

Unaprjeđenje metodologije izrade prijevozne tarife

Mendeš, Katarina

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:135422>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-11**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

KATARINA MENDEŠ

**UNAPRJEĐENJEMETODOLOGIJE IZRADE PRIJEVOZNE
TARIFE**

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2019.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
POVJERENSTVO ZA DIPLOMSKI ISPIT

Zagreb, 8. travnja 2019.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Prijevozna logistika I**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 5363

Pristupnik: **Katarina Mendeš (0135238533)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

Zadatak: **Unaprjeđenje metodologije izrade prijevozne tarife**

Opis zadatka:

Izrada i definiranje prijevozne tarife podrazumijeva konkretnu metodologiju. Sama metodologija sublimira određene troškove te uz korištenje matematičkih izraza definira se tarifa. U radu je potrebno istražiti manjkavosti postojećih pristupa pri izradi prijevoznih tarife te naznačiti smjernice za moguća poboljšanja uz pojašnjenje istih na konkretnom primjeru.

Mentor:



prof. dr. sc. Mario Šafran

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

UNAPRJEĐENJE METODOLOGIJE IZRADE PRIJEVOZNE TARIFE

**IMPROVEMENT OF METHODOLOGY OF TRANSPORT TARIFFS
MAKING**

Mentor: prof. dr. sc. Mario Šafran

Studentica: Katarina Mendeš

JMBAG: 0135238533

Zagreb, rujan 2019.

SAŽETAK

Prijevozne tarife su od velikog značaja za prijevoz ljudi i tereta jer omogućavaju prijevoznicima da naplate pružanje svojih usluga korisnicima. Od svojih početaka pa sve do danas, tarife su se proširile na svim prometnim granama. Prilikom određivanja prijevoznih tarifa, u ovom slučaju pomorskih tarifa, treba uzeti u obzir mnogobrojne čimbenike, pravila, uvjete i načela pojedinih vrsta plovidbe. Primjenom tarifa u prometnom sustavu, potrebno je pokriti nastale troškove prijevoza te ostale dodatne troškove, dok s druge strane prijevoznik naplatom svojih usluga mora ostvariti i profit kako bi opstao na tržištu.

KLJUČNE RIJEČI: Prijevozne tarife; usluga; troškovi; profit.

SUMMARY

Transport tariffs are of great importance for the transport of people and freight because they allow carriers to charge the provision of their services to users. From its beginnings to the present day, tariffs have expanded on all types of traffic. During determining the transport tariffs, in this case the maritime tariffs, it should be taken into account the numerous factors, rules, conditions and principles of certain types of navigation. By applying the tariffs in the transport system, it is necessary to cover the costs of transportation and other additional costs, while on the other hand the carrier must also make a profit by charging its service in order to survive on the market.

KEYWORDS: Traffic tariffs; service; costs; profit.

SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Općenito o tarifnom sustavu	3
2.1. Transportne ili prijevozne tarife	3
2.2. Osnovna načela prometnih tarifa.....	4
2.3. Međuodnos prijevoznih tarifa i prodaje usluga broдача.....	5
3. Primjena tarifa u pomorskom prometu.....	11
3.1. Uloga tarifa u pomorskoj plovidbi.....	11
3.1.1. Tarife u pomorskoj teretnoj plovidbi	11
3.1.2. Tarife u pomorskoj putničkoj plovidbi	14
3.2. Obilježja tarifa u pomorskom prometu.....	17
4. Primjer izrade prijevozne tarifa u pomorskom prometu	19
4.1. Poslovanje pomorskih agenata	19
4.1.1. Vrste pomorski agenata.....	20
4.1.2. Podjela poslova pomorskih agenata.....	22
4.2. Postupci primjene dokumentacije u pomorskom prometu	23
4.2.1. Booking confirmation	24
4.2.2. Ugovor o prijevozu	25
4.2.3. Brodska teretnica	25
4.2.4. Komercijalna faktura	28
4.2.5. Packing lista	29
4.2.6. Dispozicija za carinjenje	30
4.3. Formiranje pomorskih tarifa.....	31
4.3.1. Utjecaji na formiranje pomorskih tarifa.....	32
4.3.2. Troškovi prijevoza pomorskim putem	33
4.4. Izračun troškova – primjena tarifa u pomorskom prometu	35
4.4.1. Izvoz Đakovo-Altamira.....	35

4.4.2. Uvoz Shanghai-Koprivnica.....	39
5. Komparacija cijene zbirnog kontejnerskog transporta i punih kontejnera u pomorskom prometu.....	42
6. Zaključak.....	44
Literatura	46
Popis kratica	48
Popis slika	49
Popis tablica	50
Popis grafikona.....	51

1. Uvod

Pojam tarifa potječe iz arapskog jezika i znači objava. Povezuje se sa španjolskim gradom i lukom Tarifa koji se razvio na obali Gibraltarskih vrata te gdje se plaćala naknada za prijevoz robe i putnika. Iz tog razloga, grad Tarifa je postao sinonim za sustavne preglede javnih davanja i pristojbi, odnosno za cijene obavljenih usluga.

Naslov diplomskog rada je: Unaprjeđenje metodologije izrade prijevozne tarife. Diplomski rad podijeljen je u šest cjelina:

- Uvod
- Općenito o tarifnom sustavu
- Primjena tarifa u pomorskom prometu
- Primjer izrade prijevozne tarife u pomorskom prometu
- Komparacija cijene zbirnog kontejnerskog transporta i punih kontejnera u pomorskom prometu
- Zaključak.

U drugom poglavlju, radi upoznavanja materije diplomskog rada detaljno je objašnjen pojam tarife koji može imati javnopravno i privatnopravno značenje. Stavljeno je naglasak na transportne ili prijevozne tarife koje moraju zadovoljavati bitna načelajavnosti, jednake primjene, trajnosti, istovrsnosti usluga te jasnoće. Nadalje, pojašnjene su različite vrste tarifa koje utječu na potražnju, popraćene grafovima.

U trećem poglavlju, podijeljene su pomorske tarife putnički i teretni promet te detaljno je pojašnjena svaka od njih. Svaka od prometnih tarifa sastoji se od bitnih obilježja, a to su opće odredbe, daljinar, klasifikacija robe te tablica prijevoznih stavova.

U četvrtom poglavlju, upozna se s pojmom pomorskog agenta i kakav sve može biti agent s obzirom na njegova zaduženja. Pojašnjene su njegove primarne zadaće te podjelu poslova na osnovne i specijalne poslove. Opisana je potrebna dokumentacija u pomorskom prometu popraćena slikama radi lakše vizualizacije i shvaćanja. Nadalje, obrađen je zadatak organizacije pomorskog prijevoza na primjeru tvrtke Cargo-partner d.o.o., gdje je pojašnjen

cjelokupan proces pružanja usluge korisniku, popraćeno s izračunima cijena za obavljenju uslugu.

U petom poglavlju napravljena je analiza troškova i cijena prijevoza u pomorskom prometu, uspoređujući zbirni kontejnerski promet i puni kontejner na jednakim relacijama.

2. Općenito o tarifnom sustavu

Pojam tarifa u najužem smislu riječi označava cijenu to jest sustavni pregled određenih davanja. Dok u širem smislu riječi, tarifa obuhvaća sva pravna pravila, kriterije i uvjete pomoću kojih se određuju cijene odnosno davanja. Tarife se prema značenju mogu klasificirati u dvije skupine:¹

- Tarife javnopravnog značenja: obuhvaćaju sustavne preglede javnopravnih davanja i pristojbi. Donose ih državna odnosno zakonodavna tijela posebnim aktima i zakonima te ih uglavnom primjenjuju državna i druga javna tijela. Određena su u okviru fiskalne politike te iz tog razloga imaju elemente „javnosti“, a ne pojam „cijene“. Ovoj skupini tarifa pripadaju: carinske tarife, tarife za naplatu porezu te tarife za naplatu pristojbi odnosno taksi;
- Tarife privatnopravnog značenja: obuhvaćaju sustavne preglede propisanih to jest objavljenih cijena za obavljanje određenih usluga. Mogu ih propisivati državna tijela, ali isto tako i proizvođači odnosno prodavatelji određenih usluga. Primjenjuju se u slučajevima kada je subjektu obavljena usluga za koju plaća. Ovoj skupini tarifa pripadaju: prijevozne, prometne, špeditorske, lučke, pristanišne, skladišne, agencijske, odvjetničke i ostale tarife.

2.1. Transportne ili prijevozne tarife

Transportne ili prijevozne tarife su sustavni pregledi cijena transportnih ili prijevoznih usluga kao visoko-sofisticiranih proizvoda transportne to jest prijevozne industrije. Takve tarife se odnose na prevoženje, premještanje i prenošenje predmeta transporta od jednoga do drugoga mjesta. Obuhvaćaju cijene transportnih ili prijevoznih usluga, ali isto tako i posebna pravila, kriterije i uvjete pomoću kojih se određuju cijene transporta ili prijevoza.²

Transportne ili prijevozne tarife obuhvaćaju tarife u pomorskom, željezničkom, cestovnom, zračnom prometu te prometu na unutarnjim plovnim putovima. S obzirom na prijevozni supstrat, tarife se dijele na putničke (tarife za prijevoz putnika) i teretne tarife (tarife za prijevoz tereta).³

¹Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

²Ibidem

³Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

Nadalje, prijevozne tarife s obzirom na područje na kojem vrijede, dijele se na:⁴

- Lokalne: vrijede na užem dijelu grada;
- Unutrašnje: vrijede na područje jedne države;
- Međunarodne: vrijede na području više država te njima pripadaju i savezne te kombinirane tarife.

2.2. Osnovna načela prometnih tarifa

Osnovna načela tarifiranja od velike su važnosti za tarife kako bi one bile jasne, transparentne, korisne i međusobno komparabilne. Postoje pet temeljnih načela prometnih tarifa, a to su:⁵

- Načelo javnosti: definira da tarife moraju biti objavljene za javnost i pristupačne svakom korisniku. Bit tarifa se očituje u tome da cijene utvrđene tarifama moraju biti objavljene. Tarife koje uglavnom udovoljavaju ovom načelu su: željezničke, lučke te tarife javnih bilježnika;
- Načelo jednakosti primjene: definira da tarife moraju biti jednake za svakog korisnika te se jednako moraju primjenjivati za sve korisnike. Diskriminacija prema određenim korisnicima te nepovoljnije postupanje prema njima nije dopušteno u tarifama;
- Načelo trajnosti: definira da tarife moraju biti propisane na duži vremenski rok. Tarife ne služe samo radi obračuna obavljenih usluga nego i radi obračuna cijena budućih usluga u ponudama usluga;
- Načelo istovrsnosti usluga: definira da se tarife odnose na istovrsne usluge koje se stalno ponavljaju što ga čini jednim od najvažnijih uvjeta prilikom implementiranja tarifa;
- Načelo jasnoće: definira da tarife moraju biti jasno dorečene i razumljive, sa svim svojim stavkama te ne smiju biti dvosmisleno definirane. Svaki korisnik određenih usluga, na osnovi elemenata tarife, može na jednostavan način izračunati cijenu takvih usluga.

⁴ Ibidem

⁵ Twrdy, E.; Zanne, M.; Zelenika, R.: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, "Naše more" 55(5-6)/2008.

Pri kreiranju svoje tarifne politike, brodar se uz osnovna načela, pridržava i drugih načela kao što su:⁶

- Načelo rentabilnosti: definira da cijena prometne usluge mora biti viša od cijene koštanja;
- Načelo vrijednosti prometne usluge: definira da cijene prometnih usluga moraju biti u skladu s onom vrijednošću koju ta usluga ima za korisnika;
- Načelo vrijednosti prijevoza robe: definira da osnovica za formiranje prijevozne cijene jest vrijednost pojedine robe;
- Načelo uporabne vrijednosti robe: definira da cijena usluge uzima u obzir namjenu pojedinih roba;
- Načelo kupčeve volje: definira hoće li korisnik biti spreman platiti ustanovljenu cijenu;
- Načelo ekonomske politike: definira da tarifna politika poduzeća mora biti u skladu s ekonomskom politikom koja regulira društveni i gospodarski život.

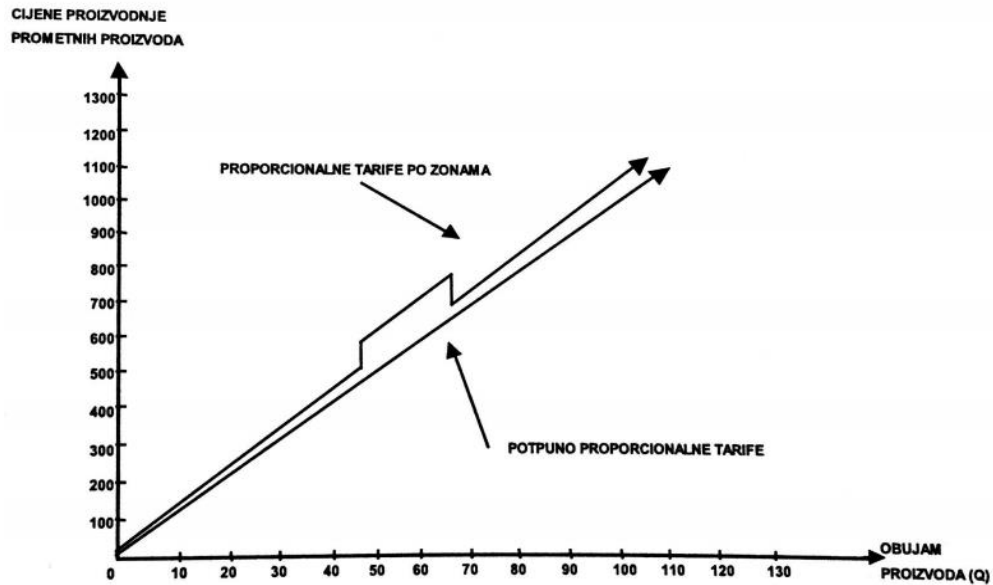
2.3. Međuodnos prijevoznih tarifa i prodaje usluga brodara

Tarife se najčešće tretiraju kao cjenici, iako nisu samo to, one imaju i ulogu obavještanja zainteresiranih korisnika za pomorski prijevoz. Tarife pomažu komitentima da unaprijed izračunaju troškove putovanja, iako ne mogu utjecati na obujam potraživanja, jer je ono u prometu izvedeno potraživanje, ali se ipak razlikuju četiri vrste tarifa, koje imaju različite utjecaje na potraživanje. To su: proporcionalne, degresivne, progresivne i preferencijalne tarife.

Proporcionalne tarife

Tarife prema kojima se izvršene usluge obračunavaju po istim stavovima neovisno o obujmu usluga. Ukupna se cijena jednostavno izračuna množenjem osnovnog stava i količine ili obujma obavljenih usluga (npr. količina prevezene robe ili dužina putovanja).

⁶ Ibidem



Grafikon 1: Proporcionalne tarife u prometnoj industriji

Izvor: Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

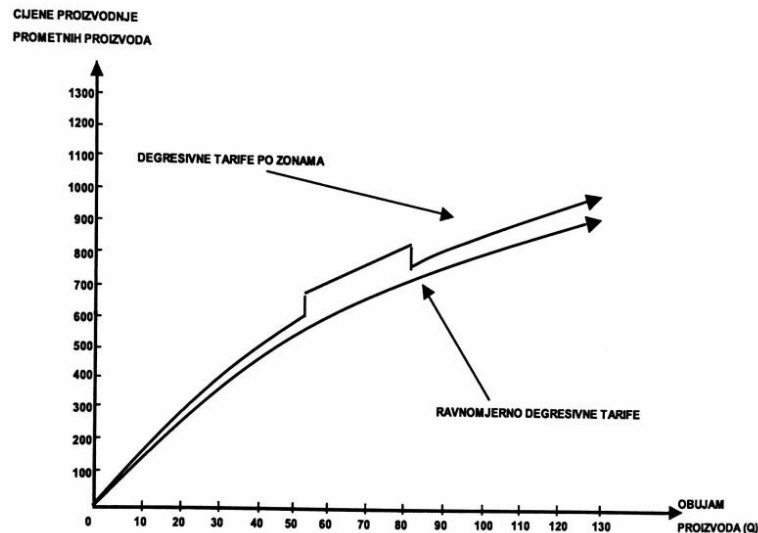
Primjenjuju se u svim vrstama prometnih industrija te kada se cijena proizvodnje prometnih proizvoda obračunava proporcionalnim tarifama, osnovni se tarifni stav, koji ostaje nepromijenjen, množi s pojedinačnom količinom obujma proizvoda (grafikon 1). Na primjer za prijevoz jednog 20' kontejnera, cijena prijevoza do udaljenosti 10 km (ili 10 Nm) obračunava se 100,00 € (ili 100,00 USD), a cijena prijevoza isto takvog kontejnera na udaljenosti od 10 do 20 km (ili 10 do 20 Nm) obračunava se 200,00 € (200,00 USD).⁷

Degresivne tarife

Njihova zadaća je stimuliranje proizvodnje i prodaje određenih proizvoda ili usluga. Degrativne tarife su specifične po tome što povećanjem obujma proizvedenih i prodanih proizvoda ili usluga proporcionalno se smanjuje njihova cijena. Budući da je pomorski prijevoz opterećen troškovima na početnim i završnim fazama, povećanom dužinom putovanja, trošak po jedinici (npr. tonskoj milji ili milji) opada.

Najčešće se upotrebljavaju ravnomjerno degresivne tarife u prometnoj industriji (grafikon 2).

⁷ Ibidem



Grafikon 2: Degresivne tarife u prometnoj industriji

Izvor: Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

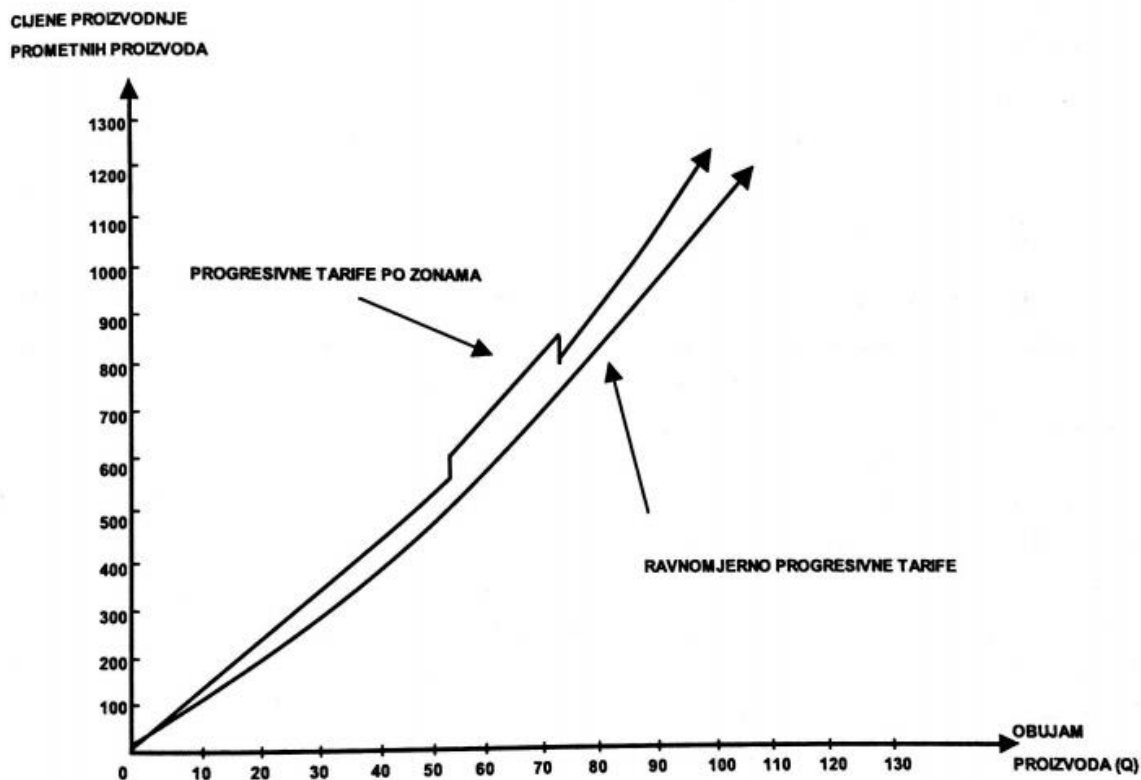
Cijene proizvodnje prometnih proizvoda se smanjuju u određenom intenzitetu s povećanjem obujma proizvodnje prometnih proizvoda. Na primjer cijena prijevoza jednog 20' kontejnera do udaljenosti 10 km (ili 10 Nm) obračunava se 100,00 € (ili 100,00 USD), a cijena prijevoza istog takvog kontejnera na udaljenosti od 50 do 60 km (ili 50 do 60 Nm), odnosno s pet ili šest osnovnih udaljenosti (a što bi iznosilo 100×5 ili $6 = 500$ ili 600 €/USD) nego prema degresivnoj krivulji cijena, a što bi prema grafikonu 2 iznosilo manje za 15%.⁸

Progressivne tarife

Progressivne tarife imaju suprotne učinke od degresivnih tarifa. Njihova zadaća je destimulacija proizvodnje i prodaje određenih proizvoda ili usluga. Specifične su po tome što povećanjem obujma proizvedenih i prodanih proizvoda ili usluga proporcionalno se povećava njihova cijena.

Progressivne tarife su takve da se za prijevoz robe i putnika na većim udaljenostima obračunava po višim osnovnim tarifnim stavovima to jest cijenama prijevoza (grafikon 3). Najčešće se upotrebljavaju ravnomjerno-progressivne tarife.

⁸ Ibidem



Grafikon 3: Progresivne tarife u prometnoj industriji

Izvor: Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

Cijena proizvodnje prometnih proizvoda se povećava u određenom intenzitetu s povećanjem obujma proizvodnje prometnih proizvoda. Na primjer za cijenu prijevoza jednog 20' kontejnera do udaljenosti 10 km obračunava se 100,00 €, a cijena prijevoza isto takvog kontejnera na udaljenosti 90 km ne obračunava se množenjem osnovnog tarifnog stava od 100,00 € do udaljenosti 100 km s udaljenosti 90 km, odnosno devet osnovnih udaljenosti (a što bi iznosilo $100 \times 9 = 900,00$ €) nego prema progresivnoj krivulji cijena, a što bi prema grafikonu 3 iznosilo 15% više.⁹

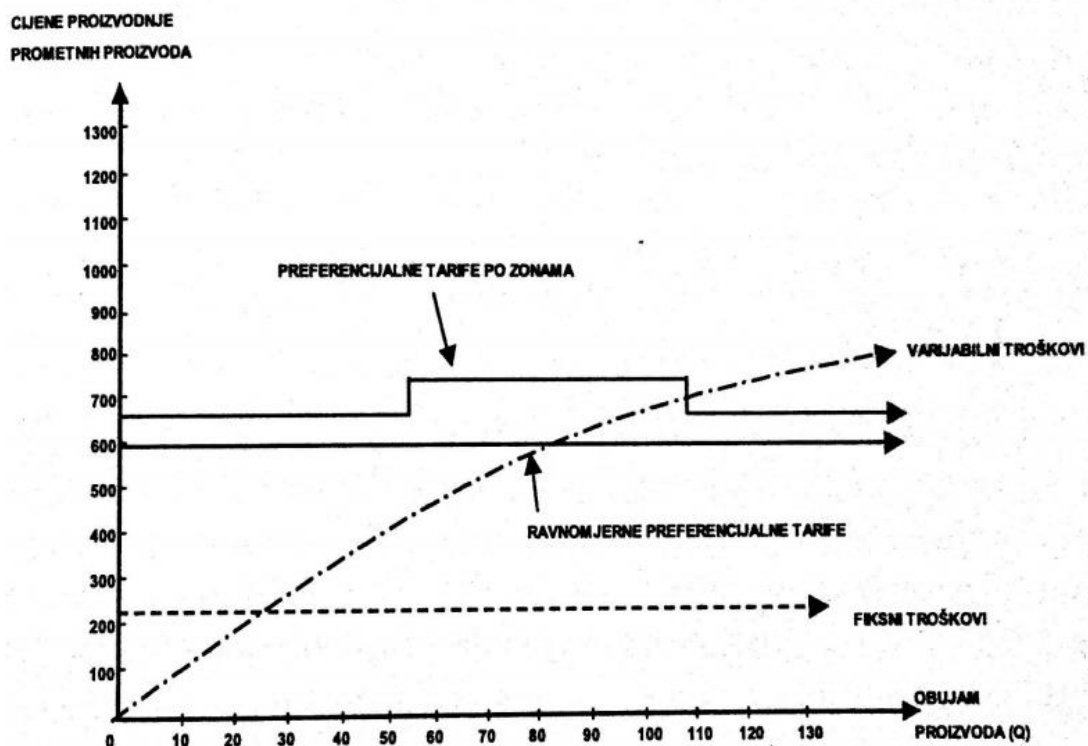
Progresivne tarife mogu proizvođačima prometnih proizvoda i usluga djelovati kao instrument tarifne politike. Proizvođači destimuliranjem proizvodnje prometnih proizvoda mogu „prisiliti“ korisnike da ne koriste njihove usluge iz opravdanih razloga kao što su: vrste predmeta prometovanja (opasne tvari), nesolidni korisnici prometnih usluga, zaštita okoliša i drugo. Također, progresivne tarife mogu djelovati kao instrument nacionalne politike kako bi se redizajnirali robni i putnički tokovi, preusmjerili transportni supstrati s jednog prometnog

⁹ Ibidem

pravca na drugi, preusmjerili transportni supstrati s konvencionalnog transporta na intermodalni transport te kako bi se uvele i razvile nove suvremene transportne tehnologije.

Preferencijalne tarife

Bitno obilježje preferencijalnih tarifa jest predviđanje izvjesne povlastice, olakšice, povoljne tarifne stavove određenim korisnicima prometnih usluga po određenim uvjetima (grafikon 4).



Grafikon 4: Preferencijalne tarife u prometnoj industriji

Izvor: Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

Tarifni se stavovi ovakvih tarifa određuju prema temeljnim načelima i pravilima odnosno oni prekrivaju fiksne i varijabilne troškove poslovanja, a da pri tome ne mora značiti da proizvođači posluju s gubitkom. Proizvođačima mogu poslužiti kao instrument tarifne politike odnosno mogu se primijeniti prema važnim partnerima kako bi se učvrstile poslovne veze na određenim prometnim tržištima. Također se mogu primjenjivati kao instrument nacionalne prometne politike kako bi se redizajnirali robni i putnički tokovi, preusmjerili

transportni supstrati s jednog prometnog pravca na drugi te kako bi se utjecalo na razvoj intermodalnog transporta.¹⁰

¹⁰ Ibidem

3. Primjena tarifa u pomorskom prometu

Tarife u pomorskom prometu uglavnom imaju privatnopravno značenje iako postoje slučajevi gdje imaju i javnopravno značenje primjerice u obalnim putničkim plovidbama. Tarife u pomorskom prometu su sustavni pregledi cijena plovidbenih usluga kao visokosofisticiranih proizvoda u prometno-pomorskoj industriji. Obuhvaćaju posebna pravna pravila, kriterije i uvjete pomoću koji se određuju cijene manipulacije i prijevoza predmeta u pomorskom prometu.

Prilikom kreiranja i oblikovanja pomorskih tarifa uzimaju se obzir mnogobrojni čimbenici i posebnosti svih vrsta plovidbe, posebno za pomorsko teretnu plovidbu i pomorsko putničku plovidbu. Postoje posebna pravila, uvjeti i načela za izradu odgovarajućih tarifa za svaku vrstu plovidbe: linijska teretna i putnička, slobodna teretna i putnička te tankerska plovidba.

Tarifnim stavovima, brodari izravno utječu na obujam prodaje svojih usluga odnosno obujam prodaje svojih kapaciteta. Taj utjecaj postižu primjenom proporcionalnih, degresivnih, progresivnih i preferencijalnih tarifa.¹¹

3.1. Uloga tarifa u pomorskoj plovidbi

Općenito, razlikuje se putničko i trgovačko pomorsko brodarstvo, a svako od njih ima svoje pod-kategorije, stoga je teško jednostavno generalno definirati tarifu. Njezina primarna funkcija je upoznavanje svih zainteresiranih korisnika s cijenama i uvjetima prijevoza, karakteristikama broda te ruta.

Tarifa predstavlja objavljen popis cijena i uvjeta prijevoza te izvještava zainteresirane korisnike o ponudi nekoga broдача. To vrijedi u linijskoj putničkoj, linijskoj teretnoj te dijelom tankerskoj plovidbi, dok s druge strane u slobodnoj plovidbi, ugovor o cijeni i uvjetima prijevoza je stvar dogovora između prijevoznika i komitenta.

3.1.1. Tarife u pomorskoj teretnoj plovidbi

Teretna plovidba obuhvaća tri segmenta: slobodno, linijsko i tankersko brodarstvo. U trgovačkom brodarstvu, cijene prijevoznih usluga se oblikuju na dva moguća načina:

¹¹Zelenika, R.: Primarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.

dogovorom između broдача i korisnika prijevozne usluge što podrazumijeva slobodnu plovidbu ili su cijene unaprijed propisane kao što je to slučaj u linijskoj plovidbi.¹²

Tarife linijskoga brodarstva

U linijskom brodarstvu vrijede takozvani „linijski uvjeti“ koji definiraju da troškovi ukrcanja i iskrcanja tereta snosi brodar jer su ti troškovi uključeni u vozarinu. Postoje dvije skupine tarifa u linijskom brodarstvu, a to su:¹³

- Skupne teretne tarife: vozarinski stavovi se utvrđuju za određene skupine tereta;
- Pojedinačne teretne tarife: određeno je mnogo više vozarinskih stavova za svaku vrstu tereta posebno.

Od 19. stoljeća, u linijskoj plovidbi još uvijek linijske konferencije oblikuju uvjete prijevoza i prihvaćaju tarife, koje se temelje na obujmu ili masi tereta, vrsti tereta (npr. vozarina za vrijednije terete se definira na osnovi vrijednosti), dužini putovanja, posebnim zahtjevima na ruti (npr. Panamski kanal, vojna zona...) te vrsti broda. Brodari pri tome također moraju imati na umu i druge moguće utjecaje kao što su: stanje gospodarstva, druge tržišne uvjete, utjecaj konkurencije u tramperskoj plovidbi ili konkurentnost kopnenih prijevoznika. Linijske konferencije se s jedne strane smatraju pozitivnima iz razloga što objavljene tarife omogućavaju da svi korisnici mogu unaprijed izračunati troškove prijevoza i tako provjeriti isplativost posla, dok s druge strane se smatraju negativnima jer ograničavaju konkurenciju i održavaju previsoke cijene. Od listopada 2008. godine brodarske linije su postale otvorene za konkurenciju, što podrazumijeva da se više ne smiju fiksirati cijene i brodski kapaciteti na linijama.¹⁴

Na formiranje cijena prijevoza tereta u linijskom brodarstvu utječe odnos ponude i potražnje raspoloživoga tereta na tržištu linijskih brodskih kapaciteta, također pri izradi posebnih kalkulacija uzimaju se u obzir različiti elementi broda kao što su: nosivost broda (dwt), prosječna brzina broda (čv), pogonska snaga broda (kw), prosječna potrošnja goriva (t/čv), trajanje putovanja, troškovi posade, održavanje broda, amortizacije, goriva i drugo.

¹² Ibidem

¹³ Ibidem

¹⁴ Ibidem

Tarife slobodnoga brodarstva

U slobodnom brodarstvu, vozarina se oblikuje na tržištu brodskog prostora i vrijede osnovne ekonomske zakonitosti: kada je potražnja velika, vozarine su visoke, te obratno, kada je potražnja mala i vozarine su niže. Budući da je potražnja za pomorskim prijevozima izvedena, vozarine nemaju preveliki utjecaj na obujam potražnje. U slobodnom brodarstvu postoje različiti oblici zakupa brodova, kao što su: zakup za jedno putovanje ili više uzastopnih putovanja, zakup za određeno vrijeme ili zakup praznog broda. Cijene zakupa su različite jer svaki oblik zakupa obuhvaća različite kategorije troškova (Tablica 1.) te se različito i obračunavaju. Za zakup broda na određeno putovanje (*voyage charter*), vozarina se definira po jedinici prevezenog tereta (npr. po toni), a brodar preuzima operativni i tržišni rizik, dok se pri zakupu broda na neko vrijeme određuje fiksna dnevna ili mjesečna cijena zakupa, a brodar snosi samo operativni rizik, dok zakupniku pripada rizik nestabilnoga i nepredvidivog tržišta.

Tablica 1: Odnos troškova i zakupa

	Zakup na putovanje	Zakup na vrijeme	Zakup praznog broda
Troškovi putovanja	DA	NE	NE
Operativni troškovi	DA	DA	NE
Troškovi uloženog kapitala	DA	DA	DA
Povrat kapitala	DA	DA	DA

Izvor: Twrdy, E.; Zanne, M.; Zelenika, R.: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, "Naše more" 55 (5-6) / 2008.

Bez obzira na vrstu zakupa broda u slobodnoj plovidbi, vozarinski se stavovi formiraju prema odnosu ponude i potražnje brodskog prostora te obuhvaćaju sljedeće troškove: troškove goriva, plaće posade, održavanja broda, lučke stavove, amortizacije, premiju osiguranja te logističke troškove. Primjenom vozarinskih stavova potrebno je ostvariti dovoljne prihode da se pokriju troškovi eksploatacije broda, ali isto tako potrebno je ostvariti i određeni profit.

Standardni uvjeti prijevoza tereta u slobodnoj plovidbi su vozarine koje su pod utjecajem ponude i potražnje brodskih kapaciteta i tereta. Zadaća sudionika u slobodnoj plovidbi kao što su brodari, pomorski agenti, krcatelji, kupci i logistički operateri, jest istraživanje oscilacija ponude i potražnje brodskog prostora i prijevoznih supstrata na tržištu.

Zakovitosti oscilacija se temelje na različitim statističkim podacima kao što su: ukupna potražnja, potražnja tereta (željezne rude, ugljen, žitarice) te kapacitet brodova slobodne plovidbe.

U slobodnome brodarstvu veliku ulogu također imaju burze na kojima se pojavljuju potražnja i ponuda, tako da se vozarine oblikuju s obzirom na stanje na tržištu, karakteristikama broda, ruta, uvjete ugovora te brzinu. Zato se može reći da se cijene prijevoza u slobodnom brodarstvu oblikuju u uvjetima slobodne konkurencije.

Tarife tankerskoga brodarstva

Tankersko brodarstvo dugo se promatralo kao segment slobodnog brodarstva, zbog sličnosti u pomorskim prijevoznim ugovorima, ali i u načinu iskorištavanja brodova odnosno iskorištavanja punog kapaciteta. S druge strane, ima i nekih sličnosti s linijskim brodarstvom, na primjer stalnost ruta (prijevoz nafte, naftnih derivata ili kemikalija...), a i cijene prijevoza temelje se na Worldwide NominalFreightScale ili Worldscale, u kojoj su definirane rute i cijene za prijevoz tankerom nosivosti od 75.000 tona i prosječne brzine od 14,5 čvorova. S obzirom na tim osnovama napravljene su ljestvice za oko 75.000 putovanja.¹⁵ Cijene su izračunate prvenstveno na osnovi troškova prijevoza koje ima industrija nafte, a tek onda na temelju troškova broдача. Stoga treba naglasiti da veliki svjetski naftni koncerni imaju veliku tankersku flotu u svojem vlasništvu, pa su i vozarinski stavovi u Worldscale poprilično nerealno postavljeni.¹⁶

3.1.2. Tarife u pomorskoj putničkoj plovidbi

Putnička pomorska plovidba se dijeli na tri oblika prijevoza: prijevoz na duž-obalnim linijama, prijevoz na međunarodnim linijama i kružna putnička putovanja. S obzirom na takvu podjelu, tarife ovise o prirodi putovanja, tipu broda, ponuđenom smještaju te drugim uslugama.

Tarife za prijevoz putnika na duž-obalnim linijama

Ovakav način prijevoza putnika razvijen je u državama koje imaju razvijenu obalu s mnogim naseljenim otocima. Prijevoz se obavlja na redovitim linijama te se po potrebi, posebice u ljetnoj sezoni, angažiraju i dodatni brodski kapaciteti. Ovakve tarife su javne, unaprijed objavljene i dostupne javnosti. Svaki putnik može saznati cijenu, ponudu i uvjete

¹⁵<https://www.worldscale.co.uk/> (08.06.2019.)

¹⁶ Ibidem






















putovanja, mogućnosti odustajanja od putovanja, realizacije popusta i druge informacije preko raznih putničkih agencija i ureda, preko agencije broдача ili izravno na brodu, a kako su tarife javne, ne može i ne smije se pozivati na nepoznavanje uvjeta ili cijene putovanja.

Tarife za prijevoz vozila na duž-obalnim linijama

Na ovim linijama najčešće operiraju trajekti, kombinirani brodovi koji mogu uz putnike prihvatiti i određen broj osobnih vozila, kamiona ili autobusa. Tarife se definiraju s obzirom na karakteristike vozila poput visine, dužine, kapaciteta putnika, nosivosti pa se tako u tarifama koje je propisala Jadrolinija razlikuje 12 glavnih kategorija vozila koje može, ali i ne mora, pratiti njihov vozač:¹⁷

- Osobni automobil ili džip maksimalne visine od 1,8 m;
- Kamp-kućica, karavan, minibus, osobno vozilo i džip (iznad 1,8 m visine);
- Trailer za čamce do 5 m, od 5,01 do 7 m i više od 7 m;
- Prtljažna prikolica do 3 m;
- Autobus s manje od 30 mjesta;
- Autobus s više od 30 mjesta;
- Kamion do 3 t nosivosti;
- Kamion od 4 t nosivosti;
- Kamion od 5 t nosivosti;
- Kamion i prikolica od 6 t nosivosti naviše (za svaku tonu nosivosti);
- Motocikli;
- Bicikli.

¹⁷<http://www.jadrolinija.hr/> (12.06.2019.)

CJENIK - TARIFFS - TARIFE - TARIFS - TARIFFE (KN)		
LINIJA - LINEA - LINIE - LINE	332 VALBISKA - MERAG	
	18,00	
 3 - 12 god.	9,00	
 ≤2,00 m < 9 < 5,0 m	115,00	
 >2,00 m < 9 > 5,0 m	214,00	
 ≤ 3 m *	67,00	
	≤ 5,0 m	214,00
	5,01 m - 7,0 m	245,00
	> 7,0 m	308,00
 10 - 17 	378,00	
 18 - 33 	540,00	
 34 - 54 	900,00	
  > 54 	1170,00	
	3 t	141,00
	4 t (3,001 t - 4 t)	188,00
	5 t (4,001 t - 5 t)	235,00
	> 6 t (5,001 t - 40 t)**	47,00
	38,00	
  	58,00	
	18,00	

* Za prijetnu prikolicu dužine 3,01 m do 5,00 m naplaćuje se cijena kao za osobni automobil do 5,00 m dužine.
Prijevoz lake prikolice dužine preko 5,00 m (od 5,01 m na više) naplaćuje se po cijeni za osobni automobil preko 5,00 m dužine.
** Cijena za svaku tonu nosivosti preko 5,001 t.
PDV 25% je uključen u cijenu prijevozne usluge. Lučka pristojba uključena u cijenu.

Slika 1: Kategorizacija vozila

Izvor: <http://www.jadrolinija.hr/> (12.06.2019.)

Tarife za prijevoz putnika na međunarodnim linijama

Na međunarodnim linijama također prometuju trajekti i brzi putnički brodovi te su tarife javne i lako dostupne svima, na internetu, oglasnim pločama ili u agencijama. Cijene se formiraju na osnovi objektivnih kriterija kao što su: udaljenost između polaznoga i odredišnoga mjesta, kategorije kabina za smještaj putnika, prehrana, prijevoz djece, skupine putnika i drugo.

Tarife za prijevoz vozila na međunarodnim linijama

Na međunarodnoj liniji prometuju i trajekti te vrijede ista pravila kao i za prijevoz na duž-obalnim rutama. Ovakve tarife su javne i dostupne svim putnicima.

Tarife u pomorskoj kružnoj putničkoj plovidbi

Za ovakvu vrstu prijevoza, brodar redovito putnicima zaračunava dnevnu cijenu pomnoženu brojem dana trajanja putovanja. Dnevna cijena ovisi o odabranom smještaju, sezoni, atraktivnosti putovanja ili nekim drugim ugodnostima, primjerice o popustu na grupna putovanja i slično. Postoje i unaprijed definirani standardni paketi usluga preko kojih se putnike informira o ponudi na određenom putovanju i njihovim pravima tijekom putovanja.

3.2. Obilježja tarifa u pomorskom prometu

Pomorske tarife se sastoje od sljedećih obilježja:¹⁸

- Općih ili reglementarnih odredbi;
- Daljinara;
- Klasifikacija robe;
- Tablica prijevoznih stavova.

Opće ili reglementarne odredbe

Reguliraju odredbe kao što su: međusobna prava i obveze broдача i krcatelja, sklapanje ugovora o prijevozu, krcanje tereta, pakiranje, obilježavanje tereta, izračunavanje vozarine, oštećenje, gubitak robe, havarije broda te druge odredbe.

Daljinar

Daljinar prikazuje udaljenosti u nautičkim miljama (jedna nautička milja je ekvivalentna 1852 m) između pojedinih luka u linijskoj plovidbi. Za svaku liniju je ucrtan pravac plovidbe na zemljopisnoj karti s naznačenim lukama u koje brod tijekom plovidbe uplovljava.

¹⁸ Ibidem

Klasifikacija robe

Roba je razvrstana po skupinama na osnovi prirodnih, kemijskih i fizioloških svojstava koja im daju obilježje za razvrstavanje u pojedinu skupinu. Danas se primjenjuje jedinstveni sustav klasifikacije robe NHM.

Tablica prijevoznih stavova

Tablica daje različite mogućnosti izračunavanja vozarine ovisno o vrsti tereta. Za robu, čija masa prelazi 1 t/m^3 , vozarina se izračunava prema masi i obilježava u teretnici s „W“, dok za robu, čija masa je manja od 1 t/m^3 , vozarina se izračunava prema volumenu i obilježava s „M“. Osim obračuna po metričkoj toni postoji i obračun vozarine po maloj ili short-ton = 2000 lbs = 907,18 kg, odnosno po velikoj ili long-ton = 2240 lbs = 1016,06 kg. Za visoko vrijednu robu koja zahtjeva posebno rukovanje i prostor za čuvanje, vozarina se ne izračunava niti po masi niti po volumenu, nego isključivo po vrijednosti robe, a takav način obračuna se zove „ad valorem“. Kod prijevoza generalnog tereta linijskom plovidbom, obračunavaju se troškovi prijevoza prema W/M klauzuli ili pravom odabira povoljnije varijante koja odgovara brodaru s time da se često uzima u obzir pakiranje tereta te neiskorišteni prostor koji je rezultat slaganja tereta.

Brodar na tarifne stavove može obračunati određene dodatke koje se odnose na određene situacije ili veličinu tereta, a spomenuti dodaci mogu biti:¹⁹

- Za glomazne terete čija dužina prelazi sedam ili više metara ili je masa veća od dvije tone po komadu;
- Skretanje s pravca plovidbe te uplovljavanje u blisku luku koja nije bila planirana redom plovidbe, na zahtjev krcatelja;
- Plovidba sjevernim morima u zimskim uvjetima te snošenje troškova zimovanja u predviđenim zimovalištima;
- Uplovljavanje u zakršene luke te duga čekanja na pristajanje i pristan što dovodi do problema s ukrcajem i iskrcajem tereta i plaćanjem stojnica odnosno naknada za prekoračenje vremena previđenog za ukrcaj ili iskrcaj ("*surcharge*").

¹⁹ Ibidem

4. Primjer izrade prijevozne tarife u pomorskom prometu

U ovom poglavlju će biti odrađen praktični dio na primjeru tvrtke Cargo-partner d.o.o., odnosno cjelokupan proces pružanja prijevozne usluge pomorskim putem, od davanja ponude korisniku, do izrade cijene prijevoza i ostalih popratnih troškova.

4.1. Poslovanje pomorskih agenata

Glavni subjekti odgovorni za pomorski prijevoz su brodari koji djeluju kao čimbenici ponude te naručitelji prijevoza koji djeluju kao čimbenici potražnje. Osim navedenih subjekata, postoje i pomorski agenti koji predstavljaju specijalizirane posrednike te bez kojih je nezamislivo funkcioniranje suvremenog tržišta.

Pomorski agent predstavlja poseban institut u pomorskom gospodarstvu i pravnim normama koji upravlja i regulira pomorski promet i promet na unutarnjim plovnim putovima. On je pravna osoba koja je registrirana za obavljanje agencijskih poslova u pomorskom prometu te u poslovanju zastupa u ime i za račun nalogodavca ili obavlja agencijske poslove u svoje ime i za svoj račun.²⁰

Pomorski agent može lakše i efikasnije obavljati poslove vezane uz brod ili teret od brodarara ili inozemnog zapovjednika broda. Poslove koje pomorski agent je dužan obavljati su sljedeći:²¹

- Pomaganje nalogodavcu;
- Pomaganje zastupnicima prijevoznika, korisnicima prijevoza, posadi pri prijemu i otpremi prijevoznog sredstva i robe;
- Pomaganje putnicima pri ukrcanju i iskrcanju;
- Posredovanje pri zaključivanju ugovora o iskorištavanju prijevoznih sredstava, prijevozu putnika, kupoprodaji, popravku i remontu prijevoznih sredstava, ekonomskom iskorištavanju kontejnera, osiguranju, iskrcanju, ukrcanju, prekrcaju i uskladištenju tereta, opskrbi prijevoznih sredstava gorivom i zalihama, kontroli prijevoznih sredstava i tereta te ostale ugovore u svezi s pomorskim agencijskim poslovanjem;

²⁰ Ibidem

²¹<https://asbac.hr/opci-uvjeti/> (13.07.2019.)

- Ispitivanje tržišta i akvizicije tereta;
- Prodavanje putničkih karata;
- Vođenje brige o popunjavanju prijevoznog sredstva posadom;
- Pomaganje u poslovima vezanim uz generalnu havariju;
- Ispostavljanje prijevoznih i ostalih isprava pri prihvatu i otpremi prijevoznih sredstava;
- Pomaganje kod rješavanja sporova u svezi s poslovima koji obvezuju nalogodavca;
- Obavljanje poslova nadzora ukrcaja i iskrcaja tereta;
- Obavljanje kvalitativno i kvantitativno utvrđivanje stanja tereta;
- Obavljanje otpremničkih poslova pri prekrcaju, prijevozu u kojem sudjeluje više prijevoznika, prijevozu kontejnerima i intermodalnom transportu;
- Upravljanje prijevoznim sredstvima prijevoznika;
- Obavljanje sporednih poslova: turističko-agencijski, mjenjački poslovi, poslovi prijevoza motornim čamcima, prijevoza kopnenim putovima vlastitim prijevoznim sredstvima, poslovi posredovanja kod ishoda putnih isprava, viza i dozvola za kretanje u graničnom pojasu, poslovi stražarenja na brodu i drugo.

4.1.1. Vrste pomorski agenata

Pomorski agenti se dijele prema djelatnostima, prema nalogodavcu, prema imenovanju te prema širini ovlaštenja.

Prema vrsti poslova, pomorski agenti se dijele na:²²

- Lučki agenti (*port agent, ship agent*) koji djeluju u luci. Predstavlja brodarevog zastupnika koji u ime i za račun brodarka obavlja poslove s predstavnicima vlasti, javnih ustanova i drugim pravnim subjektima s kojima brodarka kontaktira u luci ukrcaja/iskrcaja. Također on posreduje između brodarka i naručitelja prijevoza prilikom sklapanja ugovora o iskorištavanju broda;

²² Ibidem

- Agent posrednik (mešetar-broker) je agent koji posreduje u sklapanju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova, posreduje u kupoprodaji, gradnji i remontu brodova te posredovanju u pribavljanju posade za brodove;
- Agent tereta (*cargo agent*) djeluje u procesu preuzimanja tereta u ime primatelja, a za njih plaća troškove prijevoza i skladištenja tereta te dostavlja robu krajnjem korisniku;
- Agent osiguratelja (*insurance agent*) ovlašten je za preuzimanje obaveza u ime i za račun osiguratelja, sklapajući ugovore o osiguranju u njegovo ime. Također zastupa osiguravatelja kod štete na brodu i teretu te u slučajevima kada osiguranje pokriva odgovornost brodarka prema trećima osobama, a vezano je uz brod, posadu broda ili prijevoz tereta.

Prema nalogodavcu, pomorski agenti se dijele na:²³

- Agent prijevoznika prvenstveno je specijaliziran za organizaciju intermodalnog transporta, ali također može preuzeti ulogu agenta tereta ili osiguranja. Sukladno međunarodnoj konvenciji o integralnom i intermodalnom transportu iz 1980. godine, agent prijevoznika osim što zastupa kontinentalne prijevoznike, zastupa i kao samostalni poduzetnik intermodalnog transporta te je organizator kontejnerskog transporta;
- Agent osobe zainteresirane za teret predstavlja osobu koja je istovjetna s agentom tereta. Osobe koje su zainteresirane za teret su proizvođač, vlasnik, prodavatelj, kupac, uvoznik, izvoznik robe, naručitelj prijevoza, krcatelj, primatelj robe, otpremnici, agenti ili osiguratelji;
- Agent osobe zainteresirane za pomorsko osiguranje predstavlja osiguranika, a to može biti brodarka ili osoba zainteresirana za teret.

Prema imenovanju, pomorski agenti se dijele na:²⁴

- Agent kojeg imenuje brodarka je uglavnom najčešći oblik imenovanja. Ako se razlikuju vlasnik broda i brodarka, tada je potrebno imenovanje od obojice;
- Agent kojega imenuje brodarkov punomoćnik, imenuje osoba koja je dobila ovlasti od strane brodarkovog zastupnika ili brodarkov punomoćnik.;

²³ Ibidem

²⁴ Ibidem

- Agent kojeg imenuje zapovjednik broda smatra se brodarov agent;
- Agent kojeg imenuje osiguratelj ili reosiguratelj predstavlja osobu koja je brodarov agent, agent osobe zainteresirane za teret ili se radi o nekakvom pomorskom-pravnom poslu.

Prema širini ovlaštenja, pomorski agenti se dijele na:²⁵

- Opći ili generalni agent djeluje na temelju opće ili generalne punomoći. On obavlja sve lučke, carinske, upravne, zdravstvene te druge formalnosti vezane uz pristajanje broda, vez, ukrcaj, iskrcaj, predaju tereta, izdavanje teretnica, obračunavanje vozarine, naknade za preko stojnice, pomoć u slučaju havarije, reklamacije i drugo;
- Posebni ili specijalni agent djeluje na temelju posebne punomoći građanskog prava. Obavlja sve poslove kao i generalni agent, osim u slučaju kada je neki posao isključen. Njihovo ovlaštenje nije za stalno te se razlikuju specijalni agenti tereta i osiguranja;
- Agent s ograničenim i neograničenim ovlastima se dijele prema području u kojem djeluju. Mogu biti ovlašteni za rad na određenoj obali ili obalama, u unutrašnjosti određene zemlje, u određenoj regiji pojedine države ili kontinenta ili za cijeli kontinent.

4.1.2. Podjela poslova pomorskih agenata

Poslovi pomorskih agenata se prema značenju prvenstveno dijele na osnovne i specijalne poslove. Uglavnom su poslovi koje se odnose na zastupanje, posredovanje te pomaganje, dok s druge strane, pomorski agenti obavljaju i poslove vezane uz upravljanje brodovima za račun broдача i slično.²⁶

Obavljanje djelatnosti pomorskih agenata je nezamislivo bez osnovnih poslova u kojima spadaju: zastupanje, posredovanje i pomaganje.

Zastupanje

Agent obavlja poslove u tuđe ime i za tuđi račun te ne obavezuje sebe već nalogodavca. Zastupanje obuhvaća sve formalnosti vezane uz prihvata i otpremu broda odnosno dolazak i odlazak broda. Pomorski agent pomaže brodaru tako što ga zastupa za vrijeme prihvata i otpreme broda te preuzima obavezu u njegovo ime i za njegov račun.

²⁵ Ibidem

²⁶ Ibidem

Nadalje, pomorski agent zastupa broдача u odnosima s lučkim vlastima, posebice u odnosima s lučkom kapetanijom koja uređuje u svim svjetskim lukama, kontrolira brodske knjige i isprave, brine o sigurnosti te obavlja druge funkcije. Surađuje s lučkom kapetanijom u trenutku kada najavljuje brod, odnosno pred dolazak broда u luku.

Pomorski agent zastupa broдача i pred carinom, policijom, konzularnim predstavnicima te pred vlasnicima ili predstavnicima tereta, krcateljima ili primateljima tereta. Glavni posao se očituje u izdavanje teretnica za vrijeme odlaska broда i izdavanje tereta ili ispravke „bez zapreke“ kojim se dopušta preuzimanje tereta u lučkim skladištima nakon odlaska broда iz luke.

Posredovanje

Predstavlja vezu između dviju stranaka iz ugovora te pomorski agent je dužan obaviti sve radnje kako bi posredovanje bilo uspješno. Poslovi koji spadaju u posredovanje su: praćenje tržišta, prikupljanje i davanje informacija strankama iz ugovora, primanje i davanje ponuda, objašnjenje pojedinih klauzula iz ugovora i otklanjanje mogućih nesporazuma. Također postoje poslovi vezani uz prijevoz putnika, tegljenje ili potiskivanje brodova, zakup brodova, posredovanje između brodogradilišta i broдача za vrijeme gradnje brodova ili remonta, posredovanje kod osiguranja te kod pribavljanja posade.

Pomaganje

Pomorski agent je dužan pomoći zapovjedniku broда. On olakšava komunikaciju, zastupa poslove na kopnu, pomaže posadi i putnicima pri ukrcaju i iskrcaju, u određenim situacijama upućuje pomorce na liječenje, informira putnike o dolasku i odlasku broда, bavi se rezervacijom putničkih mjesta te brine o putnicima.

S druge strane, specijalni poslovi se obavljaju ovisno o određenim situacijama, kada pomoću njih sastavljaju svoj paket usluga. Poslovi se uglavnom obavljaju u svoje ime i za tuđi račun, a neki od njih su: upravljanje brodovima za račun broдача, kvalitativno i kvantitativno utvrđivanje stanja tereta, turističko-agencijski poslovi, mjenjački poslovi, prijevoz motornim brodovima, posredovanje prilikom dobivanja putnih isprava, viza i dozvola za kretanje u pograničnom pojasu te stražarenje na brodu.

4.2. Postupci primjene dokumentacije u pomorskom prometu

U pomorskom prometu postoje različite isprave koje su nužne za nesmetano odvijanje prometa, a to su: *bookingconfirmation*, ugovor o prijevozu, brodska teretnica, komercijalna

faktura, packing lista, uvozna ili izvozna dispozicija za carinjenje, fakture od brodarar, faktura za vozarinu, carinu i carinsko posredovanje za stranku, potvrda o podrijetlu robe te polica osiguranja.

4.2.1. Bookingconfirmation

Predstavlja zaključnicu s kojom se rezervira dio teretnog prostora na brodu za prijevoz robe. Zaključavanje odnosno rezervacija se danas obavlja elektroničkim putem te se dobiva potvrda odnosno Bookingconfirmation elektroničkom poštom. Isprava zadrži podatke o: krcatelju, brodaru i njegovom agentu, naziv broda, prijevozni put, ukrcajna i iskrcajna luka, termin ukrcaja, vrsta, masa i dimenzije robe.

Quantity		Size/Type/Height	(ft/in)	Collapsible	Sub. Equip	Gross Weight	Pack. Qty/Kind	Cargo Volume
1		20 DRY	8'6"			15719.000 US LBS		24.1090
1		40 DRY	8'6"			16414.000 US LBS		56.3788

From	To	Vessel	Voy No.	ETD	ETA
Cat Lai Terminal	Pelabuhan Tanjung Pelepas Terminal	HARMONIA CASPIUM	1370	2013-09-02	2013-09-04
Pelabuhan Tanjung Pelepas Terminal	Savannah Garden City Terminal L738	RHODOS	1307	2013-09-13	2013-10-08

Type	Location	Release From Date	Time	Release To Date	Time	Return Date	Time	Load Ref.
Empty Container	Cat Lai Terminal	2013-08-27	05:02					
Depot	Cat Lai Terminal							
Return Equip	Ho Chi Minh City (Saigon) Vietnam							
Delivery Terminal	Cat Lai Terminal							
	Cat Lai Terminal							
	Ho Chi Minh City (Saigon) Vietnam							

If you would like to place any further bookings or amend any details, please do not hesitate to contact this office. Thank You. * Please return full container(s) to Cat Lai by CY cut-off: 23:59pm on Saturday
 * For other information, please refer to Maersk Line stuffing list provided at time of empty container released.
 ** Please send booking confirmation/amendment to our email: SGNOPSEQU@maersk.com or contact Maersk Cat Lai office at Cat Lai terminal to be confirmed of empty container depot prior to your arrangement. Telephone number: 84 8 37421186, Ext : 201 / 202 in working hour or 0907752751 in non-working hour.
 * Shipping Instruction cut off is 17:00pm Monday (on departure date), Kindly note Transport Document Amendment Fee (AMF) is applied on the 2nd bill amendment onwards
 * Advanced manifest resubmission cut off: shipments to/via Canada, Puerto-Rico, USA: 17:00pm Thursday (after departure date) shipments to other destinations: 09:00am Wednesday (after departure date)
 Thereafter, Cargo Declaration Amendment Fee (CAM) is applied for any updated transport information needs to be re-submitted to the customs authorities.
 * Late Payment Fee: Applicable where the prepaid charges (ocean freight & local surcharges) have not been settled within 7 days of departure. Tariff: 1% of prepaid outstanding or minimum VND 285,000 per week

This document is subject to following:
 - This booking and carriage are subject to the terms, conditions and provisions of the governing Maersk Line Combined Transport Bill of Lading. These terms, conditions and provisions are available upon request from the carrier or his representative and are further accessible on the Maersk Line website HYPERLINK "http://www.maerskline.com" under "My Maersk Line".
 - The shipment is subject to tariff rates unless a contract and applicable service contract number is available.
 - The carrier's right to substitute the named and/or performing vessel(s) with another vessel or vessels at any time.
 - Arrival, sailing, departure and arrival times are estimated and given without guarantee and subject to change without prior notice.
 - All dates/times are given as reasonable estimates only and subject to change without prior notice.
 Shipments destined for or carried/transhipped via the USA:
 - This document is given subject to the customer providing the correct cargo description in accordance with U.S. law, including U.S. Customs requirements as described in Customs Rules and Regulations, 19 CFR Parts 4, 113 and 176 of October 31, 2012.

Slika 1: Bookingconfirmation

Izvor: https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=dAVmXdxv-E5Wq1fAPh864qAk&q=booking+confirmation+maersk&oq=booking+confirmation+maersk&gs_l=img.3..0i8i30.13393.15281..15458...0.0.0.159.794.3j4.....0....1..gws-wiz-img.....0i19j0i5i30i19j0i8i30i19.Oi_Au4v3X-

4.2.2. Ugovor o prijevozu

Isprava kojom se brodar obvezuje prevesti robu iz jednog mjesta u drugo, dok se naručitelj prijevoza obvezuje platiti vozarinu. Stranke koje su uključene u ugovoru su:

- Naručitelj - osoba koja naručuje prijevoz robe na određenoj lokaciji, plaća prijevozne troškove, s time da ne mora nužno on obavljati te funkcije, nego umjesto njega najčešće obavlja logistički operater;
- Brodar - prijevoznik odnosno pravna ili fizička osoba koja u svoje ime i za svoj račun obavlja prijevoz robe svojim ili tuđim brodom;
- Krcatelj - najčešće logistički operater kojega unajmi naručitelj za obavljanje poslova u njegovo ime i za njegov račun, ali može biti i sam naručitelj prijevoza;
- Primatelj - osoba koja je ovlaštena za preuzimanje robe u dogovorenom mjestu te može biti sam naručitelj ili treća osoba.

4.2.3. Brodska teretnica

Brodska teretnica ili *Bill of Lading*(BL) je ključan dokument u pomorskom prometu. To je dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu, dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz te njegova obveza da preda robu primatelju u istom stanju u kakvom je preuzeta. Brodska teretnica je vrijednosni papir, odnosno nadomješta fizičku predaju robe koja je u njoj navedena što znači da nadomješta i prijenos vlasništva i drugih prava na robu. Iz tog razloga na svakom primjerku teretnice, navedeno je koliko je originala i kopija izdano. Teretnica ne putuje zajedno s robom nego se dostavljaju primatelju poštom ili preko banke.

Na temelju prijenosa prava, teretnice se dijele na:

- Teretnica na ime - glasi na određenu osobu koja smije preuzeti robu od brodara. To se pravo može prenijeti na treću osobu cesijom;
- Teretnica po naredbi - glasi po naredbi navedenog primatelja, koji svoje pravo preuzimanja robe može prenijeti na treću osobu. Ako nije naznačeno po čijoj naredbi, onda je to po naredbi krcatelja;
- Teretnica na donositelja - ne glasi na određenu osobu, nego prvi donositelj originalne teretnice brodaru, ima pravo preuzeti robu od njega.

Također postoje još dvije vrste brodskih teretnica:²⁷

- House Bill of Lading (HBL) izdana je od strane NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier²⁸) svojim korisnicima. Na njoj je naveden stvarni pošiljatelj i primatelj robe.

Consignee URBAN SPORT D.O.O Novoselski odvojak X. 1 10040 Zagreb Croatia VAT: HR63996841892		SPOT ID 133897405 SERVICE DEFINITION: PRIORITY		
Notify address SAME AS CONSIGNEE		 ConsolTainerLine ConsolTainer Line Transport GmbH Airportstraße 2401 Fischamend, Austria Phone: +43/2232/798-0 Fax: +43/2232/798-378 FN 224127z, LG Korneuburg		
Carriage by SHENZHEN	Place of receipt SHENZHEN			
Ocean vessel DIAPOROS V.002W	Port of loading SHEKOU			
Port of discharge RIJEKA	Place of delivery ZAGREB			
Marks and numbers CFS/CFS S.T.C. CNTR#BMOU5593410/40'HC/SEAL: OOLFBN4803/186 CARTONS/1760,00KGS/20,318CBM	Number and kind of packages 186 CTNS	Description of goods PRODUCT SPECIFICATION AFTER CONNECTED SHEET	Gross weight KGS 1,760,00	Measurements CBM 20,318
FREIGHT COLLECT SHIPPED ON BOARD 21 JUN 2019 according to consignor's declaration				
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein. The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the standard conditions printed overleaf and to which the merchant agrees by accepting this multimodal transport bill of lading. One of these multimodal transport bills of lading must be surrendered in exchange for the goods, in so far as whereof the original multimodal transport bills of lading at of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the others) to be void.				
Freight and Charges/Special remarks: AS ARRANGED	Freight payable at: DESTINATION			
Number of original B/L: THREE (3)	Place and Date issued: SHENZHEN 21 JUN 2019	As agent for the carrier: CONSOLTAINER LINE Transport GmbH		
For delivery of the goods apply to:				

Slika 2: House Bill of Lading

Izvor: materijali dobiveni od Cargo-partner d.o.o.

²⁷ <https://www.icontainers.com/help/differences-between-house-master-bill-of-lading/> (14.07.2019.)

²⁸ <https://howtoexportimport.com/Difference-between-NVOCC-and-Freight-Forwarder-466.aspx> (14.07.2019.)

4.2.5. Packing lista

Packing lista je dokument koji sadrži pojedinosti o sadržaju pošiljke kao što je broj koleta, vrsta, masa te volumen robe. Packing listu kreira prodavač i šalje primatelju robe.³⁰Packing lista se treba slagati s podacima iz teretnice.

PACKING LIST										
No.		HCM20150907GDY				Date.				SEP. 07, 2015
SPECIFICATION OF AS BELOW										
Shipped by		ORIENTAL MULTIPLE ENTERPRISE, LTD				Per M/S.S.		CAPE FELTON V-15010N		
Sailing On Or About		SEP. 07, 2015		From HOCHIMINH, VIETNAM		To		GDYNIA, POLAND		
For account and risk of messrs										
Marks & Numbers	Packages	Quantity	Descriptions	Weight						
				Net	Gross					
ANCHOR *****										
PO# 4500280268										
STEEL DROP IN ANCHOR ZPCR6+, MIN 5UM										
1	1 - 60	60 @	1,000 PCS M8X10X30	@	11.60 KGS @	12.10 KGS				
			60,000 PCS		696.00 KGS	726.00 KGS				
2	1 - 75	75 @	500 PCS M10X12X40	@	10.90 KGS @	11.50 KGS				
			37,500 PCS		817.50 KGS	862.50 KGS				
3	61 - 78	18 @	1,000 PCS M8X10X30	@	11.60 KGS @	12.10 KGS				
			18,000 PCS		208.80 KGS	217.80 KGS				
3	76 - 94	19 @	500 PCS M10X12X40	@	10.90 KGS @	11.50 KGS				
			9,500 PCS		207.10 KGS	218.50 KGS				
		172 CTNS	125,000 PCS	/	3 PALLETS	1,929.40 KGS	2,024.80 KGS			
		vvvvvvvvv	vvvvvvvvvv		vvvvvvvvvv	vvvvvvvvvv	vvvvvvvvvv			
						+) PALLETS WEIGHT		60.00 KGS		
								2,084.80 KGS		
								vvvvvvvvvv		
SAY TOTAL ONE HUNDRED SEVENTY TWO (172) CTNS PACKED THREE (3) PLTS ONLY.										
SHIPPING MARK: PO# GDYNIA P/NO.: MADE IN VIETNAM				ORIENTAL MULTIPLE ENTERPRISE, LTD <i>Vera Li</i>						
				E. & O.E.						

Slika 5: Packing list

Izvor:

[https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=1d5mXeS1NYTfxgPF6aHIBQ&q=packing+lista+&oq=packing+lista+&gs_l=img.3..0i30j0i8i30i3.116723.117174..117380...0.0..0.96.362.4.....0....1..gws-wiz-img.UCrE7yiD0es&ved=0ahUKEwik9MvtrqbkAhWEr3EKHcV0CFkQ4dUDCAY&uact=5#imgcr=h31SuGBQGOyseM: \(28.08.2019.\)](https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=1d5mXeS1NYTfxgPF6aHIBQ&q=packing+lista+&oq=packing+lista+&gs_l=img.3..0i30j0i8i30i3.116723.117174..117380...0.0..0.96.362.4.....0....1..gws-wiz-img.UCrE7yiD0es&ved=0ahUKEwik9MvtrqbkAhWEr3EKHcV0CFkQ4dUDCAY&uact=5#imgcr=h31SuGBQGOyseM: (28.08.2019.))

³⁰<https://www.reviso.com/accountingsoftware/accounting-words/packing-list> (14.07.2019.)

4.3. Formiranje pomorskih tarifa

Pomorsko tržište se definira kao složen sustav odnosa između ponude i potražnje brodskog prostora za prijevoz putnika i tereta, novih brodova, rabljenih brodova i dotrajalih brodova. Određena potražnja brodarskog prostora za prijevoz tereta uvijek je posljedica potražnje određene robe. Određena veličina potražnje brodskog prostora u svakoj tržišnoj strukturi utječe na visinu vozarine, a određena potražnja robe pak utječe na cijenu te robe. Veličina utjecaja potražnje na cijenu robe, odnosno na cijenu prijevoza mjeri se elastičnošću potražnje robe, to jest elastičnošću potražnje prijevozne usluge. Odnos između elastičnosti potražnje robe koja se prevozi i elastičnosti potražnje brodarskog prostora razlikuje se za svaku vrstu robe, odnosno tereta. Elastičnost potražnje za pomorskim prijevozom ovisi o:

- Elastičnosti potražnje robe koja se prevozi kao teret prema mogućim supstitutima;
- Elastičnosti pomorsko-prijevozne potražnje prema mogućim supstitutima.³²

Općenito se veća elastičnost potražnje robe ili usluga može očekivati ako za tu robu ili usluge postoje dobri supstituti. Veća neelastičnost potražnje može se očekivati u slučaju male konkurencije dobrih supstituta.

Vozarina se definira kao naknada brodaru za učinjenu pomorsko-prijevoznu uslugu to jest, vozarina je cijena pomorsko-prijevozne usluge. Određuje se u vezi sa strukturom pomorskog tržišta i odnosima ponude i potražnje. Kao tržišna cijena, ne formira se samo na osnovi odnosa ponude i potražnje, već na osnovu djelovanja drugih čimbenika od kojih prvenstveno treba spomenuti:

- Izvedenost tržišta brodskog prostora iz robnog tržišta;
- Kretanje cijena roba i usluga;
- Protekcionističko djelovanje nekih zemalja.

Svaki brodar treba prilagođavati vlastitu ponudu brodskih kapaciteta kretanju vozarina na tržištu. Prilikom povećanja vozarina brodar će povećati ponudu svojih brodskih prijevoznih kapaciteta (u kratkom roku povećanjem brzine brodova, smanjenjem boravka broda u lukama, boljim i racionalnijim slaganjem tereta, aktiviranjem brodova iz raspreme i sve duljem roku pak gradnjom novih plovih jedinica), a u vremenu niskih vozarina smanjivat će svoju ponudu na tržištu, smanjivanjem brzine brodova u plovidbi i povlačenjem manje djelotvornih brodova u raspremu. Samo brodari koji se mogu brzo i stalno prilagođavati

³²Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992.

promjenama mogu u duljem roku računati na najpovoljnije vozarinske učinke. Težeći za većim vozarinskim učincima brodari uvijek vode računa u pogledu iznosa, vremenu nastanka obveza i vremenu plaćanja vozarine.

U pravilu, ako nije drugačije dogovoreno, vozarina se plaća kad brod dođe u određenu luku te je spreman teret predati primatelju u ispravnom stanju.³³ Cijeli rizik od gubitka vozarine do vremena predaje tereta snosi brodar. Kako bi spriječio gubitak vozarine, brodar mora voditi računa da u ugovoru o pomorsko-prijevoznoj usluzi bude točno određeno vrijeme od kada se vozarina smatra zarađenom. Vozarina se smatra zarađenom poslije ukrcaja tereta, bez obzira na to jesu li teret i brod izgubljeni.³⁴

4.3.1. Utjecaji na formiranje pomorskih tarifa

Svjetsko pomorsko tržište dio je globalnoga tržišta, na koje utječu brojni čimbenici, ekonomski, politički, socijalni i mnogi drugi. Zbog njihova utjecaja, pomorsko je tržište iznimno dinamično i podložno promjenama pa je dugoročno predviđanje njegove ponude i potražnje, iako otežano, od velikoga značenja.

Ekonomska kriza koja je uzdrmala svijet pogodila je mnoge gospodarske sektore uključujući i pomorski sektor. Došlo je do naglog kočenja međunarodnog brodarskog prijevoza. Svjetska ekonomska kriza dovela je do drastičnog pada cijena vozarina. Bez obzira na vrstu brodova, zbog smanjenja vozarina, ekonomku krizu osjetili su svi brodari. Većina je brodara pokušavala uštedjeti prelazeći na ekonomičnu brzinu plovidbe te svoje rasporede prilagodila toj istoj brzini, odnosno potrošnji goriva i tako na neki način amortizirali velike oscilacije u cijenama goriva na svjetskom tržištu nafte. Ekonomična brzina je otprilike za 20 % manja nego brzina pri punoj eksploataciji (npr. kontejnerski brod od 4.000 TEU jedinica pri punoj brzini od 25 čvorova troši otprilike 155 tona teškog goriva, a pri ekonomičnoj brzini od 20 čvorova troši otprilike 110 tona teškog goriva). Mnogi brodovlasnici koji nakon pada vozarina nisu uspjeli amortizacijom pokriti svoje troškove, stavili su brodove u stanje mirovanja (*layup*) ili su ih prodavali, nadajući se brzom oporavku svjetskog tržišta. Vozarine kontejnerskih brodova (npr. od 4.000 TEU jedinica) kretale su se oko 30.000 dolara dnevno, nakon čega su pale na samo 5.000 do 6.000 dolara dnevno, što je u većini slučajeva ispod

³³ Ibidem

³⁴ Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007/2008.

ekonomske isplativosti broda.³⁵ Niske vozarine i nedostatak tereta predstavljali su najgori problem brodarima. Brodovi koji su unatoč krizi prevozili teret, u većini slučajeva plovili su s oko 60% tereta, uglavnom održavajući linije i bez profita za brodara. Ekonomska isplativost, u tom slučaju je uglavnom bila na „pozitivnoj nuli“. Takvi brodovi su nastavljali s prijevozom jer su troškovi plovidbe, iako bez profita za brodara, bili manji nego kada bi brod bio vezan u luci s dodatnim lučkim pristojbama. Veliki jaz između ponude i potražnje, u ovom slučaju u korist ponude, svakim danom uzrokovao je sve veći pad vozarina. Treba istaknuti da drastičan pad izvoza i uvoza razvijenih zemalja i onih u razvoju bitno utječe na formiranje vozarina, a samim time i na prihode brodskih kompanija.³⁶

4.3.2. Troškovi prijevoza pomorskim putem

U pomorskom prometu, troškovi predstavljaju izdatke zautrošena sredstva, materijale i tuđe usluge koji su bitni radi ostvarenja potpune pomorsko-prijevozne usluge.³⁷ Takvi troškovi prijevoza direktno utječu na vozarinske stavove.³⁸ Analizirajući vrste troškova odgovara se na pitanje kakav je trošak (uzima se u obzir priroda i podrijetlo troška), mjesto nastanka troška i nositelj troškova. Prema prirodi i podrijetlu troškove dijelimo na:³⁹

- Troškove za materijal;
- Troškove za tuđe usluge;
- Troškove za osnovna sredstva odnosno amortizaciju;
- Troškove ljudskog rada (radna snaga);
- Troškove u vezi s ugovornim i zakonskim obvezama.

Pod troškove za materijal spadaju: gorivo, mazivo, brodski potrošni materijal (konopi, čelik, platna za prekrivanje skladišta), prehrana pomoraca i slično.

Pod troškove za tuđe usluge spadaju:⁴⁰

- Redovno i investicijsko održavanje broda, razni popravci, dokovanje;

³⁵Benac, K.; Slosar, T.; Žuvić, M.: Svjetsko tržište nafte, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008.

³⁶ Ibidem

³⁷ Ibidem

³⁸ Ibidem

³⁹ Ibidem

⁴⁰Jugović, A.: Skripta - Ekonomika brodarstva, Rijeka, 2015.

- Sposobnost broda da udovoljava tehničkim i tehnološkim zahtjevima pomorske plovidbe i pomorskog prijevoza;
- Lučki troškovi -troškovi broda tijekom boravka u luci (pilotaža, ne-morski prirez, odrez, lučke takse za korištenje obale, tonažu, za svjetionike). Visina lučkih troškova ovisi o veličini broda, veličini brodskog prometa i o cijenama same luke;
- Stivadorski troškovi odnosno troškovi ukrcaja i iskrcaja tereta;
- Agencijski troškovi -najveći i najvažniji u ovoj skupini troškova ali i u ukupnim troškovima linijske plovidbe.Predstavlja naknadu brodskom agentu koji djeluje kao predstavnik interesa broдача, posreduje u sklapanju ugovora o gradnji novih brodova, kupovanju i prodavanju rabljenih brodova, djeluje pri zaključivanju ugovora o pomorsko-prijevoznoj usluzi i pronalaženju tereta;
- Amortizacija odnosno otpisivanje vrijednosti osnovnih sredstava na teret troškova ostvarenih pomorsko-prijevoznih učinaka u određenom vremenu;
- Troškovi ljudskog rada - bruto naknada za uloženi rad radnika i službenika zaposlenih u poduzećima u morskom brodarstvu;
- Zakonske i ugovorne obveze;
- Zakonom propisani doprinosi i porezi, kamate na kredite za osnovna sredstva, premije osiguranja i slično.

Analiza troškova je važan element svake ekonomske analize s kojom se raščlanjuju troškovi po mjestima ili po područjima odgovornosti te odgovaraju na pitanje gdje je nastao trošak i tko je najodgovorniji za nastanak troška. Raščlanjivanje troškova po mjestima nastanka vezano je uz podjelu troškova na direktne i indirektne. Direktni troškovi su oni kojise ekonomski i tehnički mogu pratiti neposredno na finalnom rezultatu proizvodnog procesa. Indirektni se ne mogu pratiti po pojedinim uslugama (proizvodima), ali se po kalkulacijskim metodama opet prebacuju na finalne proizvode i usluge. Fiksni troškovi ne mijenjaju se sa stupnjem korištenja kapaciteta, oni ne ovise o količini proizvodnje, nego o vremenu trajanja proizvodnog procesa i postojanju određenih kapaciteta. S druge strane, varijabilni troškovi su oni koji nastaju ovisno o veličini proizvodnje. U morskom brodarstvu je ovaj pojam vezan uz stupanj iskorištenja kapaciteta broda.⁴¹

⁴¹ Ibidem

4.4. Izračun troškova – primjena tarifa u pomorskom prometu

U ovom poglavlju prikazat će se primjer organizacije transporta pomorskim putem odnosno primjer izvoza i uvoza robe sa svim uključenim troškovima.

4.4.1. Izvoz Đakovo-Altamira

Poduzeće "Bubi" zatražilo je cijenu pomorskog transporta električnih kablova do luke Altamira. Radi se o dvije euro palete visine 120 cm te ukupne mase 1200 kg. Poduzeće se nalazi u Đakovu gdje potrebno prikupiti pošiljku. Iz gore navedenih informacija, možemo zaključiti da pošiljatelj robe zahtjeva ponudu na CFR Altamira paritetu.

Nakon dobivenog upita, logistički operater nudi cijenu za svoju uslugu. Prema navedenim podacima ponuda je sljedeća:

Ukupan trošak transporta na relaciji EXW Đakovo – CFR Altamira: EUR 550/2 palete, 2.304cbm, 1200 kg

- Pošiljka je složiva;
- Ponuda vrijedi za generalan / neopasan teret;
- TT Zagreb – Hamburg: 2-3 dana;
- TT Hamburg – Altamira: 25 dana;
- Ponuda vrijedi mjesec dana.

Ponuda uključuje sljedeće troškove:

- Prikupljanje robe u skladištu pošiljatelja robe (Đakovo);
- Dostava robe u skladište logističkog operatera;
- Izvozno carinjenje;
- Transport robe do luke ukrcaja odnosno skladišta agenta zaduženog za ukrcaj robe u kontejner;
- Plaćanje troškova manipulacije kontejnera u luci ukrcaja (*terminal handlingcharge*, ISPS, trošak plombe ...);
- Izrada teretnica;
- Trošak pomorske vozarine.

Ukoliko stranka prihvati nalog, logistički operater kreće s organizacijom transporta. Dokumenti potrebni prije samog preuzimanja robe su:

- Dispozicija za izvozno carinjenje;

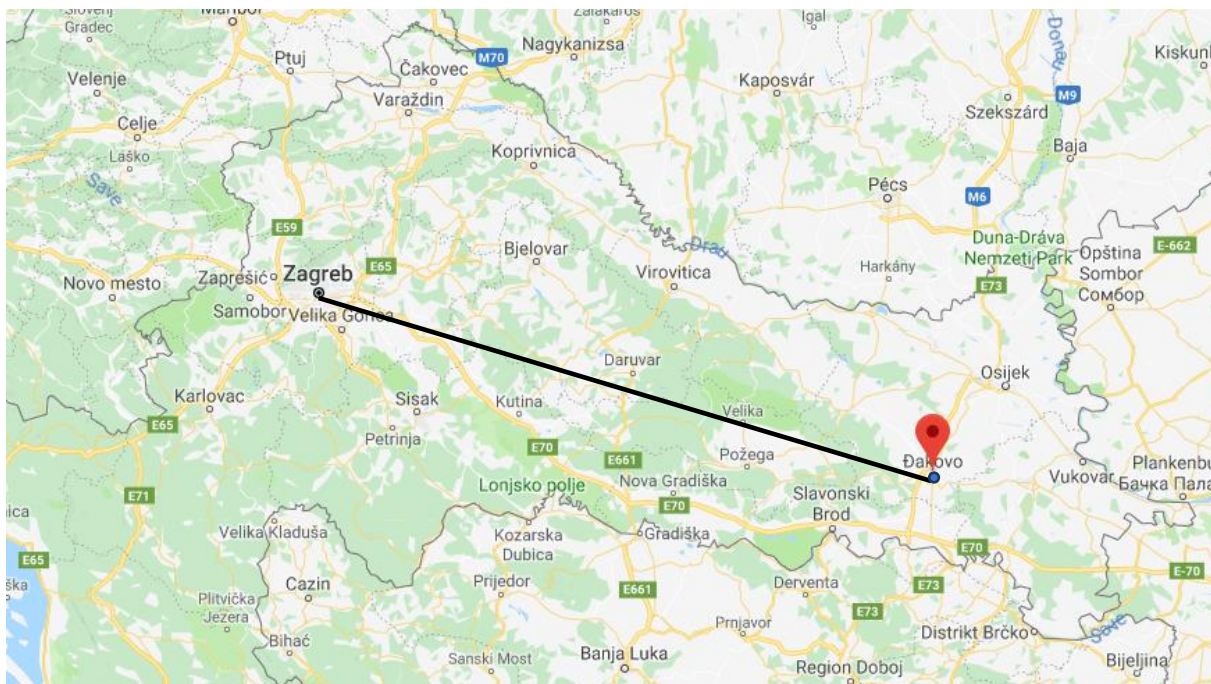
- Komercijalna faktura;
- Packing list (nije obavezna).

Važno je napomenuti da u pomorskom transportu dokumenti ne prate robu, što znači da je pošiljatelj robe obavezan dostaviti svu original dokumentaciju putem kurirske službe prije dolaska robe odnosno kontejnera na destinaciju.

Dispozicija za izvozno carinjenje je jako važna jer time pošiljatelj robe daje ovlaštenje logističkom operateru da može u njegovo ime ocariniti pošiljku. Dokument sadrži sljedeće podatke koje je pošiljatelj robe dužan ispuniti:

- Podaci o pošiljatelju/primatelju te kupcu robe (može se dogoditi da kupac nije isti kao i primatelj robe);
- Mora biti navedena masa robe, broj paketa/koleta te vrijednost robe, zemlja namjene te zemlja podrijetla;
- Pošiljatelj robe mora potvrditi tarifni broj po kojemu će carinski deklarant ocariniti robu, vrstu transporta te vrijednost pošiljke.

Nakon što ispuni navedeni dokument mora ga ovjeriti i potpisati i time daje suglasnost da logistički operater nakon što roba dođe u njegovo skladište može ocariniti pošiljku. U ovom slučaju carinjenje će se izvršiti na Jankomiru (carinska ispostava Jankomir). Nakon preuzimanja i dostave robe u skladište, kreće se s procesom carinjenja.

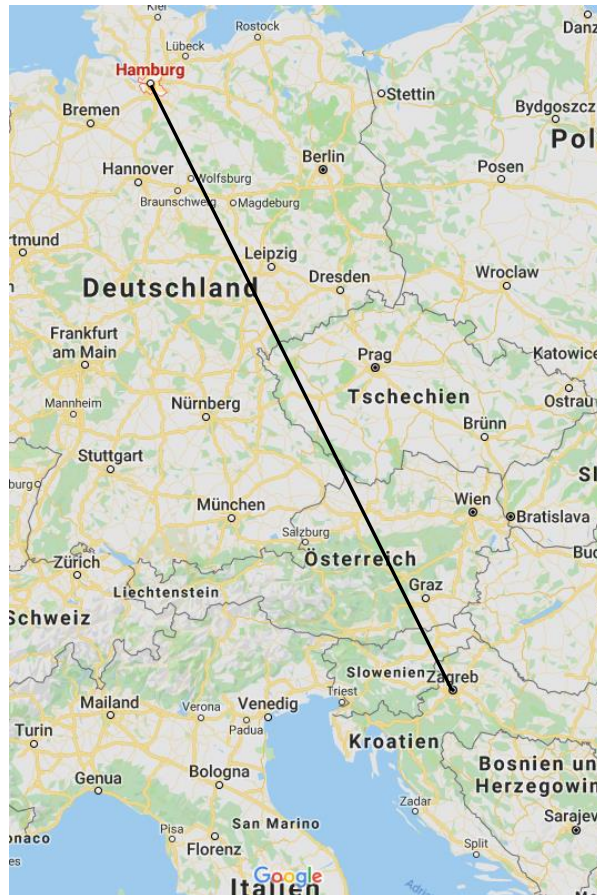


Slika 7: Transport od Đakova do Zagreba

Izvor: izradio autor

Carinski službenik (deklarant) u carinski sustav unosi sve podatke koje se nalaze na dispoziciji (podaci se moraju poklapati s fakturom i packing listom) te predaje zahtjev carini da se pošiljka izvezno ocarini. Obično je potrebno 45 minuta da isto bude i napravljeno. Važno je napomenuti, da roba ne može napustiti carinsku ispostavu Jankomir sve dok pošiljka nije ocarinjena. Nakon potvrde da je pošiljka ocarinjena, putem sustava potrebno je isprintati carinsku deklaraciju te ju zajedno s robom otpremiti u skladište agenta u luku Hamburg.

Kako bi pošiljka mogla biti zaprimljena u luci Hamburg vozač sa sobom mora imati potvrdu bookinga te carinsku deklaraciju. Potvrda bookinga je dokument kojim brodar potvrđuje mjesto na brodu te obavještava logističkog operatera kada će brod isploviti i kada bi prema planu trebao biti na destinaciji. Bez tog dokumenta robu nije moguće ukrcati u kontejner odnosno na brod.



Slika 8: Transport od Zagreba do Hamburga

Izvor: izradio autor

Kada roba stigne u Hamburg bit će iskrkana u skladište (logistički operater dobiva skladišnu potvrdu kojom agent potvrđuje da je roba stigla u ispravnom stanju) do točno određenog datuma kada će se izvršiti ukrcaj robe u kontejner. S obzirom da se ovdje radi o zbirnom transportu, agent u Hamburgu robu smješta točno u određeni dio skladišta, zajedno s ostalim pošiljkama koje su predviđene za istu finalnu destinaciju, odnosno Altamiru.

Nakon ukrcaja robe u kontejner, logistički operater kreće s izradom dokumentacije, odnosno teretnica. U ovom slučaju imat će dvije teretnice (brodska i špediterska). HBL (*House Bill of Lading*) tj. špediterska teretnica na kojoj su navedeni podaci o stvarnom primatelju i pošiljatelju, broj kontejnera, plomba, masa te kubikaža robe. Također, potrebno je navesti ime broda i putovanje te informaciju da li se radi o original teretnici ili *express* teretnici. Pošiljatelj robe je zadužen za potvrdu teretnice te kakvu tereticu treba. Razlika između original teretnice i *express*, je u tome što ukoliko su izdani originali (3 originala + 3 kopije) i nalaze se u rukama pošiljatelja, primatelj robe ne može preuzeti robu. Ukoliko je izdana *express* teretnica dovoljna je kopija putem maila za preuzimanje robe. MBL (*Master*

Bill of Lading) je brodska teretnica, na kojoj se nalaze podaci o logističkim operaterima te vrsti i količini robe. Važno je napomenuti da teretnice moraju imati jednake podatke kao što su podaci na komercijalnim dokumentima.

Nakon isplovljavanja robe, brodar potvrđuje datum isplovljavanja koji se unosi u HBL te se svi dokumenti šalju logističkom operateru na destinaciju (*pre-alert*).

4.4.2. Uvoz Shanghai-Koprivnica

Poduzeće "XY" zatražilo je cijenu uvoza dijelova za bicikle iz Shanghai-a. Radi se o jednoj paleti (100 x 100 x 110) ukupne mase 1200 kg. Poduzeće se nalazi u Koprivnici gdje je potrebno dostaviti pošiljku. Iz gore navedenih informacija, možemo zaključiti da pošiljatelj robe zahtjeva ponudu na FOB Shanghai paritetu.

Nakon dobivenog upita, logistički operater nudi cijenu za svoju uslugu. Prema navedenim podacima, ponuda je sljedeća:

Ukupan trošak transporta na relaciji FOB Shanghai – DAP Koprivnica: USD160/1 paleta, 1,100 cbm, 1200 kg

- Pošiljka je složiva;
- Ponuda vrijedi za generalan / neopasan teret;
- TT Shanghai – Rijeka: 31 dana;
- Ponuda vrijedi mjesec dana.

Vozarina se obračunava po omjeru W/M (*weight/measurement* = masa/volumen; 1 ton = 1 cbm). U ovom slučaju se obračunava po masi jer je masa pošiljke veća od dimenzija.

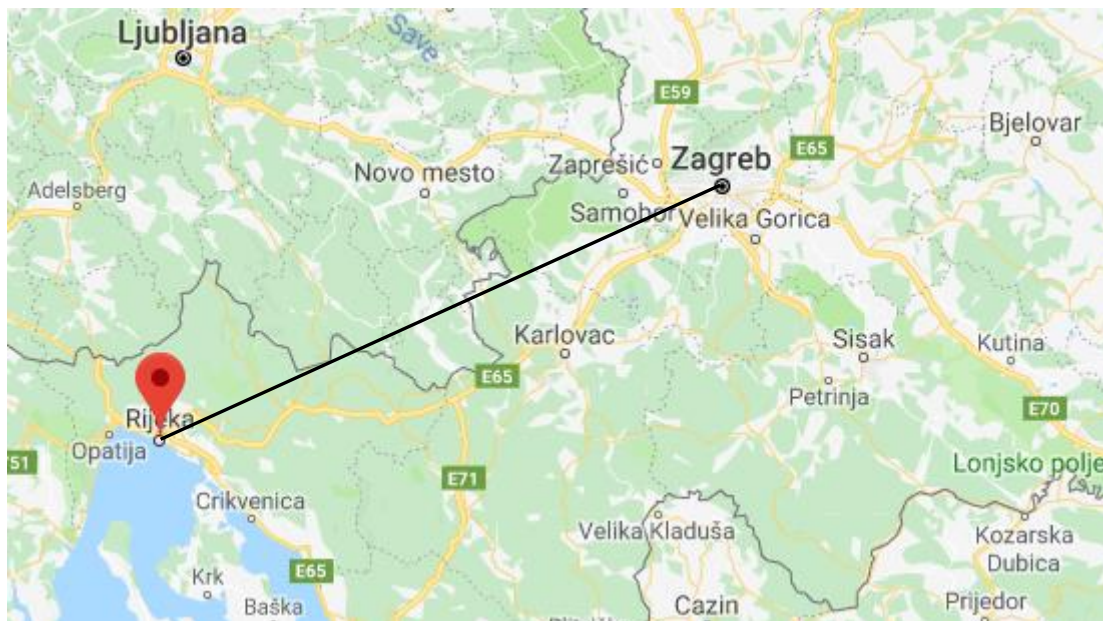
Ponuda uključuje sljedeće troškove:

- Trošak pomorske vozarine od luke ukrcaja Shanghai;
- Trošak manipulacije;
- Transport robe od luke iskrcajado Robnih terminala Jankomir;
- Dostava robe do skladišta primatelja (Koprivnica).

Ukoliko stranka prihvati nalog, logistički operater kreće s organizacijom transporta te najavljuje svom agentu u Kini da je pošiljka spremna za preuzimanje. Agent je obvezan kontaktirati stranku (dobavljača) i s njom dogovoriti dostavu robe u skladište gdje će se obavljati konsolidacija robe. Temeljem dogovorenog pariteta, dobavljač je obvezan dopremiti

robu u skladište agenta o svom trošku. S obzirom na masu te visinu robe, agent odlučuje u kojiti tip kontejnera će ukrcaji pošiljku (20', 40' ili 40' HC kontejner) s time da mora paziti da što više pošiljaka iz iste luke ukrcaja šalje za istu luku iskrcava kako bi što više iskoristio kapacitet kontejnera. U ovom slučaju agentu nije bitan tip kontejnera iz razloga što je roba prihvatljivih dimenzija za sve opcije. Nakon ukrcaja robe u kontejner te izvoznog carinjenja pošiljka je spremna za otpremu.

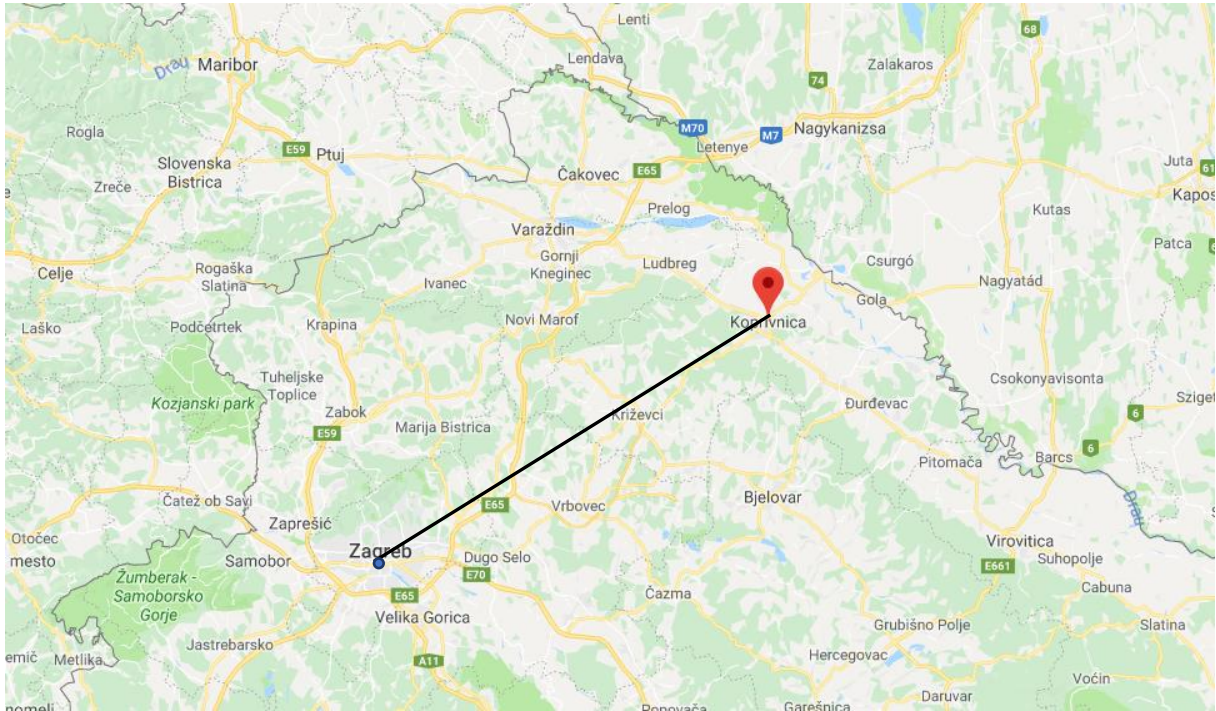
Par dana prije dolaska broda u luku Rijeka, logistički operater najavljuje svom uredu u Rijeci preuzimanje kontejnera i daje nalog prijevozniku za transport od Rijeke do Zagreba. Također, najavljuje svom skladištu i carinskom odjelu u Zagrebu dolazak kontejnera radi organizacije radne snage te osiguranje prostora u skladištu. Logistički operater, prije dolaska broda u luku Rijeka, dužan je poslati svom carinskom odjelu u Rijeci popis pošiljaka te fakture, packing liste i teretnice nadolazećih pošiljaka.



Slika 9: Transport od Rijeke do Zagreba

Izvor: izradio autor

Kada je kontejner stigao u Robni terminal Jankomir, carinski deklarant prijavljuje kontejner carinskoj upravi. Nakon što se kontejner iskrcava u skladište, moguće je ocariniti robu. Za uvezno carinjenje potrebni su dokumenti kao i za izvezno carinjenje, dakle dispozicija za uvezno carinjenje, komercijalna faktura, packing lista, teretnica, potrebni certifikati (CE certifikati, certifikati o podrijetlu robe) te račun za pomorsku vozarinu. Nakon što se pošiljka ocarini moguće je dostaviti robu do primatelja ili ju primatelj može sam preuzeti ukoliko to želi.



Slika 10: Transport od Zagreba do Koprivnice

Izvor: izradio autor

5. Komparacija cijene zbirnog kontejnerskog transporta i punih kontejnera u pomorskom prometu

Na troškove pomorskog prometa utječe još jedna stavka, a to je korištenje punog kontejnera (FCL) ili mogućnost konsolidacije tereta (LCL) za prijevoz.

FCL je engleski izraz za „FullContainerLoad“, što znači da je kontejner u potpunosti ispunjen. Pošiljatelj obično u potpunosti ukrcava pošiljku, a primatelj iskrcava na odredištu. Tipovi kontejnera koji se najčešće koriste su:

- Zatvoreni (20'DV, 40'DV,40'HC);
- Otvoreni (20'OT,40'OT,40'HCOT).

LCL je engleski izraz za „LessThanContainerLoad“. Zbirni kontejnerski transport (LCL) omogućava jeftin transport manje količine robe na dužim relacijama u situacijama kada pošiljka zahtijeva samo određeni dio kontejnerskog prostora.

Kako bi se najlakše usporedio odnos cijene LCL / FCL transporta, prikazan je sljedeći primjer:

Transport: Zagreb – Hong Kong

- 4 euro palete, visine 100 cm;
- Masa: 300 kg / paleta;
- Vrsta robe: plastična ambalaža;
- Paritet isporuke: CFR Hong Kong;
- Tip isporuke: stranka zahtjeva ponudu zbirnog transporta i punog kontejnera;
- Vrijednost robe: EUR 250.

Ukupan trošak transporta na relaciji EXW Zagreb – CFR Hong Kong iznosi: EUR 355/ 4 palete, 3.84 cbm, 1200 kg:

- TT Zagreb–Hamburg: 2 dana (pošiljka mora biti u Hamburgu 7 dana prije isplavljanja broda);
- TT Hamburg – Hong Kong: 32 dana.

Ukupan trošak transporta na relaciji EXW Zagreb – CFR Hong Kong iznosi: EUR 920 / 20'DV (masa robe do 10 000 kg):

- TT Rijeka – Hong Kong: 30 dana (pošiljka mora biti u Rijeci 2 dana prije isplovljavanja broda).

Iz gore navedenih opcija, dolazi se do zaključka da je povoljnija cijena ukoliko se koristi LCL opcija. U ovom slučaju stranci nije bitno tranzitno vrijeme, nego glavnu i najznačajniju ulogu igra cijena transporta koja s obzirom na vrstu robe ima veliki značaj. Stranci nije isplativo više platiti transport od same vrijednosti robe koja je u ovom slučaju relativno niska.

U slučaju da se radilo o prijevozu robe visoke vrijednosti (transformatori), stranka bi se najvjerojatnije odlučila za FCL opciju i time spriječila veću mogućnost oštećenja robe te cijena transporta ne bi igrala veliku ulogu jer je u odnosu na vrijednost robe relativno niska.

Ponekad se također može dogoditi da stranka ima potpisan ugovor s klijentom ili je vrijeme isporuke od izrazite važnosti, tada će se odabrati opcija koja ima kraće tranzitno vrijeme ne uzimajući u obzir cijenu transporta.

6. Zaključak

Pomorsku tarifu definira brodar na određeni vremenski rok uzimajući u obzir mnogo raznih faktora, poput tržišne situacije s ponudom i potražnjom roba u određenom vremenskom razdoblju na određenim relacijama, mogućnostima, kapacitetima prijevoza i opreme, cijeni nafte i slično.

Na pad i rast pomorske vozarine najviše utječe pritisak robe to jest prijevoza tereta između određenih luka te brodski kapaciteti. Osim same (čiste) pomorske vozarine, obračunavaju se razni drugi troškovi (permanentne ili periodičke prirode): dodaci na gorivo, prolaz određenim geografskim područjima i slično. Ukupna vozarina trebala bi, kao minimum, pokriti sve troškove koji se pojavljuju u dnevnim operacijama i to *Daily Running Costs (DRC)* kao što su: krediti, posada, gorivo, osiguranje, tehničko i dokumentacijsko održavanje, lučki i agencijski troškovi, itd.

Nije tajna da se pomorski transport i logistika trenutno suočavaju s velikim promjenama u pogledu novih tehnologija, novih tržišta, novih poslovnih modela te sve većih zahtjeva korisnika. Svaki korisnik i svaka pošiljka zahtjeva svoja pravila, osobitosti, i karakteristike. No, glavno pitanje koje postavljaju davatelji prijevoznih usluga je „Kako osigurati profitabilnost u otpremi tereta pomorskim putem?“. Postoji mnogo načina kako se suočiti s postojećim i novim izazovima.

Izvoznici, uvoznici, prijevoznici i pružatelji logističkih usluga najčešće su u gubitku zbog lošeg planiranja, donošenja odluka i provedbe. Iako je prijevoz tereta općenito složen posao, u nekim bi slučajevima mogao biti i jednostavan, ovisno o tome kako se njime upravlja. Davatelji usluga bi trebali biti svjesni kretanja tržišta i sezonskih oscilacija tijekom godine, na primjer za vrijeme Kineske nove godine, pomorske vozarine dosežu svoj vrhunac. U tom slučaju potrebno je na vrijeme planirati završetak proizvodnje određenih proizvoda kako bi se roba isporučila krajnjem kupcu dok su tarife još niske, a pritom i minimizirati svoje troškove prijevoza.

Važno je napomenuti da brodar u svakom trenutku može uvesti dodatak PSS (*Peak seasonsurcharge*), ukoliko predvidi da bi moglo doći do zagušenja u određenoj luci ili ako postoji mogućnost *blanksailing*-a što također utječe na povećanje pomorske vozarine (trošak PSS-a se obično kreće od USD 150 do USD 300 po kontejneru).

Budući da dosta faktora utječe na izradu tarifa, u ovom slučaju pomorskih vozarina, važno je unaprijed planirati poslovanje i uzeti u obzir najbitnije čimbenike, a to su: cijena nafte, sezonske oscilacije te tržišna kretanja. Osim toga od velike je važnosti znati koju uslugu kojem korisniku i vrsti pošiljke je potrebno pružiti.

Literatura

- Benac, K.; Slosar, T.; Žuvić, M.: Svjetsko tržište nafte, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2008.
- Glavan B.; Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1992.
- Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- Jugović, A.: Skripta - Ekonomika brodarstva, Rijeka, 2015.
- Mitrović, F.: Ekonomika brodarstva, Pomorski fakultet u Splitu, Split, 2007/2008.
- Twrdy, E.; Zanne, M.; Zelenika, R.: Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, "Naše more" 55 (5-6) / 2008.
- Zelenika, R.: Primarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.
- Zelenika, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.
- URL: <https://www.worldscale.co.uk/> (pristupljeno: 08.06.2019.)
- URL: <http://www.jadrolinija.hr/> (pristupljeno: 12.06.2019.)
- URL: <https://asbac.hr/opci-uvjeti/> (pristupljeno: 13.07.2019.)
- URL: <https://howtoexportimport.com/Difference-between-NVOCC-and-Freight-Forwarder-466.aspx> (pristupljeno: 14.07.2019.)
- URL: https://www.dpd.com/hr/home/otprema/medunarodna_otprema/komercijalna_faktura (pristupljeno: 14.07.2019.)
- URL: <https://www.icontainers.com/help/differences-between-house-master-bill-of-lading/> (pristupljeno: 14.07.2019.)
- URL: https://www.dpd.com/hr/home/otprema/medunarodna_otprema/dispozicija_izvoz_uvoz (pristupljeno: 14.07.2019.)
- URL: <https://www.reviso.com/accountingsoftware/accounting-words/packing-list> (pristupljeno: 14.07.2019.)
- URL: https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=dAVmXdv-E5Wq1fAPh864qAk&q=booking+confirmation+maersk&oq=booking+confirmation+maersk&gs_l=img.3..0i8i30.13393.15281..15458...0.0..0.159.794.3j4.....0.....1..gws-wiz-img.....0i19j0i5i30i19j0i8i30i19.Oi_Au4v3X-g&ved=0ahUKEwjbiOnF36TkAhUVVRUIHQcnDpUQ4dUDCAY&uact=5#imgrc=gx_YeueuZMHZCM: (pristupljeno: 28.08.2019.)

- URL:https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=1d5mXeS1NYTfxgPF6aHIBQ&q=packing+lista+&oq=packing+lista+&gs_l=img.3..0i30j0i8i30i3.116723.117174..117380...0.0..0.96.362.4.....0....1..gws-wiz-img.UCrE7yiD0es&ved=0ahUKEwik9MvtrqbKAhWEr3EKHcV0CFkQ4dUDCAY&uact=5#imgrc=h31SuGBQGOyseM: (pristupljeno: 28.08.2019.)
- URL:https://www.google.com/search?q=komercijalna+faktura&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiZnazQrqbKAhVJs4sKHSyWCMoQ_AUIESgB&biw=1366&bih=657#imgrc=XypjtrHEBXiJIM: (pristupljeno: 28.08.2019.)

Popis kratica

BL (Bill of Lading) brodska teretnica

CFR (Cost and Freight) cijena s vozarinom do naznačene luke

DRC (Daily Running Costs) troškovi dnevnih operacija

DV (Dry Van) standardni kontejner

EXW (Ex Works) franko tvornica

HBL (House Bill of Lading) špediterska teretnica

HC (High Cube) visoki kontejner

HCOT (High Cube Open Top) visoki otvoreni kontejner

ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) međunarodni sigurnosni kod brodova i lučkih objekata

MBL (Master Bill of Lading) brodska teretnica

NHM (Nomenclature harmonisée des marchandises) jedinstveni sustav klasifikacije robe

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) kooperanti brodara

OT (Open Top) otvoreni kontejner

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) jedinica ekvivalenta dvadeset stopa

TT (Transit Time) tranzitno vrijeme

Popis slika

Slika 1: Booking confirmation	24
Slika 2: House Bill of Lading.....	26
Slika 3: Master Bill of Lading.....	27
Slika 4: Komercijalna faktura.....	28
Slika 5: Packing list.....	29
Slika 6: Dispozicija za carinjenje	30
Slika 7: Transport od Đakova do Zagreba	37
Slika 8: Transport od Zagreba do Hamburga	38
Slika 9: Transport od Rijeke do Zagreba.....	40
Slika 10: Transport od Zagreba do Koprivnice	41

Popis tablica

Tablica 1: Odnos troškova i zakupa	13
--	----

Popis grafikona

Grafikon 1: Proporcionalne tarife u prometnoj industriji.....	6
Grafikon 2: Degresivne tarife u prometnoj industriji.....	7
Grafikon 3: Progresivne tarife u prometnoj industriji.....	8
Grafikon 4: Preferencijalne tarife u prometnoj industriji.....	9



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

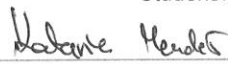
IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ diplomski rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ diplomskog rada
pod naslovom **Unaprjeđenje metodologije izrade prijevozne tarife**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 5.9.2019 _____

Student/ica:



(potpis)