

Razvoj savremene špedicije u Srbiji – delatnost starija od Kneževine Srbije

DURĐICA M. STOJANOVIĆ, Univerzitet u Novom Sadu,
Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad
VUKAŠIN G. MARIĆ, Univerzitet u Novom Sadu,
Filozofski fakultet, Novi Sad

Originalni naučni rad
UDC: 656.96(497.11)
DOI: 10.5937/tehnika2206731S

U radu se po prvi put detaljno analizira razvoj špedicije kao privredne delatnosti na području Srbije. Na početku su prikazani nastanak i razvoj špedicije u skladu sa dostupnom savremenom literaturom, kao i motivacija za pisanje rada. Danas gotovo da nema izvora koji na sistematičan način obrađuju istorijski razvoj špeditorske delatnosti. Razvoj špedicije u periodu do Drugog svetskog rata je gotovo potpuno nepoznat. Glavni cilj rada je da se skrene pažnja na dugu tradiciju špeditorske delatnosti u Srbiji i istakne značaj njenog izučavanja.

Analizom arhivske građe dostupne u arhivima i bibliotekama Republike Srbije, dosadašnjim istraživanjima utvrđeno je da se prva špeditorska preduzeća koja se bave nekim od osnovnih špeditorskih poslova u savremenom smislu (carinsko posredovanje, organizacija transporta, skladištenje carinske robe i slično) spominju još krajem XVIII veka. Društveno-političke, ekonomske prilike i druge istorijske specifičnosti okruženja direktno utiču na karakteristike špeditorskih poslova i preduzeća. U radu se ukratko opisuje razvoj špedicije kao privredne delatnosti tokom vremena, kroz opis osnovnih karakteristika špeditorskih preduzeća (veličina, vrste poslova, geografska distribucija i drugih) u okviru karakterističnih razdoblja od XVIII do XXI veka.

Cljučne reči: špedicija, moderna i savremena istorija Srbije, razvoj špeditorske delatnosti, Srbija

1. UVOD

Razvojem trgovine, povećanjem rastojanja između mesta proizvodnje dobara i mesta potrošnje, kao i količine robe kojom se trgovalo, došlo je do potrebe da se prvo saobraćaj odvoji od trgovine, a zatim da se i špedicija oblikuje kao posebna delatnost koja povezuje saobraćaj i trgovinu. Špeditorska delatnost razvijala se vekovima, da bi danas dobila oblik kompleksne privredne delatnosti bez koje se ne može zamisliti međunarodni robni promet, a samim tim i nacionalna privreda u celini.

Danas je opšteprihvaćeno gledište da špedicija i u naučnom i u stručnom smislu pripada logistici. Logistika se bavi upravljanjem i realizacijom tokova tereta, povezanih usluga i informacija od mesta nastanka do krajnjeg odredišta, uključujući i povratne tokove. Špedicija je privredna delatnost koja se bavi prvenst-

veno upravljanjem, odnosno planiranjem, organizacijom, rukovođenjem i kontrolom otpreme, dopreme i provoza robe, kao i svim povezanim propisanim i uobičajenim specijalnim (sporednim) poslovima i radnjama neophodnim da se izvrši vremensko-prostorna transformacija dobara u skladu sa logističkim principima „7P” – prava roba, na pravom mestu, u pravo vreme, u pravom obliku, u pravoj količini i ceni, pravom primaocu [1]. U tom smislu, špeditorski sistem je subsistem logističkog sistema, dok su špediteri ključni posrednici na tržištu logističkih usluga. Oni planiraju i oblikuju logistički lanac, vrše izbor prevoznog puta, sredstva, sklapaju ugovore sa odabranim učesnicima (prevoznici svih vidova transporta, skladištari, drugi logistički posrednici, kontrolne i osiguravajuće kuće, itd.), a zatim povezuju sve učesnike u logističkom lancu, uključujući primarne subjekte u lancu snabdevanja (proizvođače, uvoznike, izvoznike, distributere, maloprodaju), carinske organe i predstavnike drugih državnih institucija, kontrolne kuće, osiguravajuće kompanije i druge, sinhronizuju i kontrolišu njihove aktivnosti u skladu sa odabranim kriterijumima optimalnosti i navedenim principima „7P”. Stoga nije čudno da su odavno zaslužili naziv „arhitekta transporta”. Savremena špedicija prvenstveno je

Adresa autora: Đurđica Stojanović, Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad, Trg Dositeja Obradovića 6
e-mail: djurdja@uns.ac.rs
Rad primljen: 11.07.2022.
Rad prihvaćen: 16.11.2022.

fokusirana na međunarodni promet dobara i ima vitalni značaj u logističkoj industriji [2].

U radu je prikazan razvoj špedicije kao privredne delatnosti na području Srbije, pri čemu se sistematizuju dosadašnja naučna saznanja i po prvi put otkrivaju neke činjenice vezane za karakteristike špediterskih preduzeća u periodu pre Drugog svetskog rata. S obzirom na širinu teme, razvoj špediterske delatnosti biće analiziran kroz karakteristike špediterskih preduzeća u različitim razdobljima na području Srbije od XVIII veka do danas. Tada je, prema domaćoj i stranoj literaturi, špedicija počela da se intenzivno razvija kao delatnost, pravno je prepoznata, regulisana i vremenom potpuno izdvojena od spoljne trgovine i saobraćaja, a osnovne špediterske aktivnosti poprimaju postepeno savremeni oblik. Sveukupni politički, privredni, pravni i društveni uslovi, dostignut stepen tehničko-tehnološkog razvoja i drugi činioci na međunarodnom nivou oblikuju nekoliko bitnih razdoblja koji utiču na način poslovanja i karakteristike špediterskih preduzeća. Iako ni u evropskim i svetskim okvirima razvoj špedicije nije dovoljno proučen, kod nas je ta tema potpuno zanemarena.

Struktura rada je sledeća: u drugoj tački dat je pregled dosadašnjih saznanja o istoriji špedicije, motiv i cilj istraživanja. U trećoj tački prikazane su primenjene metode istraživanja; u četvrtoj tački dati su osnovni rezultati istraživanja, svrstani u nekoliko karakterističnih razdoblja. Tipične karakteristike špediterskih preduzeća opisivane su za četiri vremenska razdoblja i to:

I od kraja XVIII veka do poslednjih decenija XIX veka, kada se stvarala moderna srpska država;

II od kraja XIX veka do Drugog svetskog rata, odnosno vreme Kraljevine Srbije i Kraljevine Jugoslavije;

III period od završetka Drugog svetskog rata do devedesetih godina XX veka, to jest vreme socijalizma i dirigovane ekonomije i

IV period od devedesetih godina XX veka do danas, kada se ponovo beleži poslovanje po tržišnim principima.

Poslednja tačka sadrži zaključna razmatranja.

2. PREGLED LITERATURE, MOTIV I CILJ ISTRAŽIVANJA

Razvoj špediterske delatnosti tokom istorije razmatra se retko i obično vrlo šturo u dostupnoj literaturi. Prema svim dostupnim izvorima o špediciji, istorijski razvoj špedicije počinje u XIII veku, tačnije procvatom Mletačke republike. Neki izvori ističu da se tada prvi put spominje reč „ekspediter“ [3, 4], dok Carić [5] dodatno napominje da ovo shvatanje zastupa Wengler još 1860. godine. Noviji zapadni izvori uglavnom

kratko opisuju istorijski razvoj špedicije i drugih logističkih posrednika u zemljama zapadne Evrope [6]. Schramm [ibid.], pozivajući se na starije izvore, opisuje da se u kasnom srednjem veku javljaju samostalna strana, mešovita trgovinsko-špediterska preduzeća, koja se mogu svrstati u jednu vrstu preteča današnjih špeditera. Ovi posrednici bili su poznati pod nazivom „faktoren“, „accumenda“ ili „implicita“ [ibid., str. 13].

Istorijski gledano, špediteri su se izdvojili od prevoznika i trgovaca kao posrednici koji obavljaju organizaciju teretnog transporta, ali i druge poslove poput carinskog posredovanja, organizacije skladištenja, ukrcaja, prekrcaja i iskrcaja robe, pribavljanja prevoznih isprava i slično [1, 6, 7]. Prema dostupnim izvorima, u XVII veku špedicija postaje značajna privredna delatnost, a špediteri su koncentrisani u velikim pomorskim gradovima [8]. Krajem XVIII veka, trgovina između udaljenih područja beleži značajan porast, što je uticalo da se trgovci sve više obraćaju posebnom posredniku („ekspediteru“ — špediteru), koji je vršio izbor prevoznog puta, unajmljivao prevozna sredstva i prevoznike, davao stručne savete i pratio izvršenje prevoza i ispravnost dokumentacije [7]. U XIX veku, zahvaljujući tehnološkoj revoluciji naglo se razvija transport železnicom i parobrodom, što je dalje intenziviralo razvoj međunarodne trgovine. Početkom XIX veka, trgovačkim zakonom i propisima u Francuskoj, a zatim i u drugim evropskim zemljama, po prvi put se jasno definiše rad i pravni položaj špeditera. Sve ovo je uticalo da se špedicija kao delatnost u ovom periodu snažno razvija, učvršćuje i afirmiše [ibid.].

Daljim razvojem delatnosti u XX veku, razvijala su se i špediterska preduzeća, pa su, osim navedenih osnovnih aktivnosti, postepeno preuzimala odgovornost za celokupnu otpremu robe. Tako je vremenom definisano da je špediterov „glavni zadatak da oslobodi svog komitenta celokupne brige oko otpreme robe“ [ibid.]. Prema tradicionalnom pristupu, „klasična“ špediterska preduzeća bave se samo organizacijom otpreme robe, iako mogu da poseduju transportne i skladišne kapacitete i da, po potrebi, nastupaju i kao vozari, odnosno skladištari. Krajem XX i početkom XXI veka, na tržištu špediterskih usluga razvijaju se globalne kompanije koja nude kompletnu logističku uslugu „od vrata do vrata“ i koja praktično mogu najlakše da samostalno izvrše zadatke multimodalnog transportnog operatora (MTO). Neki autori to definišu kao sazrevanje špeditera i prerastanje njegove tradicionalne uloge klasičnog špeditera u logističkog špeditera [9; 10].

Visokoškolski udžbenici o špediciji objavljeni na prostoru bivše Jugoslavije u periodu od Drugog svetskog rata do danas, po pravilu, sadrže kraće, gotovo identične opise istorijskog razvoja špediterske delatnosti, pri čemu se obično do dvadesetog veka vrlo šturo

opisuje razvoj špedicije u zapadnoj Evropi. Profesor Turina [7, 11] kratko opisuje karakteristike špediterskih preduzeća i načina njihovog poslovanja u Jugoslaviji u prvoj polovini 20. veka. U retkim univerzitetskim udžbenicima koji se kasnije objavljuju ovaj period se ili zanemaruje, ili se citira prof. Turina bez dodatka novih saznanja. Tradicionalno, fokus u takvim udžbenicima stavljao se na period od 1945. godine i osnovne karakteristike špedicije na području Jugoslavije do sedamdesetih godina prošlog veka. Neki noviji univerzitetski udžbenici daju osvrt i na poslovanje špediterskih preduzeća u periodu privatizacije, ekonomske tranzicije i poslovanja na tržišnim principima od devedesetih godina do danas u Hrvatskoj [9, 12] i u Srbiji [1].

Na osnovu izloženog, može se zaključiti da se špediterska delatnost na prostoru Srbije obavljala i pre Drugog svetskog rata, ali da ne postoje istraživanja koji obrađuju ovu problematiku.

Špedicija kao naučna disciplina izučava fenomene, subjekte, veze i procese u složenom špediterskom sistemu, kao i zakonitosti prema kojima se realizuju brojni i složeni špediterski poslovi i zadaci. U tom smislu, stručnjaci su prirodno bili okrenuti izučavanju složenih pojava, procesa i aktivnosti koji karakterišu špediciju kao privrednu delatnost u sadašnjosti, uz težnju da se unapredi postojeće stanje ili uspešno prevaziđu predstojeći izazovi. Sa druge strane, retrospektiva, konsolidacija i sistematizacija istorijskih saznanja o razvoju špedicije u kontekstu razvoja naučne paradigme i spoznaje špediterske tradicije potpuno su zanemareni od strane istraživača.

Špedicija, isto kao i logistika, predstavlja kompleksnu interdisciplinarnu i multidisciplinarnu oblast, koja obuhvata saznanja iz više naučnih oblasti. Profesor Zelenika je istakao da špedicija kao naučna disciplina, u većoj ili manjoj meri, objedinjuje i sistematizuje saznanja iz više od trideset naučnih oblasti iz svih naučnih polja, i to: tehničko-tehnološke nauke, biotehničke i biomedicinske nauke, prirodne nauke, društvene nauke i humanističke nauke, pri čemu ove poslednje uključuju istoriju, psihologiju, lingvistiku i filologiju i druge [9].

Neki univerzitetski udžbenici ukazuju da se špedicija kao naučna disciplina razvija više od 300 godina [1, 9]. Međutim, može se konstatovati da su naučni izvori koji su se bavili izučavanjem špedicije tokom tih nekoliko stoleća vrlo oskudni čak i na međunarodnom nivou, a citati u naučnim radovima retko su stariji od nekoliko godina. Tako dolazimo do paradoksa da se repetitivno govori i piše o stolećima postojanja i izučavanja špediterske delatnosti uz upadljivo odsustvo dostupnih dokaza, poznavanja činjenica i naučnog interesovanja da se ova situacija prevaziđe.

Značaj poznavanja istorijskog razvoja špedicije za dalji razvoj naučne discipline, početne naznake o dužini tradicije špediterske delatnosti u Srbiji i permanentno zanemarivanje ove teme predstavljali su glavne motive za istraživanje.

Glavni cilj rada je da se skrene pažnja na dugu tradiciju špediterske delatnosti u Srbiji. U tom smislu, u radu su prikazana nova i sistematizovana ukupna saznanja o viševjekovnom razvoju špediterske delatnosti na području Srbije. Posredno, istaknuta je potreba za izučavanjem razvoja špediterske delatnosti u Srbiji u kontekstu razvoja špedicije kao naučne discipline.

3. METODOLOGIJA

Istraživanje razvoja špedicije tokom novije srpske istorije zahteva ne samo objedinjavanje dosadašnjih oskudnih naučnih saznanja, prikazanih uglavnom u visokoškolskim udžbenicima objavljenim na području bivših republika SFRJ, već i potragu za do sada nepoznatim ili nekorisćenim izvorima. Prvobitna faza istraživanja sprovedena je pomoću nacionalnog bibliotečko-informacionog sistema COBISS. Izvršena je pretraga ključnih reči, poput „špedi*“, „otprem*“ ili „carinski posredn*“. Takođe su u pretrazi korišćene i reči „faktor“ (nem. „Faktoren“), „accumenda“ i „implicita“, da bi se obuhvatila i starija građa, koja je na nemačkom ili latinskom jeziku. U COBISS sistemu, rezultati pretrage dali su ukupno 389 odrednica (pogodaka) za reč „špedi*“, 72 odrednice za reč „otprem*“, i 64 odrednice za termin „carinski posredn*“, pri čemu je najstarija odrednica iz 1818. godine, a najnovije su publikovane 2021. godine. Rezultati su nas odveli do najznačajnijih biblioteka u državi, Narodne Biblioteke Srbije u Beogradu i Biblioteke Matice Srpske u Novom Sadu, u kojima je pronađena važna građa koja uključuje registre špediterskih preduzeća i stručne časopise o špediciji. U okviru potrage za primarnim istorijskim izvorima, koji bi jasnije osvetlili razvoj špediterske delatnosti u Srbiji, vršena su istraživanja u Istorijском arhivu Beograda i Arhivu Jugoslavije. Pretraga fondova Istorijского arhiva grada Beograda inicijalno je izvršena elektronskim pretraživanjem, a zatim je detaljno istražen materijal koji sadrži ključne reči. Stoga istraživanjem nije obuhvaćena građa koja nije uneta u elektronsku bazu „Janus“. Na osnovu rezultata pretrage fonda Zemunskog magistrata, koji sadrži najstarije zapise o postojanju i aktivnostima špeditera na području Zemuna, u periodu od 1756. do 1848. godine u elektronskom katalogu Janus evidentirano je 6 predmeta koristeći ključnu reč „fakto“, 63 predmeta koristeći ključnu reč „otprem“, 131 predmet koristeći ključnu reč „špedi“. Istraživanja su sprovedena u periodu od decembra 2021. do marta 2022.

4. REZULTATI

4.1 Špediterska delatnost u XVIII i XIX veku

Gotovo da nema radova koji se bave istorijom špediterske delatnosti kod nas u ovom periodu. Jedini izuzetak su Turina [7] i Stojanović [1], koji navode glavne izvore prava za špeditersku delatnost u XIX veku na području bivših republika SFRJ. U pitanju su trgovački zakoni, koji su se primenjivali na određenim područjima, podeljeni na romanske i germanske, u zavisnosti od toga da li su bili izrađeni po uzoru na francuski ili nemački Trgovački zakon. Opis špediterskih preduzeća iz ovog perioda je potpuno izostavljen iz dostupne literature. Stoga su uloženi posebni naponi da se pronađe građa koja dokazuje postojanje i rasvetljava karakteristike špediterskih preduzeća u ovom periodu.

Najstariji izvori koji opisuju postojanje špediterskih preduzeća nađeni su u fondu Zemunskog magistrata u Istorijском arhivu grada Beograda i datiraju iz poslednjih decenija XVIII veka. Po pravilu su u pitanju pravni spisi, koji se odnose ili na rešavanje sporova, ili na rešavanje zahteva za obavljanje špediterske delatnosti na području Zemunskog magistrata. Treba istaći da je, zbog svog graničnog položaja, Zemun imao izuzetan značaj za trgovinu između Habzburškog i Osmanskog carstva tokom XVIII i XIX veka.

Izvori govore o ogromnoj raznovrsnosti, vrednosti i količini prenošene robe [13]. Industrijska revolucija je uticala na porast trgovine na daljinu. Paralelno, srpski narod je na ovim prostorima doživljavao značajne društvene i političke promene na prelomu vekova. Među srpskim knezovima i trgovcima koji su koristili svoj pogodan geografski položaj, izdvajalo se jezgro političkog i vojnog rukovodstva, koje će u narednim decenijama kroz dva ustanka omogućiti osnivanje samostalne srpske države [14].

Najstariji pronađeni predmet gde se špedicija spominje kao delatnost odnosi se na spor iz 1789. godine, gde je po svoj prilici došlo do neke neželjene situacije u isporuci robe, te je inspektor u Mitrovici (Sremskoj) molio lokalnu upravu (magistrat) da sudski presluša dvojicu špeditera, Jovana Pulja i Hadži Trandafila [15]. Pretragom analitičkog opisa fonda Zemunskog magistrata pronađeno je ukupno 53 predmeta u kojima se spominju špediteri do kraja XVIII veka. Takođe, za isti period otkrivene su i 4 odrednice gde se spominju faktorati, odnosno koje se mogu povezati sa otpremom. Najstariji predmet gde se spominje ovaj termin datira iz 1756. godine. U njemu se opisuje učešće „faktora“ u dobavi nedovoljno osoljene ribe, čime je načinjena šteta kupcu [16]. Iz opisa predmeta ne može jasno da se zaključi da li je faktor špediter, trgovac, ili i jedno i drugo. Međutim, tri pronađena dokumenta iz 1793. godine razjašnjavaju da se faktor

izvesno bavio špedicijom, jer opisuju postupanje po zahtevu za otvaranje faktorata, odnosno monopolske špedicije u Zemunu po zahtevu jednog praškog trgovca. Interesantno je da je i u vezi ovog pitanja, kao i po istovetnom zahtevu nekih osiječkih trgovaca da imaju isključivo pravo na bavljenje špedicijom u Zemunu, Slavonska generalna komanda donela niz odluka o zaštiti lokalnih, domaćih špeditera. Odlučeno je da zemunskim stanovnicima ostane „neokrnjena zarada hleba“ i da se isključivo pravo bavljenja špedicijom nikome ne daje [17]. Pojedininim trgovcima omogućeno je da se bave špedicijom u Zemunu, ali bez ikakvih preimućstava, a iste godine je doneta i odluka da se turskim podanicima ukida dozvola za bavljenje špediterskim poslom, osim ako polože „zakletvu vernosti“ [17, 18]. Iz toga se može zaključiti da je domaćih špeditera bilo dovoljno za obavljanje špediterskih poslova, kao i da su postojeći propisi omogućavali zaštitu njihovih interesa. Broj špeditera je izvesno bio povezan sa geografskim položajem i značajem Zemuna u međunarodnom robnom prometu. Prateći ostale predmete, može se zaključiti da su trgovac, špediter i vozar (kiridžija) odvojena zanimanja, jer su često između špeditera i preostale dve strane vođeni sporovi u slučaju nestanka ili oštećenja robe, različitih dugovanja i slično. Međutim, zabeleženo je više slučajeva da su ista lica imala uloge i trgovca i špeditera [19], odnosno i kiridžije i špeditera [20], odnosno da su obavljala druge trgovačke poslove pored špedicije (komisioni, menjački poslovi i slično) [21, 22].

Tokom XIX veka, porastao je broj dokumenata gde se govori o aktivnostima lokalnih, ali i stranih špeditera na području Zemuna. U domen špedicije spadalo je carinsko posredovanje, držanje carinskog skladišta, organizacija otpreme robe, prevoz, odnosno prenos robe. Tu su špediteri često bili angažovani za prihvatanje robe i dalju otpremu od strane trgovaca iz Pešte, Beča i drugih delova Austrougarske monarhije i zapadne Evrope do Turske i obrnuto. „Turski“ špediteri, koji su poslovali na području Beograda i južnije, mogli su da posluju u Zemunu ili kao radnici domaćih špeditera, ili u nekoj vrsti ortakluka (kooperacije) sa njima, uključujući i reciprocitet prisustva zemunskih trgovaca na području Beograda. Njihovo poslovanje u Zemunu moralo je da bude u skladu sa interesima lokalnih špeditera, inače ne bi dobijali dozvole za rad i otvaranje radnji. Prateći lična imena, moglo bi se zaključiti da su trgovci i špediteri bili Srbi, Jevreji i Cincari, a zatim Mađari, germanski narodi, Rumuni i drugi. Otprema robe obavljala se kopnenim i vodenim putem.

4.2. Period od proglašenja Kraljevine Srbije do Drugog svetskog rata

Tehnološka revolucija, razvoj trgovine i novih tehnologija transporta učvrstili su i afirmisali položaj

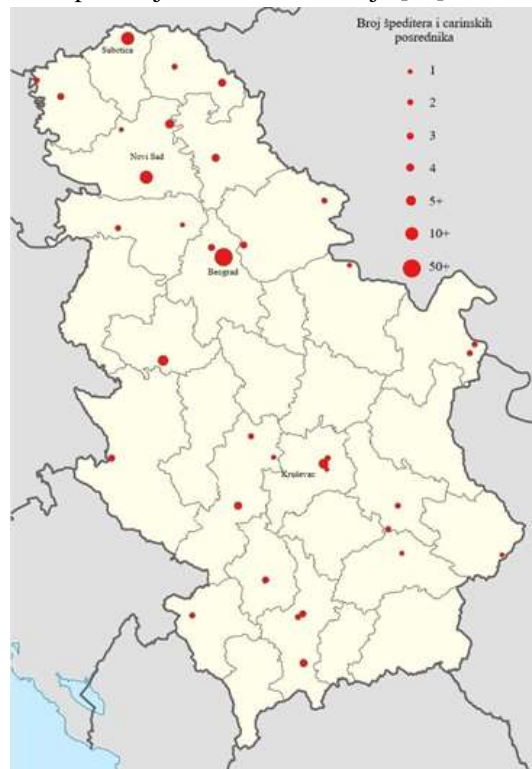
špediterske delatnosti u ovom periodu. Karakteristike špedicije u ovom periodu spominju se u pojedinim visokoškolskim udžbenicima na području bivše Jugoslavije, mada vrlo škrto. Turina [7] navodi da su pre Drugog svetskog rata špediterska preduzeća na području Jugoslavije poslovala po kapitalističkim principima i da su se poslovima međunarodne špedicije kod nas bavila uglavnom strana špediterska preduzeća (Intercontinentale, Schenker i dr.), dok su domaća preduzeća bila manja i pod nadzorom stranog kapitala [ibid]. Kao što je već istaknuto, autori koji su posle prof. Turine objavljivali visokoškolsku literaturu i naučne radove o špediciji, uglavnom su izostavljali iz udžbenika ovaj period razvoja špedicije na našim prostorima.

Proглаšenjem za kraljevinu 1882. godine, srpska država nastavila je proces modernizacije započet u prethodnim decenijama. Krajem XIX i početkom XX veka, Srbija je ostvarila snažan privredni i društveni napredak, odbacila feudalne zaostavštine i postala relativno moderna kapitalistička država [14]. Prvi Trgovački zakon donet je 1860. godine, po uzoru na francuski Trgovački zakon („Code de commerce”) iz 1807. godine. U njemu je špedicija pravno prepoznata delatnost i uređena kao poseban segment trgovine. Nemački Trgovački zakon, koji je bio uzor trgovačkim zakonima u mnogim zemljama, donet je godinu dana kasnije, 1861. godine.

Ujedinjenje jugoslovenskih naroda u Kraljevinu Srba, Hrvata i Slovenaca nakon razaranja u Prvom svetskom ratu stvorilo je nove političke i društvene okvire unutar kojih je špediterska delatnost funkcionisala [23]. Osim društveno-političkih i ekonomskih prilika, na špeditersku delatnost u ovom periodu značajno je uticala i tehnološka revolucija i upotreba parnih mašina u transportu, što je izazvalo razvoj saobraćaja, a povratnom spregom i rapidan razvoj trgovine krajem XIX i u prvoj polovini XX veka. Raste značaj železnice i rečnog saobraćaja, a samim tim i špeditera koji organizuju otpremu koristeći ove vidove transporta. Kao jedan od dokaza može da posluži i najstariji štampani pravilnik za špeditere u Srbiji iz 1912. godine, čiji pun naziv glasi „Pravila udruženja trgovačko-carinskih i željezničko-brodarskih posrednika” [24].

Osim po vidu transporta, špediteri su se delili i prema specijalizaciji rada. Jedan spisak članova špediterskog udruženja u Beogradu iz 1934. godine, sačuvan u Arhivu Jugoslavije, govori nam o uobičajenoj specijalizaciji špeditera u tom periodu. Naime, tada je udruženje špeditera bilo podeljeno u tri sekcije: međunarodno-transportni špediteri (15 preduzeća), carinski posrednici (22 preduzeća, odnosno lica) i lokalni špediteri (21 preduzeće) [25]. U prvu grupu ubrajala su se značajnija špeditersko-transportna preduzeća, koja

se spominju i u nekim drugim izvorima [7, 9]. To su Šenker, Breder i Fenje, Interkontinentale Karlo i Jelinek i druga. Lokalna, ili nacionalna špedicija delila se na organizaciju transporta u okviru istog grada („loko špedicija“ u užem smislu), i između gradova unutar iste države (međumesna špedicija) [7]. Posebnu grupu činili su carinski posrednici, koje je od 1895. godine direktno postavljao ministar finansija [26].



Slika 1 - Lokacije i brojnost špediterskih preduzeća u Srbiji 1938. godine (izvor: originalna mapa autora prema Popisu špeditera i carinskih posrednika Kraljevine Jugoslavije, [27])

Dragocena arhiva o radu predratnih špediterskih udruženja nam govori o brojnosti špediterskih preduzeća, odnosno radnji koje su postojale između dva svetska rata, kao i o specijalizaciji članova udruženja u Beogradu. Prema sačuvanim izvorima, u Srbiji je 1938. godine postojalo 181 špeditersko preduzeće. Ova preduzeća poslovala su u 35 gradova, pri čemu je u Beogradu zabeleženo 75 špediterskih preduzeća, u Novom Sadu i Subotici respektivno 18 i 16 špediterskih preduzeća, dok je u ostalim gradovima broj špediterskih preduzeća bio manji od 10. U manjim gradovima najčešće je poslovalo do tri špediterska preduzeća, koja su često bila lokalne poslovnice većih špediterskih preduzeća, čije je sedište bilo u većim gradovima. Na slici 1 može se videti lokacija i brojnost špediterskih preduzeća po gradovima 1938. godine [27].

Krajem XIX veka u zapadnoj Evropi nastaju neka špediterska preduzeća koja su se razvila vremenom u

današnje najuspešnije špeditersko-logističke kompanije [1]. Od njih, najpoznatije preduzeće koje je poslovalo na našem području je Senker. Različiti izvori potvrđuju da su strana špediterska preduzeća između dva svetska rata bila dobro opremljena, raspolagala su skladištima, često i voznim parkom za sopstvene potrebe i prevoznim tarifama za sve vrste prevoza [7 28].

4.3. Karakteristike špediterskih preduzeća u Srbiji u periodu 1945-1990. godine

Nakon Drugog svetskog rata, Srbija i jugoslovenska država ušli su u novu fazu svog razvoja. Na vlast je došla Komunistička partija Jugoslavije sa ciljem ostvarenja projekta suprotstavljenog dotadašnjem kapitalističkom razvoju. Uspostavljanje socijalističkog društva značilo je radikalnu transformaciju društvenih, ekonomskih i političkih odnosa, ukidanje privatnog vlasništva, te dugoročno i centralizovano ekonomsko upravljanje od strane države [23].

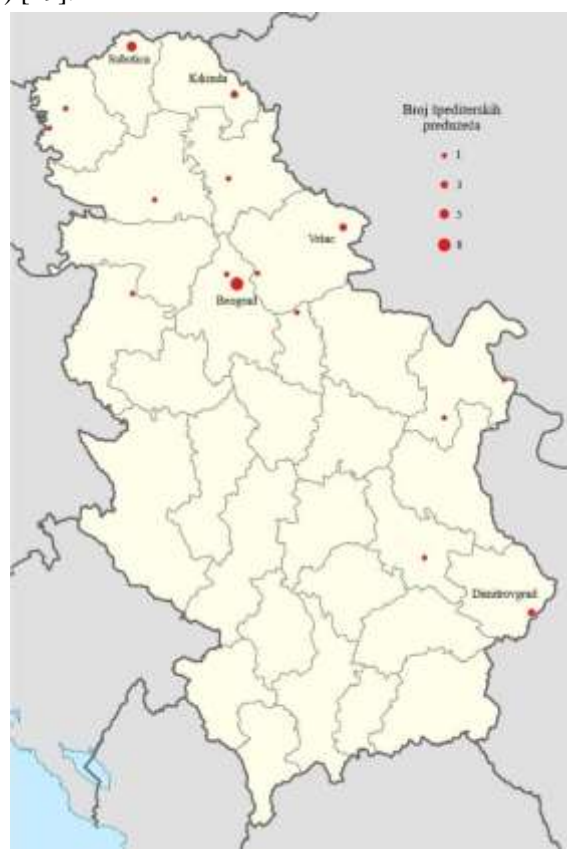
Tako se posle 1945. godine i špediterska delatnost obavlja pod većom ili manjom kontrolom države, preko državnih preduzeća. Ovaj period je najbolje opisan u retkim univerzitetskim udžbenicima o špediciji, koji su nastajali šezdesetih, sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog veka. Opet se može primetiti da je prvi opis razvoja špediterske delatnosti u ovom periodu dao prof. Turina [7], a da ga ostali autori uglavnom slede, bez značajnijeg istraživačkog doprinosa.

Tipične faze razvoja špedicije opisane u udžbenicima su: a) razdoblje administrativnog i centralističkog upravljanja privredom; b) razdoblje radničkog upravljanja, i c) period samoupravnog socijalizma.

Razdoblje od 1945. do 1951. godine karakteriše centralizovano planiranje, administrativno upravljanje privredom i monopolistički položaj jednog državnog preduzeća koje se bavi špedicijom. To razdoblje se dalje može podeliti na periode postojanja tri preduzeća, i to hronološki: 1. monopol „Detransa“ (1945-1947), 2. monopol „Minšpeda“ (1947-1949) i 3. monopol „Transjuga“ (1949-1951).

Nakon toga, sledi period radničkog upravljanja. Od 1951. godine, postepeno se uvodi decentralizacija privrede, a samim tim i špediterske delatnosti. Od preduzeća „Transjug“ napravljeno je nekoliko samostalnih preduzeća, sa sedištim u glavnim gradovima republika, a kasnije i pokrajinama Srbije, koja su bila registrovana za poslove međunarodne špedicije. U ova preduzeća spadaju „Jugošped“, sa sedištem u Beogradu, „Jugotransport“ sa sedištem u Zagrebu, „Intertrans“ u Ljubljani, „Interšped“ u Sarajevu, dok su naziv „Transjug“ zadržali delovi preduzeća u Skoplju i u primorskim delovima Hrvatske. Kasnije je pravo na obavljanje međunarodne špedicije dato i nekim

transportno-špediterskim preduzećima koja su se prvobitno bavila samo unutrašnjom špedicijom, kao na primer, „Tranšped“ sa sedištem u Beogradu i „Vojvodina“ sa sedištem u Novom Sadu i drugim. Vremenom se mreža špediterskih preduzeća dalje širila. Sva špediterska preduzeća imala su svoje filijale u glavnim mestima, na važnijim međunarodnim čvorištima, u morskim lukama i na graničnim prelazima širom Jugoslavije, kao i vlastitu mrežu korespondenata u inostranstvu [7]. Time su nezavisno mogla da obezbede ekonomičnu, sigurnu i efikasnu otpremu robe u međunarodnom prometu širom zemlje. Godine 1958, u Srbiji su postojale 33 filijale društvenih preduzeća raspoređene u 16 gradova, pri čemu je u Beogradu bilo 8 filijala, a u ostalim gradovima značajno manje (slika 2) [29].



Slika 2 - Lokacije i brojnost špediterskih preduzeća u Srbiji 1958. godine (izvor: originalna mapa autora prema [29])

U ovom periodu, domaći uvoznici i izvoznici nisu mogli poslove međunarodne špedicije direktno da poveravaju stranim špediterima [7], te je razvoj kvalitetnih, opremljenih i stručnih domaćih preduzeća bio od ključnog značaja za razvoj međunarodnog robnog prometa. Preduzeća koja su se bavila međunarodnom špedicijom nisu u početku bila registrovana i za međunarodni transport, te odatle naziv „čisto špediterska preduzeća“. Međutim, ova preduzeća mogla su da poseduju vlastite ili iznajmljene skladišne i

transportne kapacitete unutar zemlje i da obavljaju unutrašnji transport i da se bave takozvanom „loko špedicijom“. Kombinovana transportno-špediterska preduzeća bila su registrovana i za međunarodni transport i za međunarodnu špediciju, i tipičan primer ove grupe preduzeća bio je „Tranšped“. Osim što su se razlikovala čisto špediterska i kombinovana transportno-špediterska preduzeća, vremenom se javljaju preduzeća specijalizovana za određene privredne delatnosti i vrste robe. Jugoslovensko tržište bilo je jedinstveno i koncipirano tako da ne postoji nelojalna konkurencija između špediterskih preduzeća.

Dalji razvoj proizvodnih snaga, proizvodnih i društvenih odnosa u periodu privredne reforme (1965), ustavne promene u periodu od 1967-1971. godine, donošenje Ustava SFRJ 1974. godine, kao i donošenje Zakona o udruženom radu 1976. godine u Socijalističkoj Federativnoj Republici Jugoslaviji, uticali su na dalje promene u organizaciji jugoslovenske međunarodne špedicije [9].

Sedamdesete godine prošlog veka mogu da se smatraju prosperitetnim dobom državne privrede. Tada je za obavljanje poslova međunarodne špedicije bilo registrovano oko 120 organizacija udruženog rada [ibid.], koje su imale svoje poslovnice širom Jugoslavije. Mnoge nikada nisu obavljale poslove špedicije, ili su je obavljale u skromnim okvirima i za sopstvene potrebe. U najveće, najstručnije i najorganizovanije sa sedištem u Socijalističkoj Federativnoj Republici Srbije ubrajale su se Jugošped, Beograd, sa oko 1100 radnika, Tranšped, Beograd, sa oko 900 zaposlenih radnika, Vojvodinašped, Novi Sad, sa oko 400 zaposlenih i Kosovošped, Priština, sa oko 250 radnika zaposlenih u špediterskoj delatnosti [ibid.]. Ove radne organizacije imale su svoje poslovnice širom Jugoslavije, isto kao što su u Srbiji postojale poslovnice radnih organizacija sa sedištim u drugim republikama. Godine 1976, na poslovima međunarodne špedicije u Jugoslaviji radilo je oko 11.000 radnika, što je predstavljalo skoro četvrtinu zaposlenih (24%) u spoljnotrgovinskim radnim organizacijama [30].

Osnovni cilj u poslovanju špediterskih preduzeća bio je stvaranje vrednosti, koja se izražavala dohotkom preduzeća. Preduzeća su uvećavala stvorenu vrednost usavršavanjem metoda rada i sniženjem cene usluga kroz racionalizaciju troškova poslovanja, vodeći računa o korišćenju transportnih puteva i sredstava koja su racionalnija, čime se akcenat stavljao na železnički i vodni vid transporta, iako se paralelno postepeno razvijao i vazdušni teretni transport [7]. Međutim, čak ni u tom periodu, špediterske organizacije često nisu imale jasne planove i dugoročne tržišne, finansijske, razvojne i kadrovske programe razvoja, u skladu sa tadašnjim društvenim vrednostima [30].

4.4. Period ekonomske tranzicije i povratka na tržišni sistem poslovanja

Krajem osamdesetih godina prošlog veka, Zakon o udruženom radu zamenjen je Zakonom o preduzećima, čime je omogućena vlasnička transformacija, ekonomska tranzicija i privatizacija državnih preduzeća u svim republikama bivše SFRJ.

Tokom devedesetih godina XX veka, usledio je veoma težak period za našu privredu. Nastaju mala špediterska preduzeća koja se bave nekim od osnovnih špediterskih poslova i aktivnosti, a na tržištu su vidljive i strane špediterske i logističke kompanije. Ovaj period karakterišu krupne društveno-političke promene i povratak na tržišnu ekonomiju. Profit ponovo postaje osnovni motiv poslovanja.

Veliki, raznovrsni i brojni izazovi u političkom, društvenom i makroekonomskom okruženju ređali su se do današnjih dana, što se odrazilo i na špeditersku delatnost. Digitalna revolucija, odgovornost za zaštitu životne sredine i rastuća potreba za oblikovanjem rezilijentnih lanaca snabdevanja u osnovi menjaju koncepte poslovanja špediterskih preduzeća u XXI veku.

Prve decenije XXI veka karakteriše završetak privatizacije državnih špediterskih preduzeća, intenzivni prodor stranih kompanija na tržište, uključujući i velike evropske i globalne logističke provajdere, kao i porast broja domaćih mikro i malih preduzeća koja se specijalizuju za pojedine špediterske poslove (npr. carinsko posredovanje, zbirni transport, vazdušni transport i druge). Špediterska preduzeća i njihove poslovnice nalaze se praktično u svim gradovima širom Srbije. Primera radi, 2016. godine bilo je aktivno 1226 špediterskih preduzeća, koja su imala 8.573 zaposlenih i ostvarila 18,29% prihoda u logističkom sektoru [1, 2]. Špedicija je druga delatnost po značaju u logističkom sektoru u pogledu ostvarenih prihoda i broju preduzeća na tržištu, odmah nakon drumskog teretnog transporta, što se poklapa sa stanjem u Evropskoj uniji.

Takođe, u pogledu broja zaposlenih, špediterska delatnost je u EU na drugom mestu, dok je u Srbiji na trećem mestu, posle drumskog teretnog transporta i skladištenja. Međutim, uzimajući u obzir broj preduzeća i broj zaposlenih, prihodi u špediciji ostvaruju se sa mnogo manje resursa nego u drumskom teretnom transportu [2].

Prema podacima iz APR, od špediterskih preduzeća koja su bila aktivna 31.12.2017. godine i ostvarila prihod veći od 100.000 dinara, 97% činila su mikro i mala preduzeća. Što se vlasništva tiče, preko 30% špediterskih kompanija ima strani kapital, oko 50% domaći kapital i 20% mešoviti kapital, pri čemu su najuspešnije kompanije na tržištu one sa stranim kapitalom [31].

Prema stepenu razvijenosti, među špediterskim preduzećima koja su prisutna na tržištu možemo razlikovati četiri vrste preduzeća. Prvu grupu čine preduzeća koja su specijalisti za pojedinačne usluge ili grupe usluga na tržištu, recimo za carinsko posredovanje ili organizaciju prevoza. Drugu grupu čine špediterska preduzeća koja imaju kadrovske i tehničke kapacitete da oblikuju složene logističke lance od tačke otpreme do tačke dopreme. Takvi špediteri su u pravom smislu te reči „arhitekta transporta” i koordinatori u logističkom lancu. Treću grupu čine multinacionalne logističke kompanije koje uspešno posluju u određenim regionima. Obično su stare bar nekoliko decenija, poseduju skladišta i poslovnice u više zemalja i razgranatu mrežu korespondenata širom sveta. Pored toga, mogu da poseduju i vozni park za sopstvene potrebe, posebno za lokalnu dostavu.

Poslednju grupu predstavljaju globalni logistički provajderi koji su se naglo razvili krajem 20. i tokom 21. veka. Oni, po pravilu, poseduju razvijenu logističku mrežu, transportne kapacitete za sopstvene potrebe, znanja i veštine da ponude široku lepezu usluga pojedinačno ili u integrisanom obliku. Usluge mogu da budu kompleksne i visoko prilagođene specifičnim potrebama globalnih proizvodnih i trgovinskih kompanija, ili posebnim događajima (veliki sajmovi, sportske igre itd.). Mreža njihovih logističkih centara i poslovnica dobro je razvijena na globalnom nivou i na taj način obezbeđuju standardizovanu uslugu „od vrata do vrata” širom sveta. Osim toga, u borbi sa konkurencijom budno prate nove potrebe tržišta i nude u paketu usluga inovativna rešenja. Mala i srednja domaća preduzeća uskom specijalizacijom takođe nalaze pogodne niše za poslovanje.

5. ZAKLJUČAK

U radu je ukratko prikazan razvoj špediterske delatnosti na području Srbije od kasnog XVIII veka do danas. Geografski položaj Srbije, važni putevi i čvorovi koji su na ovom području oduvek spajali zapad i istok Evrope, zapadna i istočna carstva, uticali su na razvijenost trgovine, a samim tim i na razvoj transporta i špedicije.

Sprovedena istraživanja su zbog obima i kompleksnosti materije obuhvatila poslednjih par vekova, kada se svuda u Evropi beleži intenzivan razvoj špedicije. Dobijeni rezultati pokazali su da najstariji zapisi o špediterima i špediterskim preduzećima na našem području datiraju s kraja XVIII veka i govore o špediterskim aktivnostima na području Zemuna i Beograda, koji su tada pripadali različitim velikim carstvima. Od tada, kod nas se u kontinuitetu intenzivno razvijala špediterska delatnost. Njena obeležja bila su čvrsto povezana sa specifičnim, često turbulentnim i teškim političkim, društvenim i ekonomskim

prilikama na području Srbije. Može se primetiti da je špediterska delatnost na ovim prostorima starija od moderne srpske države. Tokom vekova, državne granice su se menjale, carstva i države su nastajale i nestajale, društveno-politički sistemi su se smenjivali, a špediterska delatnost je opstajala, prilagođavala se novim prilikama i razvijala. Za tu činjenicu su izvesno bili najzaslužniji stručni kadrovi, koji su obezbedili kontinuitet i razvoj delatnosti i u najtežim društveno-političkim i ekonomskim, pa čak i ratnim uslovima i usklađivali se sa novim društveno-političkim sistemima. Industrijska, tehničko-tehnološka i digitalna revolucija krucijalno su uticale na porast specijalizovanih znanja i veština potrebnih za bavljenje špedicijom, a samim tim i na razvoj delatnosti.

Poznavanje istorije špedicije neraskidivo je povezano sa razvojem špedicije kao naučne discipline. Osim toga, istraživanje razvoja srpske špedicije doprinosi prepoznavanju njene respektabilne tradicije, oblikovanju vertikale identiteta i negovanju kulture sećanja. Ova istraživačka tema je do sada bila jako zanemarena kod nas, a i šire, te je potrebno da se značaj problematike prepozna u naučnim krugovima i da se kroz interdisciplinarni pristup rasvetle brojna pitanja otvorena dobijenim rezultatima.

Dalja istraživanja mogu da obuhvate razvoj špedicije povezane sa pojedinim vidovima transporta, uključujući i intermodalni transport. Može se očekivati da dublja istraživanja, posebno ako se ne baziraju na elektronskom pretraživanju, rasvetle dodatne važne podatke koje opisuju špeditersku delatnost u periodu obuhvaćenom ovim istraživanjem. Takođe, buduća istraživanja mogu da obuhvate i ranije periode, kako bi se otkrili sami začeci špedicije na ovim prostorima i ostvario širi uvid u kontinuitet razvoja ove delatnosti.

6. ZAHVALNOST

Autori se zahvaljuju prof. Đorđu Đuriću sa Odseka za istoriju Filozofskog fakulteta Univerziteta u Novom Sadu na podršci u istraživanju. Ovo istraživanje je rezultat projekta Departmana za saobraćaj Fakulteta tehničkih nauka, pod nazivom „Razvoj inovativnih rešenja u funkciji unapređenja saobraćaja i transporta”.

LITERATURA

- [1] Стојановић, Ђ. *Шпедисија*, друго измењено и допуњено издање, Нови Сад, Факултет техничких наука Универзитета у Новом Саду, 2021.
- [2] Stojanović Đ, Veličković M. Freight forwarding industry - the contemporary role and development trends in Serbia, u: *Proceedings of the 4. Logistics International Conference LOGIC*, Belgrade, Serbia, pp. 132-141, 23-25 May 2019.

- [3] Babić, J. *Špedicija: Organizacija transporta, međunarodna špedicija i transportno osiguranje*, Viša ekonomsko-komercijalna škola, Sarajevo, 1978.
- [4] Мијушковић, И. *Међународна шпедиција*, Желнид, Београд, 1997.
- [5] Carić, S. *Pravni odnosi između komitenta i špeditera iz ugovora o špediciji*, Institut za uporedno pravo, Београд, 1966.
- [6] Schramm, H. J. *Freight forwarder's intermediary role in multimodal transport chains: A social network approach*, Springer-Verlag, Berlin, 2012.
- [7] Turina, A. *Међународна шпедиција (I knjiga)*, Виша поморска школа, Завод за поморску навигацију, Риека, 1965.
- [8] Carić, S. *Међународни транспорт robe, међународна шпедиција, transportno osiguranje, carine. (4. izdanje)*, OOSSO Више економско-коммерцијалне школе, Нови Сад, 1977.
- [9] Zelenika, R. *Temelji logističke špedicije (књига прва)*, Економски факултет Свеучилишта у Риеци, 2005.
- [10] Pavlić Skender, H., Grčić Fabić, M. Logistički špediter u fokusu prometnog i gospodarskog sustava, *Pomorski zbornik*, Vol. 47-48 No. 1, str. 95-107, 2013.
- [11] Turina, A. *Међународна шпедиција (II knjiga)*, Виша поморска школа, Завод за поморску навигацију, Риека, 1966.
- [12] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M. *Špedicija i logistički procesi*, Свеучилиште у Загребу, Факултет прометних знаности, Загреб, 2010.
- [13] Самарцић, Р. Срби у Турском Царству од Београдског мира до првог устанка 1739-1804. – Унутрашњи живот, у: Гавриловић, С. (ур.), *Историја српског народа, књ. IV-1: Срби у XVIII веку*, Српска књижевна задруга, Београд, 1986.
- [14] Ђорђевић, Д. *Историја модерне Србије, 1800-1918*, Завод за уџбенике, Балканолошки институт САНУ, Београд, 2017.
- [15] Историјски архив Београда/10/1433/12/87
- [16] IAB/10/1355/1/3
- [17] IAB/10/1504/12/53
- [18] IAB/10/1517/38/51
- [19] IAB/10/2023/0
- [20] IAB/10/1574/61/63
- [21] IAB/10/2365/0
- [22] IAB/10/2022/0
- [23] Calic, M-J. *A History of Yugoslavia*, Purdue University Press, West Lafayette, 2019.
- [24] *Правила удружења трговачко-царинских и железничко-бродарских посредника*, Штампарија Доситеј Обрадовић, Београд, 1912.
- [25] Архив Југославије/65/116/389
- [26] Правилник о царинским посредницима – експедиторима – шпедитерима, *Српске новине*, Vol. 62, No. 18, str. 1-2, 1895.
- [27] IAB/509/K84/33
- [28] Matis H, Stiefel D. *The history of Schenker International Freight Forwarding from 1931 to 1991*, Frankfurt, Wirtschaftsverlag Carl Ueberreuter, 2004.
- [29] Регистар шпедитерских, транспортних и услужних предузећа Југославије, *Међународни транспорт: часопис за транспортна и шпедитерска питања*, No. 1, 35-39, 1958.
- [30] Zelenika, R. Poslovna politika špediterskih radnih organizacija, *Pomorski zbornik*, Vol. 16, str. 139-151, 1978.
- [31] Kilibarda M, Nikolicic S, Andrejic, M. Measurement of logistics service quality in freight forwarding companies: A case study of the Serbian market. *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 27, No. 3, str. 770-794, 2016.

SUMMARY

DEVELOPMENT OF MODERN FREIGHT FORWARDING IN SERBIA - AN ECONOMIC ACTIVITY OLDER THAN THE PRINCIPALITY OF SERBIA

For the first time, development of freight forwarding, as an economic activity in Serbia, is analysed in this paper. At the beginning, a brief literature review on the origin and evolution of freight forwarding is given, as well as the research motivation and goal. Currently, there is any study that systematically deals with the historical development of the freight forwarding in Serbia. The development of freight forwarding in the period before the Second World War is almost entirely unknown. The main goal of presented research is to highlight a long tradition of the freight forwarding in Serbia and significance of its exploring.

An analysis of archival material available in the archives and libraries of the Republic of Serbia revealed that the first freight forwarding firms, engaged in some of the basic modern freight forwarding operations (custom brokerage, transport organization, storage of customs goods, etc.), were mentioned at the end of the XVIII century. Socio-political, economic, and other historical circumstances directly affected the characteristics of freight forwarding businesses and companies. The paper briefly describes the development of freight forwarding over the time through a description of the basic characteristics of freight forwarding companies (size, types of business, geographical distribution, and others) within the distinct periods from the XVIII to the XXI century.

Key Words: *freight forwarding, the modern and contemporary history of Serbia, development of freight forwarding, Serbia*