

Mr. MIJO LUKETIĆ
RO INA - Commerce
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Pregled

UDK: 656.9:382

Primljeno: 23.11.1989.

Prihvaćeno: 12.12.1989.

MJESTO I ULOGA ŠPEDICIJE U VANJSKOTRGOVINSKOM SUSTAVU

SAŽETAK

U međunarodnim špedicijama koncentrirani su brojni poslovi o kojima ovisi uspjeh vanjskotrgovinskog procesa, tako da špediteri predstavljaju nezaobilazan segment ovog sustava. Iz tog proizlazi da je osnovna funkcija međunarodnog špeditera - organiziranje cjelokupnoga transportnog procesa, kako bi se organizatoru ukupnoga vanjskotrgovinskog posla ostavilo dovoljno vremena za druge brojne komercijalne aktivnosti. Djelatnost špeditera je kompleksna i ima tendenciju stalnog širenja i usavršavanja, ovisno o razvitku prometne tehnike, tehnologije prijevoza, te o veličini i stanju međunarodne robne razmjene. S razvojem novih transportnih tehnologija razvijaju se funkcija i uloga špeditera u vanjskotrgovinskom sustavu. Tako špediteri iz uloge organizatora prelaze u poduzetnike cjelokupnoga transportnog procesa prijevoza robe po sustavu "skladište-skladište". Zbog nove uloge u poduzetništvu nameće se zadatak poznavanja tehnologije prijevoza, a to znači da je špediter osoba koja predstavlja i tehnologa u transportnom procesu. Takva nova uloga, propisana i zakonskim normama, omogućuje optimalno funkcioniranje robne razmjene, što određuje i mjesto špediteru u vanjskotrgovinskom sustavu.

1. UVOD

Zbog sveobuhvatnosti i složenosti špediterski poslovi se moraju svrstavati da bi se lakše i brže obavljali. U današnjim uvjetima poslovanja gotovo je nemoguće izabrati špeditersku organizaciju koja bi potpuno mogla zadovoljiti potrebe tržišta za prijevozom robe po sustavu "skladište-skladište". U jugoslavenskoj i stranoj stručnoj literaturi postoje različita stajališta za određivanje uže specijalnosti špeditera, prema kojima se špedicija može podijeliti na različite vrste¹. Uvažavajući takva stajališta, današnju špediciju moguće je podijeliti na:

- 1) međunarodnu špediciju, koja se isključivo bavi organiziranjem izvoza, uvoza i prevoza robe u međunarodnoj trgovini,
- 2) unutarnju (tuzemnu) špediciju, koja se specijalizirala u organiziranju otpreme i dopreme robe u mjesnom i međumjesnom prometu,
- 3) pomorsku i lučku špediciju, koja se specijalizirala u organiziranju otpreme i dopreme robe u pomorskim prijevozima, u

- tuzemstvu i inozemstvu, uključujući i neke poslove u sustavu lučkog poslovanja,
- 4) kontinentalnu špediciju, koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe svim kopnenim i zračnim prijevoznim sredstvima, u tuzemnom i međunarodnom prometu, uključujući poslove skladištenja robe, poslove u prekrcajnim terminalima, carinskim zonama i robno-transportnim centrima,
- 5) granične špeditere, koji se bave pružanjem usluga u ispostavljanju carinske dokumentacije, organiziranju zbirnog prometa, izdavanju različite dokumentacije za tranzit robe, prekrcaju, dopakiravanju ili privremenom uskladištenju robe, te organizacijom pregleda robe sa sanitarnim veterinarskim i fitosanitarnim organima, kao i drugim poslovima koji nastanu po nalogu drugih špeditera. U stručnoj literaturi može se naći pojam "pogranični špediter", što se ne smije poistovjećivati s pojmom "granični špediter", iz razloga što granični špediter posluje po propisima koji su u skladu s općim carinskim i drugim važećim vanjskotrgovinskim a ne pograničnim režimom.

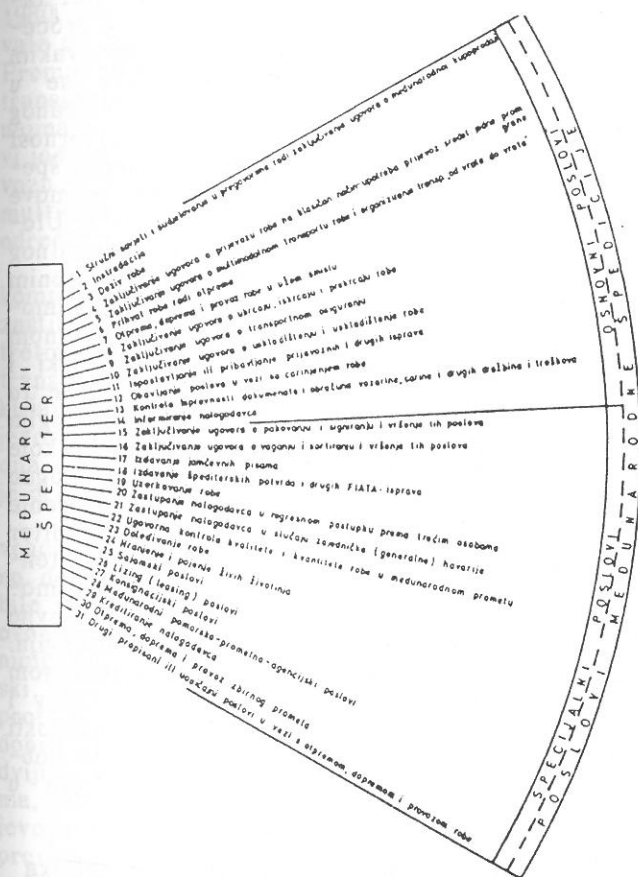
2. MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA U VANJSKOTRGOVINSKOM SUSTAVU

U međunarodnih špeditera koncentrirani su brojni poslovi o kojima ovisi uspjeh vanjskotrgovinskih aktivnosti, tako da međunarodna špedicija predstavlja nezaobilazni segment vanjskotrgovinskog sustava. Prema mišljenju našeg uvaženog stručnjaka iz područja špedicije, prof. Turine² "...osnova ekonomske funkcije međunarodne špedicije ogleda se u tome da je ona - u svojstvu organizatora otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu - čest vanjske trgovine, a ujedno i viša forma saobraćaja".

U Zakonu o prometu robe i usluga s inozemstvom³ poslovi međunarodne špedicije svrstani su u privredne usluge i druge oblike vanjskotrgovinskog prometa. Iz člana 58. citiranog Zakona proizlazi da se: "Pod poslovima međunarodnog otpremništva (špedicije) u smislu ovog Zakona razumijevaju poslovi organizacije otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu, koje obavljaju organizacije udruženog rada u svoje ime a po nalogu i za račun komitenta".

Iz toga se može zaključiti da je osnovna funkcija međunarodnog špeditera - organiziranje

cjelokupnoga transportnog procesa, kako bi se organizatoru ukupnoga vanjskotrgovinskog posla ostavilo dovoljno prostora i vremena za druge komercijalne aktivnosti. U obavljanju te funkcije špediter se sreće s mnoštvom raznovrsnih poslova (lepezom) 4 bez kojih nije moguće u potpunosti obaviti vanjskotrgovinski posao. Dakle, mjesto međunarodne špedicije u vanjskotrgovinskom sustavu određuje raznovrsnost špediterskih poslova i njihovo značenje za uspješno funkcioniranje ovog sustava. Špediterske poslove u sustavu vanjskotrgovinskog prometa jugoslavenski znanstvenik iz područja špedicije prof. Zelenika dijeli na: osnovne i specijalne, a njihovu podjelu sistematizirao je u svom poznatom grafikonu (grafikon 1).

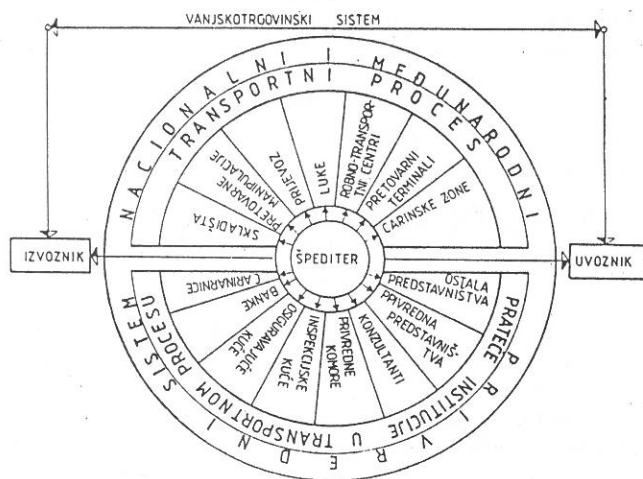


Grafikon 1. Lepeza poslova međunarodnog špeditera

Izvor: R. Zelenika: Mjere koje bi za brži razvoj transportnih tehnologija trebali poduzeti špediteri i drugi sudionici špediterskog sistema, Zbornik radova SSIIJ, 1988, p. 59.

U današnjim uvjetima poslovanja mjesto međunarodnog špeditera u vanjskotrgovinskom sustavu moglo bi se ilustrativno i zorno prikazati i grafički (grafikon 2).

Pod izričitim poslovima međunarodnog špeditera⁵ smatraju se osobito poslovi sklapanja ugovora o prijevozu, otpremanje robe do transportnog sredstva i obratno, ispostavljanje i pribavljanje tovarnih listova, konosmana i sl., sklapanje ugovora o osiguranju i uskladištenju robe, radnje u vezi s carinjenjem robe i kontrola obračuna troškova prijevoza.



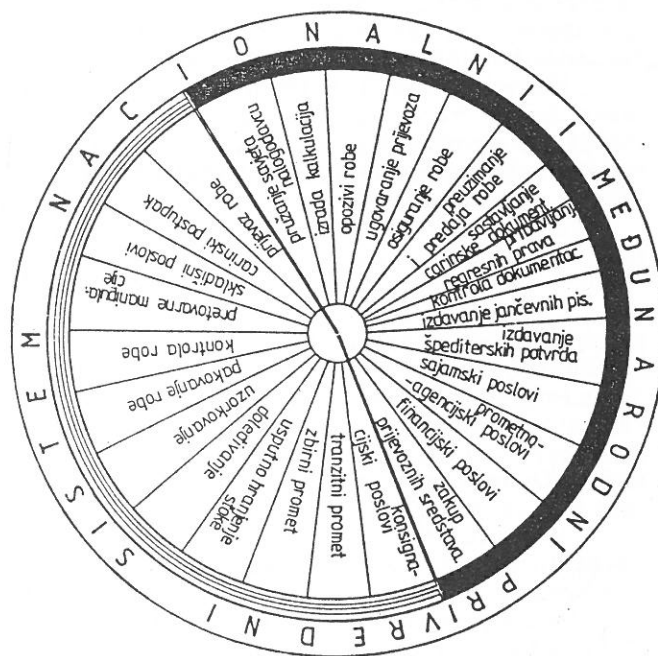
Grafikon 2. Međunarodna špedicija u vanjskotrgovinskom sustavu

Izvor: Mjesto špeditera u vanjskotrgovinskom sustavu, prijedlog autora.

U vanjskotrgovinskom sustavu aktivnosti špeditera se šire prema potrebama posla i iskustveno bi se mogle svrstati u dvije skupine:

- 1) aktivnosti koje organizira špediter i
- 2) aktivnosti koje obavlja špediter.

Prema jugoslavenskom pravnom sustavu špediteri se mogu baviti i prijevozom robe, prometno-agencijskim poslovima, skladišnim poslovima, konsignacijskim poslovima, poslovima



Grafikon 3. Aktivnosti koje obavlja i organizira špediter

- Aktivnosti koje obavlja špediter
- ▨ Aktivnosti koje organizira špediter

Izvor: Aktivnosti koje obavlja i organizira špediter u vanjskotrgovinskom sustavu, prijedlog autora.

ugovorne kontrole kvalitete i kvantitete robe i sajamskim poslovima, ako su za takve poslove i posebno registrirani. U tom se slučaju radi o mješovitim špediterskim poduzećima koja za svaku registriranu djelatnost imaju posebna prava i odgovornosti. Sve te aktivnosti moguće je zorno prikazati (grafikon 3).

3. ŠPEDITERI I MEĐUNARODNI MULTIMODALNI TRANSPORT U FUNKCIJI VANJSKE TRGOVINE

Djelatnost međunarodnih špeditera je kompleksna i ima tendenciju stalnog širenja i usavršavanja, ovisno o razvitku prometne tehnike i tehnologije prijevoza, te o veličini i razvitku međunarodne robne razmjene. Iz tog razloga brojne funkcije špeditera ne smiju se ograničavati nikakvim pravnim normama, jer pravni status špeditera morao bi zapravo biti odraz njegovog ekonomskog i organizacijskog statusa. Stoga je Grupacija za međunarodnu špediciju 1979. godine izradila nove Opće uvjete poslovanja međunarodnih špeditera Jugoslavije koji su tada pravno i ekonomski dobili veću širinu djelovanja. Prema novim uvjetima špediter može, ovisno o konkretnom poslu, nastupati u vlastito ime a za tuđi račun (kao komisionar), u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent) ili pak u vlastito ime i za vlastiti račun (kao posebna vrsta privrednika). Već su i tada špediteri razmišljali o svojem mjestu u multimodalnom transportu, tako da su u članu 2. Općih uvjeta poslovanja međunarodnih špeditera predviđeni uz ostale poslove i poslovi⁶ "organiziranja multimodalnog i integralnog transporta robe i fizičke distribucije robe po sistemu "vrata-vrata."

Razvoj novih i suvremenih transportnih tehnologija kombiniranog i multimodalnog transporta proizlazi prije svega iz potrebe korisnika prijevoznih usluga koji traže novu kvalitetu i kompleksnost ovih usluga.

Činitelji razvoja suvremenih transportnih tehnologija odražavaju se u potrebama potrošača za većom brzinom prijevoza robe, za neprekidivošću transportnog lanca, za boljom manipulacijom robe, za većom sigurnošću prijevoza, za manjim troškovima i pojednostavnjenjem formalno-pravnih operacija i postupaka u vezi s procesom prijevoza. Usporedno s razvojem novih i suvremenih transportnih tehnologija mijenjala se i razvijala funkcija i uloga špeditera kao organizatora transportnog procesa.

U multimodalnom transportu je moguće povezati više različitih transportnih usluga na određenom prijevoznom putu u jedinstven transportni proces. Radi se o formiranju transportnog lanca u kojemu se povezuju i kombiniraju djelomični procesi pojedinih i različitih usluga, od ukrcaja na mjestu proizvodnje do iskrcaja na mjestu potrošnje, u jedinstven transportni lanac.

Bit je multimodalnog transporta dakle u formiranju potpune transportne usluge za njena korisnika. Iz osnovne funkcije špeditera proizlazi i njegova uloga u integralnom transportu. Donošenjem odluke o vrsti i načinu prijevoza

špediter postaje jedan od najznačajnijih stimulatora i organizatora multimodalnog transporta. Na temelju dobrog poznavanja tehnologije multimodalnog transporta špediter ima mogućnosti da već u fazi planiranja procesa prijevoza robe usmjeruje svoga komitent na upotrebu odgovarajućih sredstava tehnike i tehnologije prijevoza. Jasnim prikazivanjem prednosti integralnog transporta svome komitent špediter može znatno utjecati na cjelokupnu transportnu politiku određene proizvodne ili trgovinske organizacije i pridonijeti da se tehnologija integralnog transporta primjenjuje ne samo u vanjskom nego i u unutarnjem transportu.

Ako u određenom transportnom procesu postoji potreba za više vrsti prijevoza, onda se govori o kontinuiranom transportu. Špediter tada nastupa kao organizator transportnog procesa koji koordinira i regulira odnose sa svakim sudionikom transportnog procesa. Ako se u sklopu suvremenog shvaćanja kombiniranog transporta dolazi i do zahtjeva da odgovornost za cjelokupni transportni proces preuzme špediter, onda se već ulazi u osnovne pojmove međunarodnoga multimodalnog transporta. Uloga špeditera u organizaciji multimodalnog transporta određena je Konvencijom⁷, i to onim odredbama koje govore o poduzetniku multimodalnog transporta. Iako se u multimodalnom transportu daje naglasak na organizacijski i pravni aspekt, ne smije se zaboraviti da se tu radi o integraciji različitih vrsti tehnologija multimodalnog i kombiniranog transporta koje špediter mora dobro poznavati da bi mogao svom nalogodavcu ponuditi optimalno rješenje prijevoza njegove robe. U vezi s tim špediter mora poznavati prvenstveno ekonomske i tehnološke prednosti, sredstva i tehniku multimodalnog transporta kao i sve formalno-pravne aspekte suvremenih transportnih tehnologija. Mjesto i uloga špeditera u multimodalnom transportu postat će dakle istodobno izazov i prilika daljnjeg razvoja špediterske djelatnosti sa znatnim efektima poboljšanja kvalitete robnih tokova, odnosno transportnih procesa u međunarodnoj robnoj razmjeni.

3.1. Međunarodni špediteri u ulozi poduzetnika multimodalnog transporta

U prijevozu robe često je potrebna suradnja više sudionika, jer jedan nije u stanju obaviti poslove cjelokupnoga transportnog procesa, zbog različitih faza prijevoza, razlika u tehnologiji prijevoza i zbog ekonomskih razloga. Uzajamna suradnja prijevoznika može se odvijati u okviru iste ili u kombinaciji različitih grana prometa. Pri suvremenim ekonomskotehničkim uvjetima prijevoza robe, posebno u međunarodnim relacijama, uvjetovana je kombinacija različitih grana prometa. Snažan razvoj prijevoza robe sustavom paleta, kontejnera, Ro-Ro, Lash i huckepack tehnologije omogućuje organizaciju prijevoza robe po sustavu "od vrata do vrata" (poznatije engl. "door to door"). Imperativno povezivanje svih grana prometa nameće potrebu integracije prijevoznih faza u jedinst-

ih stimu-
transporta,
gije mul-
ogućnosti
voza robe
odgova-
prijevo-
tegralnog
er može
tnu poli-
e organi-
tegralnog
kom nego

procesu
onda se
diter ta-
g proce-
a svakim
ko se u
biniranog
govornost
zme špe-
pojmove
rta. Ulo-
nodalnog
i to onim
multimo-
nodalnom
acijski i
da se tu
hnologija
orta koje
i mogao
rješenje
špediter
e i teh-
multimo-
o-pravne
nologija.
nodalnom
izazov i
elatnosti
ete rob-
ocesa u

zetnika

ebna su-
u stanju
nog pro-
azlika u
razloga.
se odvi-
različitih
niskoteh-
u među-
nbinacija
oj prije-
Ro-Ro,
je orga-
vrata do
Impera-
nameće
jedinst-

veni transportni lanac. Prijevozne usluge, bez obzira na etape prijevoza i grane prometa koje se moraju upotrijebiti radi izvršenja prijevoznog zadatka, ogledaju se u potpunoj integraciji koja se može ostvariti samo u sustavu multimodalnog transporta. S tih razloga je razumljivo da se o takvim uvjetima prijevoza već dugo raspravlja na svjetskoj razini. Još se daleke 1965. godine pokušalo napraviti više nacrtu međunarodnih sporazuma o multimodalnim prijevozima.

Nakon neuspjeha s nacrtom Konvencije iz 1971. godine, koju je izradila Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (IMCO), Konferencija UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD) nastavila je rad na unificiranju međunarodnog prava multimodalnih prijevoza robe. Konvencija je završena i prihvaćena 24. svibnja 1980. konsenzusom 83 države koje su sudjelovale na Diplomatskoj konferenciji UN u Ženevi. Prema odredbama Konvencije⁸ multimodalnim transportom smatra se prijevoz robe s pomoću najmanje dva različita načina prijevoza na osnovi jedinstvenog ugovora o multimodalnom prijevozu iz mjesta u državi u kojoj je poduzetnik multimodalnog prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za isporuku koje je u drugoj državi.

Može se reći da je Konvencija rezultat kompromisa između težnji država u razvoju da zaštite svoja prava i osiguraju ravnopravan tretman u složenim operacijama multimodalnog transporta i pokušaja razvijenijih država da pokušaju očuvati svoja tradicionalna načela u prijevoznim odnosima. Očekuje se da će Konvencija stupiti na snagu godinu dana nakog toga što je prihvatiti najmanje 30 država.

Bilo je pokušaja i prije donošenja Konvencije da se multimodalni transport jedinstveno definira kao sustav, međutim, definicije su bile različite i nisu nudile jedinstvena rješenja ovog problema. Možda je najprihvatljivija definicija ona koju je dao prof. Prikril, jugoslaven-ski znanstvenik iz područja prometa. Prema prof. Prikrilu⁹ multimodalni transport je istodobna upotreba dvaju transportnih sredstava iz dviju različitih prometnih grana. Drugim riječima, radi se o rukovanju teretom zajedno s prijevoznim sredstvom i o njihovom zajedničkom prevoženju na nekom drugom prijevoznom sredstvu. Dakle, osnovna značajka multimodalnog transporta u tehničko-tehnološkom smislu jest rukovanje i prevoženje tereta koji se već prethodno nalazi na nekom drugom prijevoznom sredstvu. Odatle mu proizlazi i ime - multimodalni transport, tj. transport kao više oblika prijevoza istodobno.

Da bi se takav transport i odvijao, potrebno je postaviti organizaciju prijevoza i uskladiti rad svih subjekata koji na razne načine sudjeluju u izvršenju osnovnog zadatka, a to je da roba iz mjesta otpreme u mjesto dopreme treba stići sigurno, brzo i uz optimalne troškove. Dosadašnja praksa i istraživanja u rješavanju ovih problema pokazuju da špediteri raspolazu specijalnim znanjima iz čitavog niza ove djelatnosti i da su u današnjim uvjetima najbolje osposobljeni organizirati sve detalje prijevoznog zadatka. Ako se prihvatiti činjenica da se djelat-

nost organizatora ili poduzetnika multimodalnog transporta sastoji uglavnom od radnji špeditera i prijevoznika, to znači da će poduzetnik multimodalnog transporta obavljati djelatnost koja sadrži elemente špedicije i prijevoza. Iz toga proizlazi da su upravo špediteri najpogodnije osobe za ulogu budućeg poduzetnika multimodalnog transporta, tim više jer se organizacijom mješovitog prijevoza već sada profesionalno bave.

3.2. Međunarodni špediteri u ulozi tehnologa multimodalnog transporta

Iz osnovne funkcije špediterskog poslovanja proizlazi organiziranje procesa prijevoza robe od proizvođača do potrošača. Organiziranje procesa prijevoza robe znači odabiranje i uključivanje potrebnih i odgovarajućih djelatnosti u prijevozni proces koji će osigurati prijevoz robe na siguran, brz i ekonomičan način.

Organiziranje procesa prijevoza robe koji se razvija u fazama planiranja, ostvarivanja, kontroliranja, odlučivanja o vrsti i načinu prijevoza i prijevoznom putu, predstavlja zapravo kompletnu tehnologiju prijevoza u aranžmanu međunarodnog špeditera. Pravilnim planiranjem prijevoznog procesa špediter postaje činitelj optimalne povezanosti između prometnih grana. Izborom načina i vrsti prijevoza podstiče se inicijativa korištenja sredstava suvremenih transportnih tehnologija, čime se postižu znatne uštede u prijevoznom procesu. Odlučivanjem o izboru najpovoljnijeg i najsigurnijega prijevoznog puta špediter postaje usmjerivač kretanja robe odnosno robnih tokova po optimalnim pravcima. U konačnoj fazi, donošenjem tih odluka, povećava se efikasnost i uspješnost (produktivnost, ekonomičnost, rentabilnost) prijevoza kao privredne djelatnosti u procesu društvene reprodukcije. Te odluke špediter donosi u prvoj fazi organiziranja procesa prijevoza, odnosno u fazi planiranja. Prema tome, špeditersko planiranje procesa prijevoza robe sastoji se od: 1) određivanja pravca prijevoza, 2) određivanja vrsti i načina prijevoza, te izbora prekrcajne mehanizacije i skladišta, 3) izbora odgovarajućih sudionika prijevoznog procesa, 4) izrade terminskog plana izvođenja prijevoznog procesa i 5) izbora optimalnih mogućnosti prijevoznog procesa.

Fazu planiranja procesa prijevoza nije potrebno obavljati u onim slučajevima kada su špediterske usluge identične i kada je robu moguće usmjeravati kroz već postojeće i dobro poznate sustave prijevoza. U fazi ostvarivanja procesa prijevoza špediter mora pravodobno osigurati planirane prijevozne, skladišne i prekrcajne kapacitete, dok u kontrolnoj fazi dolazi do izražaja njegova funkcija kontrole nad izvršenjem transportnog procesa, i to na temelju informacija o razvijanju i izvođenju prijevoza prema postavljenom planu.

U drugoj fazi organiziranja prijevoznog procesa špediter pravi kalkulaciju troškova u koju ulaze: 1) troškovi prijevoza svih prometnih grana uključenih u transportni proces, 2) troš-

kovi manipuliranja robom, 3) troškovi pakiranja, 4) troškovi zakupa (leasing) prijevoznih ili manipulativnih sredstava, 5) troškovi uskladištenja robe, 6) troškovi transportnog osiguranja, 7) troškovi carinjenja robe i carine, te 8) troškovi vezivanja obrtnih sredstava za transportni proces (kamate, provizije, usluge itd.).

Tek konačna usporedba pojedinačnih troškovnih elemenata za svaku prometnu granu u transportnom procesu pokazat će špediteru optimalne mogućnosti prijevoza koje će biti odlučujuće za donošenje pravilne odluke.

Valja posebno napomenuti da se špediterska organizacija transportnog procesa mora temeljiti na formiranju trajnijih sustava kojima se usmjeruje protok robe i u nacionalnom i u međunarodnom prometnom sustavu. Takvi sustavi nastaju na temelju trajnijih odnosa špeditera sa svim sudionicima transportnog procesa i oni jamče, zbog jakih robnih tokova, optimalne efekte prijevoza robe i za sve sudionike transportnog procesa i za privredu u cjelini. Jedan od najkarakterističnijih primjera takvog sustava jest zbirni promet odnosno zbirni prijevoz. U zbirnom prometu špediter skuplja i udružuje komadne pošiljke više pošiljalaca, te ih organizirano otprema kao jedinstvenu i okrupnjenu pošiljku na adresu drugog špeditera. Drugi špediter prihvaća takvu pošiljku na njenom krajnjem odredištu i pojedinačne pošiljke iz takve okrupnjene prijevozne jedinice dostavlja naručiocima ili pak od njih formira novu zbirnu pošiljku koju će otpremiti dalje u sljedeći zbirni centar.

Prednosti zbirnog prometa su višestruke, a ogledaju se naročito u boljem iskorištavanju radnih kapaciteta i tehničkih kapaciteta svih sudionika transportnog procesa, u nižim troškovima prijevoza, bržoj manipulaciji robom, kraćim vremenima prijevoza i manjim transportnim rizicima.

4. ZAKLJUČAK

Međunarodni špediteri koji se bave organizacijom prijevoza robe po sustavu "vrata-vrata", odnosno u sustavu u kojemu moraju koristiti više načina prijevoza iz nekoliko prometnih grana, moraju dobro poznavati pravne i ekonomske sustave i zakone raznih zemalja kao i tehniku i tehnologiju prijevoza svih prometnih grana. Bez dobrog poznavanja međunarodnih i nacionalnih propisa, bez adekvatnih znanja o primjeni suvremenih transportnih tehnologija u transportnom procesu ne može optimalno funkcionirati vanjskotrgovinski sustav a ni međunarodni špediter kao segment tog sustava. Uvođenjem suvremenih transportnih tehnologija u složenu organizaciju i izvršenje neprekinutoga transportnog procesa špediteri postaju tehnolozi novog načina prijevoza koji se naziva multimodalni transport.

Samo dobro organiziran međunarodni multimodalni transport, s organizatorom odnosno poduzetnikom, može jamčiti niže transportno-manipulativne troškove a uvozno-izvoznoj robi bolju konkurenciju na svjetskom tržištu.

Uspješnom špediteru u ulozi poduzetnika odnosno tehnologa tog načina transporta osigurat će se na taj način nezaobilazno mjesto u vanjskotrgovinskom procesu, što znači i sigurno plasiranje na međunarodnom tržištu špeditersko-transportnih usluga.

SUMMARY

POSITION AND ROLE OF FORWARDING IN THE FOREIGN TRADE SYSTEM

Numerous operations granting success of any foreign trade process are concentrated with the international forwarding agents thus inevitably representing an unavoidable segment of this system. This refers us to the basic function of an international forwarding agent i.e. the organization/management of the overall transportation process, in order to leave to the organizer of the overall foreign trade operation (deal) enough time for other numerous commercial activities. The business of a forwarding agent is rather complex and shows the tendency of constant expansion and improvement as dependent upon the level of development of transport engineering, technology and extent and state of international goods turnover. Along with the development of transport technologies the function and role of the forwarding agent in the foreign trade system have been developing. Thus the forwarding agents change their role of the organizer for the role of the contractor of the overall goods transport process, on the "warehouse to warehouse" principle. Due to this newly assumed role of a contractor's company they are imposed the duty of being familiar with the technology of transport, meaning that a forwarding agent is an entity that has also assumed the role of a technology expert in the transportation process. This new role entered into regulations makes possible the functioning of the goods turnover process, thus determining the position of the forwarding agent in the foreign trade system.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Više o vrstama špedicije Cf: 1) Zelenika, R.: Osnovni i specijalni poslovi..., p. 45-51; 2) Mađarić, J.: Međunarodna špedicija, Zagreb, 1986, p. 4-13.
2. A. TURINA: Međunarodna špedicija, I. knjiga, Rijeka, 1965, p. 25.
3. Službeni list SFRJ, 1985, 66, čl. 58, stav 1.
4. R. ZELENKA: Pravno reguliranje špediterske djelatnosti u Jugoslaviji. Rijeka, 1980, p. 29.
5. Zakon o vanjskotrgovinskom poslovanju. 1989, čl. 41.
6. Opći uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera Jugoslavije. Beograd, PKJ, 1979, čl. 2, stav 4.
7. Poblize o tome Cf: Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, čl. 1, toč. 2, Geneve, 1980.
8. Konvencija UN, Op. cit., čl. 1.
9. B. PRIKRIL: Integralni transport kao element marketinga. Zbornik Marketing u saobraćaju, Opatija, 1976, p. 49 i 50.