo nepotrebno. Takega posla pa je v povprečju 70 odstotkov vsega carinskega zastopanja. Ostale bodo države nečlanice Evropske unije – vzhodne države, za katere bo še vedno potrebno carinsko posredovanje, vendar bo tega posla znatno premalo za vse sedaj obstoječe špediterje.

V lanskem letu je Gospodarska Zbornica Slovenije v sodelovanju z Inštitutom za raziskovanje prometa in zavarovalništva (v nadaljevanju: PRINZ Inštitut) izvedla obširnejšo raziskavo na temo izgubljenega dohodka špediterjev ob vstopu v EU. Pri raziskavi so kot enoto upoštevali izključno Enotne carinske listine (ECL-e)(uvozne, izvozne in tranzitne) izdane v letih 1999, 2000 in 2001 na vseh Carinskih uradih Republike Slovenije. Iz pridobljenih podatkov so ugotovili, da znaša povprečno letno število vseh izdanih ECL-ov v triletnem obdobju 2.769.141 (PRINZ inštitut, 2002, str. 19) .

Število izdanih ECL-ov po letih prikazuje Tabela 2.

Tabela 2: Število izdanih ECL-ov po letih

Leto	Uvozni/izvozni ECL-i	Tranzitni ECL-i	Skupno število izdanih ECL-ov
1999	1.158.334	1.756.810	2.915.144
2000	1.125.594	1.482.435	2.608.029
2001	1.209.076	1.575.174	2.784.250
Povprečje			2.769.141

Vir: Lastna obdelava podatkov na osnovi raziskave PRINZ in CURS, 2002.

Podatke o povprečnem številu izdanih ECL-ov v RS v obdobju 1999 – 2001 lahko tako uporabimo za izračun dohodka špediterjev iz naslova carinskega zastopanja. Za vrednost enega ECL-a oziroma enega carinskega posredovanja je bila vzeta povprečna vrednost, ki jo obračunavajo špediterji (po naključno anketiranih desetih špediterjih) to je 25 EUR za izdelavo enega ECL-a.

Če to vrednost množimo z povprečnim številom izdanih ECL-ov za proučevano obdobje ugotovimo, da je ocenjeni dohodek iz naslova carinskega posredovanja v povprečju znašal

letno 69.228.525 EUR. Za lažjo predstavo, naj omenim da pri menjalnem tečaju 1 EUR = 235,00 SIT to predstavlja vsoto v višini 16.268.703.375 SIT. Večji del tega ocenjenega dohodka bo za špediterje ob vstopu v EU izgubljen. Carinsko posredovanje bo, kot že omenjeno, potrebno le v primeru sodelovanja z državami nečlanicami Evropske unije.

6.2 Ocena stroškov zaradi izgube delovnih mest

Iz podatkov, ki izhajajo iz obdelave podatkov ankete, izvedene s pomočjo Gospodarske zbornice Slovenije in PRINZ inštituta, in podatkov CURS (Carinske uprave Republike Slovenije) je mogoče razbrati, da bo ob vstopu Slovenije v EU ostalo brez dela 39 odstotkov ali 1643 špediterjev. Pri špediterjih, ki so locirani v obmejnih regijah, katerih značilnosti so strukturne težave in večja brezposelnost, bodo le te še dodatno narasle. Zaprtje špediterskih poslovalnic, kot tudi carinskih izpostav bo gotovo tem regijam povzročilo večje težave z brezposelnostjo kot v notranjosti države (PRINZ inštitut, 2002).

Če vzamemo podatek Zavoda RS za zaposlovanje (ZRSZZ), je bilo na dan 31.06.2001 v Sloveniji 118.122 brezposelnih (Letno poročilo 2001. (URL: <http://www.ess.gov.si/html/elementi-okvirjev/F-predstavitev.htm>), 2003). Na podlagi tega podatka lahko izvedemo izračun, ki pokaže, da se bo z vstopom Slovenije v EU brezposelnost ob isti osnovi zaradi izgub delovnih mest v špediciji povečala za 1,39 odstotka.

Tabela 3: Metodologija za izračun obveznosti do zaposlenega ob izgubi delovnega mesta

Zaposleni v špediciji	Enota	Obveznosti	v EUR
Trajni tehnološki višek	6 * 70% osnovne plače	4,2 plače	4.200 EUR
Odpravnine	15 * 50% osnovne plače	7,5 plač	7.500 EUR
Čas zapiranja	2 meseca	2 plači	2.000 EUR
Skupaj obveznosti		13,7 plač	13.700 EUR

Vir: PRINZ inštitut, 2002, str. 19.

Kalkulacija za izračun je narejena ob predpostavki, da je povprečna delovna doba zaposlenega v špediciji 15 let, ter da je povprečna mesečna plača (kar je bilo preverjeno pri desetih naključno anketiranih špediterjih) cca. 1.000 EUR.

Kot lahko vidimo iz Tabele 3, bodo z zmanjšanjem zaposlenih v špediciji nastale obveznosti na enega odpuščenega špediterja v višini 13.700 EUR. Za 39 odstotkov oziroma 1643 odpuščenih delavcev bodo stroški, ki jih bodo morali poravnati špediterji znašali 22.509.100 EUR, kar nam nazorno pokaže Tabela 4.

Tabela 4: Pregled stroškov odpuščenih delavcev v špediciji

Število odpuščenih delavcev	Obveznosti na enega odpuščenega delavca	Skupaj stroški
1643	13.700 EUR	22.509.100 EUR

Vir: PRINZ inštitut, 2002, str. 19.

6.3. Vloga države

V razmerah, ko bo toliko špediterjev ostalo brez dela, bo to nedvomno vplivalo tudi na državo in ji povzročalo dodatne stroške v dveh smereh (PRINZ inštitut, 2002):

- **neposredni stroški**; obveznosti do brezposelnih odpuščenih delavcev, ki bodo upravičeni do prejemanja nadomestil za brezposelnost,
- **posredni stroški**; trajno izgubljena delovna mesta v regijah, zaradi česar bo morala država iz socialnih razlogov financirati ali vsaj sofinancirati prekvalifikacijo brezposelnih delavcev in odprtje novih delovnih mest.

V takem primeru moramo ocenjevati neposredne socialne stroške države zaradi odpuščanja zaposlenih v špediciji ter tudi stroške prekvalifikacije brezposelnih oz. stroške odpiranja podobnih delovnih mest. Odpuščeni delavci so upravičeni do začasnega prejemanja nadomestil za brezposelnost, ki so odvisna od delovne dobe, višine osebnega dohodka in ostalo. Po predpisih Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje (ZRSZZ) bi znašala višina teh stroškov za državo za 12-mesečno nadomestilo vsem odpuščenim delavcem v špediciji v višini 70 odstotkov bruto plače za prve tri mesece in 60 odstotkov bruto plače za nadaljnjih 9 mesecev, povečano za 10 odstotkov, kolikor je ocenjen dodatek na delovno dobo (Letno poročilo 2001. (URL: <http://www.ess.gov.si/html/elementi-okvirjev/F-predstavitev.htm>), 2003).

Izračun neposrednih socialnih stroškov države za nadomestila za eno leto brezposelnosti zaradi krčenja špediterske dejavnosti znaša tako okoli 8.250 EUR na odpuščenega delavca.

Tabela 5: Obveznosti države do odpuščenih delavcev špedicije

Število odpuščenih delavcev	Obveznosti države na odpuščenega delavca	Skupaj stroški
1643	8.250 EUR	13.554.750 EUR

Vir: Lastni izračun na podlagi predhodno izračunanih podatkov PRINZ Inštituta, 2002.

Iz Tabele 5 lahko vidimo, da bi imela država v novo nastalih razmerah za okoli 13.554.750 EUR stroškov iz naslova nadomestil za brezposelnost za odpuščene delavce.

Iz vseh teh ugotovitev lahko sklepamo, da v primeru, da država in hkrati tudi špediterji v zvezi z presežkom 1643 delovnih mest ne bodo poskušali reševati problemov s prekvalifikacijo, dokvalifikacijo in z odprtjem novih delovnih mest, bodo nastali skupni stroški ukinitve oziroma zmanjšanja delovnih mest v višini 36.063.850 EUR (PRINZ inštitut, 2002).

Velik problem izgube delovnih mest v špediciji bo predvsem povečanje brezposelnosti v državi. Država in špediterji bodo morali skupaj poiskati rešitve za prekvalifikacijo in nadomestne zaposlitve. Načinov, kako lahko država sodeluje in pomaga pri preoblikovanju delovnih mest je več (Damijan, 1999, str. 43):

- subvencije za kritje stroškov preoblikovanja špediterske dejavnosti v druge dejavnosti;
- sofinanciranje prekvalifikacij ali dokvalifikacij ter usposabljanje in izobraževanje z namenom ohranitve delovnih mest v primeru spremembe poslovnega programa špediterjev na področju logističnih storitev;
- spodbujanje razvoja novih oblik podjetništva preko razvoja lokalnih svetovalnih mrež in posebnih kreditnih shem za spodbujanje začetka delovanja majhnih in srednjih podjetij.

6.4. Ocena stroškov za prekvalifikacije, dokvalifikacije in dodatnega izobraževanja špediterjev ob vstopu Slovenije v EU

V raziskavi Gospodarske zbornice Slovenije, je bilo ugotovljeno da (Analiza vstopa v EU, Ljubljana 2001):

- je 35 odstotkov viška špediterjev potrebno dokvalificirati na področju logistike;
- je 36 odstotkov viška špediterjev smiselno prekvalificirati v druge poklice;
- je 19 odstotkov viška špediterjev smiselno usmeriti v izobraževanje za pridobitev višje izobrazbe;
- je 10 odstotkov neopredeljenih (npr.; predčasna upokojitev itd.).

Stroški dokvalifikacije zaposlenih, z namenom, da le ti ob spremembi poslovnega programa zadržijo delovno mesto, so relativno nizki v primerjavi z dokvalifikacijo že brezposelnih oseb, kjer so potrebna večja finančna sredstva. Prav tako je logično, da so v primeru prekvalifikacije zaposlenih v soroden poklicni profil potrebna nižja finančna sredstva, kot v primeru prekvalifikacije v bistveno različen poklicni profil. Tako lahko pričakujemo, da bo v primeru dokvalifikacije potrebnih manj sredstev na zaposlenega pri razširitvi špediterske dejavnosti na logistične storitve (Analiza vstopa v EU, Ljubljana 2001).

Stroški dokvalifikacije v istem oziroma sorodnem poklicu so ocenjeni na 2.000 EUR po kandidatu. V dokvalifikacijo lahko štejemo obisk raznih predavanj ali programov posvečenim

dodatnem izobraževanju na področju, na katerem je delavec že opravljal svoj poklic dlje časa. Gre za izpopolnjevanje in nadgradnjo že obstoječega znanja (PRINZ inštitut, 2002).

Na področju logistike bi bilo potrebno dokvalificirati 35 odstotkov vseh predvideno odpuščenih oseb. Stroške dokvalifikacije prikazuje spodnja tabela.

Tabela 6: Stroški dokvalifikacije oseb, ki bodo izgubile delo v špediciji

Število kandidatov	Stroški dokvalifikacije na delavca	Skupaj stroški dokvalifikacije
554	2.000 EUR	1.108.400 EUR

Vir: PRINZ inštitut, 2002, str. 22.

Če primerjamo ponudbe izobraževalnih centrov za izobraževanje odraslih, stane letni program izobraževanja (prekvalifikacije v druge poklice) okoli 1000 EUR na leto. Program traja v povprečju dve leti in se konča z diplomom, ki stane okoli 250 EUR. To pomeni, da je ocenjeni strošek prekvalifikacije 2.250 EUR na zaposlenega (PRINZ inštitut, 2002).

Tabela 7: Stroški prekvalifikacije oseb, ki bodo izgubile delo v špediciji

Število kandidatov	Stroški prekvalifikacije na delavca	Skupaj stroški prekvalifikacije
603	2.250 EUR	1.356.975 EUR

Vir: PRINZ inštitut, 2002, str. 22.

Stroški za pridobitev visoke strokovne izobrazbe na področju logistike (diplomiran inženir tehnologije prometa, diplomirani ekonomist) so ocenjeni na 1.000 EUR po semestru. Študij traja pet semestrov, cena diplome je 300 EUR. Po kandidatu znaša šolnina 5.300 EUR. Podatki v Tabeli 8 nam prikazujejo stroške za pridobitev visoke strokovne izobrazbe za 19 odstotkov obravnavane populacije (PRINZ inštitut, 2002).

Tabela 8: Stroški za pridobitev visoke strokovne izobrazbe na področju logistike

Število kandidatov	Stroški pridobitve visoke izobrazbe na delavca	Skupaj stroški
310	5.300 EUR	1.641.410 EUR

Vir: PRINZ inštitut, 2002, str. 23.

Seveda pa je ob vsem tem potrebno upoštevati tudi dejstvo, da je za dokvalifikacijo in prekvalifikacijo potrebno določeno daljše časovno obdobje, ki pa ga žal špediterji v tem trenutku nimajo več na voljo.

6.5. Ocena potrebnih finančnih sredstev za nadomestna delovna mesta

Pri oceni potrebnih finančnih sredstev za odprtje nadomestnih delovnih mest gre predvsem za teoretično ocenjevanje možnosti ustvarjanja delovnih mest, brez natančnih podatkov o tem za kakšna delovna mesta in za kakšne dejavnosti gre. Zaradi tega je ta ocena hipotetična in negotova. Do nastanka novih delovnih mest naj bi prihajalo predvsem na pobudo odpuščenih oseb in na podlagi njihove aktivne vloge in podjetniške logike. Izračun je aproksimiran za število oseb, ki bodo izgubile delovno mesto, izračunan po metodologiji, ki je bila uporabljena pri raziskovalni nalogi Inštituta za ekonomska raziskovanja iz Ljubljane za potrebe ocene potrebnih finančnih sredstev za odprtje novih delovnih mest v obmejnih regijah zaradi ukinitve prostocarinski prodajaln (PRINZ Inštitut, 2001).

Vrednost novega delovnega mesta znaša okoli 20.000 EUR. To vrednost uporablja GZS kot srednjo vrednost za vrednotenje delovnega mesta v trgovinski in storitveni dejavnosti (15.000 do 25.000 EUR). Iz izvedene ankete pa je razvidno, da je potrebno zagotoviti 767 novih delovnih mest za osebe, ki se bodo prekvalificirale v druge poklice (36 odstotkov) in za osebe, ki niso bile vrednotene v drugih postavkah (10 odstotkov).

Tabela 9: Stroški novih delovnih mest

Število potrebnih delovnih mest	Stroški novega delovnega mesta	Skupaj stroški delovnih mest
767	20.000 EUR	15.342.000 EUR

Vir: PRINZ Inštitut, 2002, str. 24.

6.6. Ocena skupnih stroškov

Do sedaj pridobljeni podatki nam dajejo možnost večjega pregleda in strukture stroškov, ki jih lahko špediterji pričakujejo v roku enega leta. Kako se bodo reševanja zadev lotili oziroma so se že, je odvisno predvsem od posameznih špediterjev, njihove dosedanje angažiranosti za reševanje tega problema in predvsem od usmeritve, ki so si jo izbrali za obdobje po letu 2004 (PRINZ inštitut, 2002).

V tabeli 10 si ogledamo celotno strukturo vseh stroškov, ki so bili do sedaj prikazani in so povezani z ukrepi in z zmanjševanjem števila zaposlenih v špediciji.

Tabela 10: Skupni stroški zaradi izgube delovnih mest

Opis stroškov	Vrednost
Stroški špediterjev (odpravnina)	22.509.100 EUR
Stroški za nadomestila za brezposelnost	13.554.750 EUR
Stroški prekvalifikacij	1.356.975 EUR
Stroški dokvalifikacij	1.108.400 EUR
Stroški pridobitve višje izobrazbe	1.641.410 EUR
Stroški za nova delovna mesta	15.342.000 EUR
SKUPAJ	55.512.635 EUR

Vir: Lastni izračun na podlagi predhodno izračunanih podatkov PRINZ Inštituta, 2002.

Če primerjamo stroške, ki jih bodo nosili špediterji in stroške, ki odpadejo na državo ugotovimo, da predstavljajo stroški špediterjev 40 odstotkov, stroški države pa 60 odstotkov skupnih stroškov.

Ob tem bi rada še poudarila dejstvo, ki ga je bilo moč razbrati iz ankete. Namreč le 17 odstotkov vseh špediterjev je bilo pripravljenih ukrepati v smeri, da sami prevzamejo finančno breme dokvalifikacij, prekvalifikacij, novih delovnih mest, skratka pri reševanju problemov v novo nastalih razmerah.

Stanje je zaskrbljujoče. Če je le 17 odstotkov vseh špediterskih podjetij pripravljeno ukrepati, pomeni, da se le ta že aktivno s tem ukvarjajo in so pripravljena na vstop v EU. Žalostno pa je dejstvo, da ostalih 83 odstotkov ne želi brez pomoči države storiti ničesar v tej smeri. Osebnostno sem mnenja, da bi najprej morali špediterji pokazati zanimanje in voljo po sodelovanju in angažiranju v tej smeri, da bi 'zaslužili' pomoč države.

Na osnovi izračunanih podatkov iz Tabele 10 lahko izluščimo dve možnosti, ki jih imajo na voljo špediterji in država ob reševanju problema. Ti dve možnosti sta (PRINZ inštitut, 2002):

- da država in špediterji krijejo le zakonsko določene obveznosti in si s tem ne povročajo dodatnih skrbi. To pomeni, da odvečnim delavcem izplačajo odpravnino ter nadomestilo za brezposelnost. V tem primeru, bi imela država in špediterje stroške v višini 36.063.850 EUR. Ali pa,
- da špediterji in država sodelujejo in se aktivno vključijo v reševanje problema ter poskrbijo za prekvalifikacijo, dokvalifikacijo, šolanje za pridobitev višje izobrazbe ter za odprtje novih delovnih mest. V tem primeru bi stroški znašali 19.448.785 EUR.

Obe možnosti sta seveda mogoči, a razlika med obema je velika. Ob primerjavi ugotovimo, da je mnogo bolj smiselno državi in špediterjem vlagati sredstva v prekvalifikacije, dokvalifikacije, šolanja in odprtje novih delovnih mest. S tem ne samo rešita problem tako države kot špedicije, pač pa tudi vložita trud v prihodnost. Gre za dolgoročno rešitev problema. Ob prvi možnosti rešimo problem predvsem z vidika stroškov, ne pa tudi prihodnosti, dolgoročno. Veliko ljudi bi s podobno izobrazbo namreč ostalo brez zaposlitve, obremenjen bi bil Zavod za zaposlovanje in nastal bi, kot že omenjeno, še večji problem brezposelnosti ljudi z enako osnovo v izobrazbi. Povpraševanje po zaposlitvi bi se dvignilo predvsem na področju logistike in špedicije, kjer bi bilo ponudbe delovnih mest malo, ponudbe delovne sile pa veliko.

Druga možnost je tako s socialnega kot tudi z gospodarskega vidika lažje sprejemljiva. V družbi ne povzroči drastičnega povečanja brezposelnosti, hkrati pa odpira nove možnosti špediterjev pri vključevanju v logistično dejavnost. To pomeni, da bi delavci svoje znanje nadgradili, še vedno pa opravljali delo na svojem področju, za katerega so usposobljeni in za katerega imajo dolgoletne izkušnje. Prilagodili bi se novim razmeram, novim delovnim mestom, naučili bi se nekaj novega in uporabljali svoje izkušnje na novem delavnem mestu.

Menim, da je druga rešitev kot že omenjeno boljša z več vidikov. Ne samo, da rešuje problem, ki nastaja ob vstopanju Slovenije v EU, pač pa je tudi usmerjena v prihodnost, ter skrbi, da bodo ljudje zaposleni, v dejavnosti za katero so usposobljeni in v kateri bodo uporabljali svoje dosedanje znanje, ki bo le še dodatno nadgrajeno.

7. KAKO SO SE NA VSTOP V EU PRIPRAVLJALE SEDANJE ČLANICE EVROPSKE UNIJE

7.1. Španske izkušnje

Za lažje razumevanje in predstavo morebitnih posledic zaradi širitve Evropske unije za posamezno podjetje, v nadaljevanju povzemem izkušnjo španskega špedicijskega podjetja z okoli 400 zaposlenimi.

Španija je pristopila k Evropski uniji leta 1986, leta 1992 pa je vstopila tudi v carinsko unijo. V vseh državah, ki so v tistem letu pristopile k Evropski uniji, je veljala splošna negotovost zaradi nepoznavanja razmer po vstopu v Evropsko unijo. Večinoma se špedicijska podjetja v Španiji niso ustrezno pripravila na vstop v EU. Prav tako je bilo na takratno širitev EU nepripravljeno podjetje, ki sem ga omenila. Prišlo je v hudo krizo, ki jo je prebrodilo šele v roku treh let (Logistika in transport, 2003, str. 13).

Prva posledica takratne širitve Evropske unije je bilo zmanjšanje obsega poslovanja pri carinskem zastopanju. Zato so v Španiji propadla številna špedicijska podjetja, ki so se

ukvarjala le s carinskim posredovanjem. Preostala so se po dolgotrajnih težavah preoblikovala in se začela ukvarjati z logističnimi storitvami. Zmanjšanemu obsegu poslovanja je sledilo hudo zmanjševanje števila zaposlenih in znižanje cen, to pa je pripeljalo do zmanjšanja vseh prihodkov, ki so bili povezani s posredovanjem pri carinskih postopkih.

Sprememba je nastala tudi pri organizaciji transporta in logističnih storitev. Pri tem se je konkurenca zelo zaostрила. Na račun liberalizacije in lažjega dostopa do trga se je povečala prisotnost tuje konkurence. Domača konkurenca pa se je povečala na račun podjetij, ki so se prej v glavnem ukvarjala le s carinskim posredovanjem, potem pa so se preoblikovala in so na račun prevoznikov začela ponujati zbirne in ekspresne pošiljke. Take razmere so v Španiji pripeljale do čezmerne rasti ponudnikov logističnih storitev in do nelojalne konkurence (Logistika in transport, 2003, str. 13).

Število pošiljk med Španijo in državami Evropske unije se je povečalo. Pošiljke niso bile več obremenjene s stroški carinskih storitev, zniževanje zalog in uvajanje načela ob pravem času (Just in time) je povzročalo, da so kupci naročali blago pogosteje in v manjših količinah. Odprava carinskih ovir je prinesla rast kakovosti storitev. Na račun preprostejših postopkov sta se povečali hitrost dostave in produktivnost dela. Zaradi konkurenčnega pritiska in zahtev strank se je povečala frekvenca zbirnih linij. Ker ni bilo več omejitev zaradi carine, se delovni čas špedicijskih podjetij postopoma podaljšuje do 24-urnega delovnika. Z uveljavitvijo enotnega trga EU so stranke začele kupovati od vrat do vrat. To se je pokazalo v tem, da v kupoprodajnih dogovorih že izginjajo 'vmesne' paritete (FCA, meja FCO, terminal FCO), povečuje pa se delež 'končnih' paritet (Ex Works, DDU).

Zaradi vključitve v Evropsko unijo je izginila razlika med domačim in mednarodnim prevozom blaga. Po ocenah omenjenega španskega špedicijskega podjetja stroške za prevoz pri skoraj 90 odstotkih pošiljk plača pošiljatelj. To pomeni, da pravzaprav špediter in logistik obvladujeta svoje izvozne tokove (Logistika in transport, 2003, str. 13).

7.2. Državna pomoč v Avstriji

Avstrija se je reševanja problema izgube dohodka iz naslova carinskega posredovanja lotila na svoj način. Zavedali so se, da bo s tem nastala v proračunu špediterskih podjetij 'luknja', ki jo bodo težko zapolnili, zato so skušali najti različne možnosti, da bi špediterjem pomagali in jih rešili iz težav.

V Avstriji se je namreč v problematiko špediterjev vmešala država. Vendar je tu potrebno poudariti, da je bila država pripravljena aktivno sodelovati šele potem, ko so špediterji pokazali voljo in pripravljenost na odrekanja in sodelovanje v projektu. Po vstopu v Evropsko unijo je ravnala vlada v Avstriji drugače kot ostale članice in je špediterjem tudi finančno pomagala. Seveda pa so pripravljenost na sodelovanje pri vključevanju najprej morali pokazati

špediterji sami. Le ti so kar štiri leta pred vstopom Avstije v Evropsko unijo v poseben sklad za prešolanje zaposlenih v špedicijski dejavnosti namenjali po 30 odstotkov od vsake izdane Enotne carinske listine (ECL) (Logistika in transport, 2003, str. 4).

Na tem temelju je bila pripravljena dograjevati tudi država, ki je ob vstopu v Evropsko unijo sodelovala z špediterskimi podjetji, jim nudila pomoč v finančnem smislu, kot tudi v smislu prekvalificiranja in izobraževanja delavcev, ki so se tudi kasneje izkazali za odvečno delovno silo. S skupnim sodelovanjem je špediterjem v Avstriji uspelo prebroditi krizo in se hitro prilagoditi novemu sistemu in v njem tudi uspešno poslovati.

7.3. Uporabnost izkušenj v Sloveniji

Vsekakor velja, da so vsakršne izkušnje s tega področja za Slovenijo dobrodošle.

Moje mnenje je, da je Slovenija bližje Španski izkušnji. Seveda se pri nas na tem področju za spremembo od Španije, ki na to ni bila pripravljena, veliko dela in veliko govori o spremembah na tem področju. Menim, da so špediterji delno pripravljene, zavedajo se, da bo do sprememb prišlo in se skušajo pripraviti nanje. Vendar pa je moje mnenje tudi, da se špediterji obnašajo, kot da je na razpolago še dovolj časa za prilagajanje. Moje mnenje je, da bodo 1. maja 2004, kljub vsej pripravljenosti o kateri govorijo, doživeli neprijetno presenečenje. Tisti špediterji, ki bodo znali reagirati hitro, organizirano in učinkovito, bodo preživeli, ostali bodo klonili pred tujo konkurenco. Zdi se mi, da so naši špediterji preveč osredotočeni na reševanje trenutnih problemov ter se ne zavedajo, da konkurenca z evropskega trga čaka pred vrati in je pripravljena na vstop na še nepripravljen in 'naiven' slovenski logistični trg.

Povprašala sem tudi špediterje za mnenje o avstrijskem načinu reševanja problema. Vsi so bili mnenja, da je sicer zaželjena pomoč države in tudi pričakovana z njihove strani. Nihče pa ni bil navdušen nad izplačevanjem dela zaslužka od posamezne Enotne carinske listine v skupen sklad. S tem naj bi se le okoriščala manjša špediterska podjetja na račun večjih. Le ta imajo več carinskih posredovanj, nudijo celotne logistične storitve, ter bi posledično več sredstev namenjala v sklad. Manjša, ki opravijo manj carinskih posredovanj, bi namenjala manj sredstev. Sredstva iz sklada namenjena pomoči špediterskim podjetjem pa bi bila v večji meri nato namenjena manjšim podjetjem, saj bi le ta imela večje probleme pri prilagajanju in vključevanju na evropski trg.

8. SKLEP

Slovenija vstopa v Evropsko unijo. To je dejstvo. Ima pa to dejstvo svoje dobre in slabe strani, ki jih potegne s seboj vstopanje na večji trg, z večjo in močnejšo konkurenco.

Vstop na evropski špediterski trg bo težak, saj je le ta dokaj zasičen. Ponudba je že sedaj večja od povpraševanja, na trgu so prisotni dobro organizirani in pripravljeni špediterji, ki znajo ponuditi kvalitetno, konkurenčno in prilagodljivo storitev, ki pa je hkrati tudi finančno ugodna. Razširitev trga v EU je vsekakor priložnost za urejene, konkurenčno in finančno sposobne špediterje. Za male špediterje tu ne bo veliko prostora. Tudi večji se bodo morali med seboj tesneje povezati ali začeti z globalnimi trendi širitve poslovanja (nakupu, prevzemi, pripojitve).

Kot sem opisala v svoji diplomski, lahko povzamem nujne ukrepe, ki jih morajo špediterska podjetja izvesti še pred samim vstopom v Evropsko unijo:

- preobrazba špediterjev v logistična podjetja;
- prestrukturiranje ponudbe klasičnih špediterskih storitev v sodobne logistične produkte;
- specializacija v določenih tržnih nišah;
- kadrovsko izpopolnjevanje v smeri logističnih znanj;
- razvoj novih kapacitet v sodobni logistiki;
- usmerjanje v druge dejavnosti.

Klasični carinski posrednik in organizator transporta, kar naj bi bili slovenski špediterji, je preteklost. Novosti in spremembe, ki prihajajo z vstopom v EU so neizbežne. 'Novi' špediterji bodo prevzemali celotno odgovornost za logistične posle, ki jih bodo opravljali, se bodo specializirali na področju logistike, nastopali za svoj račun in v svojem imenu, kar je bila do sedaj redkost. 'Novi' špediterji bodo sodobna evropska logistična podjetja. Krut bo korak, ki ga bodo morali špediterji napraviti v trenutku vstopa v EU. Posledice, ki jih lahko sedaj samo predvidevamo, bodo v tistem trenutku dejansko nastopile in bojim se, da se bodo pojavile še dodatne težave, katerih sedaj še ne moremo previditi.

Če pa pogledamo, kakšen je logistični položaj v Sloveniji, lahko ugotovimo, da je v naši logistični ponudbi prisotna nizka stopnja internacionalizacije poslovanja in da se globalizacija še ni začela zares. Imamo veliko razdrobljenih logističnih podjetij, ki v tujini nimajo lastnega logističnega omrežja, razen tistega, ki ga ima Intereuropa na Balkanu. Blagovne tokove z Evropsko Unijo v glavnem obvladujejo tuji špediterji, slovenski špediterji pa so za tuje blago velikokrat samo sprejemni špediterji. Glede na takšne razmere je moje mnenje, da morajo slovenski špediterji oblikovati ustrezne strategije in izvajati pospešene ukrepe za prilagajanje poslovanja vstopu na svetovni in globalni logistični trg. Glede na navedeno situacijo in odslikavo problema v diplomski nalogi, morajo slovenski špediterji odigrati najbolj aktivno

vlogo pri ohranjanju svoje dejavnosti. Če želijo izkoristiti dokaj ugodno lego Slovenije s tem geografsko ugoden logistični položaj in prednosti, ki jih s tem slovenski špediterji pridobijo, potem morajo intenzivno usmeriti svoje aktivnosti v oblikovanje novih procesov in sprejemanje ukrepov za logistično preobrazbo. Silnice v Evropi kažejo na zelo realno možnost, da bodo slovensko logistično ponudbo kmalu globalizirale tuje velike korporacije ter začele izkoriščati logistične prednosti in ugoden logistični položaj Slovenije pri obvladovanju blagovnih tokov na območju srednje, vzhodne in južne Evrope. Evropskim logističnim tokovom se ne bomo mogli izogniti, nikakor pa ne smemo zamuditi priložnosti, da bi bila vsaj večja slovenska logistična podjetja aktivni igralci v globalizacijski tekmi na logističnem trgu.

Špediterska podjetja se seveda povezujejo z Gospodarsko zbornico Slovenije ter pristojnimi vladnimi inštitucijami ter skupaj iščejo nove rešitve. Organizirajo tudi različne seminarje in predavanja na temo. Kar nakazuje na dejstvo, da se špediterska podjetja aktivno udeležujejo na področju izobraževanja. To izobraževanje jim bo omogočilo uveljavljanje na trgu kot globalni ponudniki logističnih storitev, ki poleg transportne dejavnosti opravljajo še vrsto dodatnih storitev za svoje stranke.

Od velike konkurence na trgu, zaradi katere se znižujejo cene, izboljšuje kakovost in uvajajo nove storitve, imajo namreč največ koristi ravno uporabniki logističnih, špediterskih in prevoznih storitev. Podjetja namreč želijo čim več energije usmeriti v osnovni posel, zaradi katerega vse logistične storitve naročajo pri enem ponudniku, ki mora obvladati vse našete procese.

Poleg tega je moje mnenje, da mora v tem primeru posredovati tudi država. Če ne z finančno pomočjo, pa vsaj z ureditvijo špediterske dejavnosti v pravnem aktu. Ta naj bi delno zaščitil domače špediterje. Določil bi tudi pogoje, po katerih bi lahko špediterji opravljali dejavnost v Sloveniji. S tem bo po vključitvi Slovenije v Evropsko unijo omogočen enakopravni položaj domačih špediterjev s tujimi. Odvrnili pa bi tudi nevarnost popolne prevlade tujih špediterjev v Sloveniji.

LITERATURA

1. Becker, A., Rosemann J.: Logistic and Distribution. London: Oxford, 1998, 528 str.
2. Branch Alan: Export Practice and Management. London: Thomson Learning, 2002, 423 str.
3. Braunsberger Frida et. al.: Zbornik prispevkov za 2.strokovni posvet delavcev v zunanji trgovini: Slovenija v Intrakomunitarnem sistemu; Poročanje za Intrastat, 2003, 43 str.
4. Cooper James, Browne Michael, Peters Melvyn: European Logistics, Cranfield Center for Logistics and Transportation. London, Oxford Publisher, 1994, 331 str.
5. Daft Richard L., Noe Raymond A.: Organizational Behavior. Fort Worth: Harcourt College Publisher, 2001, 528 str.
6. Damijan P. Jože: Ocena možnosti preoblikovanja PC dejavnosti. Inštitut za ekonomska raziskovanja. Ljubljana: 1999. 123 str.
7. Furland Franc: V izogib zapravljanja časa in denarja. Gospodarski vestnik, Posebna priloga Logistika in transport, Ljubljana, 1999, 4, str. 4.
8. Gourdin, Kent N.: Global logistics management. A Competitive Advantage for the New Millennium. Blackwell Publishers Ltd, 2001, str. 14.
9. Hrastelj Tone: Mednarodno poslovanje. Ljubljana: Gospodarski vestnik 1990, 294 str.
10. Hensher A. David, Brewer M. Ann: Transport an economics and management perspective. New York, Oxford university press Inc.: 2001, str. 27.
11. Jelenc Milan: Šibka vloga in slab položaj špediterjev v EU. Gospodarski vestnik, Ljubljana, (50) 2000, 7, str. 4-8.
12. Jelenc Milan: Logistika in špedicija. Ljubljana. Ekonomska Fakulteta, 2002, 178 str. Skripta.
13. Jelenc Milan: Nove zasnove logističnih procesov. Gospodarski vestnik, Posebna priloga Logistika & transport, Ljubljana, 1999, 1, str. 4.
14. Košir F., Vraničar M., et al.: Zbornik: Slovenija v intrakomunitarnem sistemu; prispevki delavcev v zunanji trgovini, 2003.
15. Logistika 1990. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor, 1990. 92 str.
16. Pavlin Cveto: Sidstemi za podporo dela v skladišču. Gospodarski vestnik, Posebna priloga Logistika & transport, Ljubljana, 1999a, 3, str. 9.
17. Pavlin Cveto, Rakar Robert: Skladišča: Za celovito logistiko skladišča niso dovolj. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000, 48, str. 4.

18. PRINZ Inštitut: Vstop Slovenije v EU in njeni vplivi na mejne službe s poudarkom na špediciji, Raziskovalna naloga, Portorož, 2001.
19. PRINZ Inštitut: Vstop Slovenije v Evropsko unijo in vpliv na notranjo špedicijo, Raziskovalna naloga, oktober 2002.
20. Puharič Krešo: Pogodbeno pravo. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, 1997. 220 str.
21. Rehar Lojze: Špedicijska dejavnost včeraj, danes, jutri. str. Vrtojba: Gospodarsko interesno združenje MMP Vrtojba, 2001, str. 10.
22. Slovenija v Evropski uniji?. Ljubljana: Urad vlade RS za informiranje, 1999. 164 str.
23. Urbanija Anamarija: Prilagajanje novim razmeram na trgu. Gospodarski vestnik, Ljubljana, 1995, 40, str. 52.
24. Vouk Tomaž: Carinsko posredovanje: Manjšim se bo tržni položaj še poslabšal. Gospodarski Vestnik, Ljubljana, 2001, str. 18.
25. Zelenika Ratko: Međunaodna špedicija. Rijeka: Ekonomski fakultet, 1996. 586 str.
26. Zelenika Ratko: Prometni sustavi. Rijeka: Ekonomski fakultet, 2001. 420 str.

VIRI

1. Carinski zakon, Uradni list RS, št 1/95, 1995.
2. GV Revije: Logistika in transport; Ljubljana, 2003.
3. Interno gradivo Ministrstva za ekonomske odnose in razvoj, 2003.
4. Interno gradivo Gospodarske zbornice Slovenije: Analiza vstopa Slovenije v EU, Ljubljana, 2001.
5. Interni dokumenti Gospodarske zbornice Slovenije, 2003.
6. Interni dokumenti podjetja Intereuropa; Predstavitev podjetja, vizija, prihodnost, 2002.
7. Kakšno bo usklajevanje zakonodaje na področju izrednih cestnih prevozov po vstopu Slovenije v EU? (URL: <http://evropa.gov.si/evropomocnik/question/365-122/>), 15.12.2003.
8. Letno poročilo 2001. (URL: <http://www.ess.gov.si/html/elementi-okvirjev/F-predstavitev.htm>), 2003.

9. Nacionalni interesi. (URL: <http://www.23december-drustvo.si/>), 3.5.2003.
10. Obligacijski zakonik, XXI., 2002, str. 839.
11. Registracija podjetij (URL: <http://www.gzs.si/register>), 2003.
12. Skupna zunanjetrgovinska politika EU. (URL: <http://www.gzs.si/Nivo3.asp?ID=8567>), 15.1.2003.
13. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.viator-vektor.si>), junij 2002.
14. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.intereuropa.si>), 2003.
15. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.fersped.si>), 2003.
16. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.alpetour-d.d.si>), 2003.
17. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.intertrans.si>), 2003.
18. Sporočilo za javnost. (URL: <http://www.viator-vektor.si>), 2003.
19. Širitveni proces. (URL: http://www.evropska-unija.si/pages/evropska_unija/siritev), 15.12.2003.
20. Zakon o carinski službi, Uradni list RS, št. 47/99, 1999.
21. Zakon o carinski službi, Uradni list RS, št. 56/99, 1999.
22. Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje; Pravica do denarnega nadomestila med brezposelnostjo; URL: <http://www.ess.gov.si/html/elementi-okvirjev/F-isci.htm>, 2003.