

FORMIRANJE VOZARINA U MORSKOM BRODARSTVU

OPĆENITO O POMORSKIM VOZARINAMA

VOZARINA - naknada brodaru za učinjenu pomorsko prijevoznu uslugu.

- cijena pomorskoprijevozne usluge
 - određuje se u vezi sa strukturom pomorskog tržišta i odnosima ponude i potražnje.
 - to je tržišna cijena → konkurentna, monopolna, monopsona cijena pomorsko prijevozne usluge (administrativni ili planski utjecaj na vozarine je zanemariiv)
-
- pored odnosa ponude i potražnje brodskog prijevoza na visinu vozarina djeluju:
 - izvedenost tržišta brodskog prostora iz robnog tržišta
 - kretanje cijena roba i usluga
 - protekcionističko djelovanje

 - **tržište prijevoznih usluga** je kompleksno i izvedeno tržište, to je određeno robno tržište na kojemu su mjesto proizvodnje (ponude) i potrošnje (potražnje) prostorno udaljeni.

U zaključenom pomorskoprijevoznom ugovoru brodari vode računa o:

- iznosu vozarine
 - vremenu nastanka obveze
 - vremenu plaćanja vozarine (to može biti vrijeme potpisa pomorskoprijevoznog ugovora ili bilo koje drugo vrijeme do predaje tereta u odredišnoj luci)
-
- u pravilu (ako nije drukčije dogovoreno) vozarina se plaća kad brod dođe u odredišnu luku i spreman je teret predati primaocu u ispravnom stanju – rizik gubitka vozarine do predaje tereta snosi brodar
 - brodar mora voditi računa a u ugovoru o pomorskom prijevozu bude sasvim jasno određeno "*vrijeme kad se vozarina smatra zarađenom*" (uobičajena klauzula- smatra se da je vozarina zarađena poslije ukrcaja tereta)
 - o tome se treba voditi računa i kod upotrebe standardiziranih i općepoznatih formulara ugovora:
 - GENCON (BIMCO)
 - FONASBA MULTIFORM

VOZARINE U SLOBODNOM BRODARSTVU

Tržište slobodnog brodarstva je najkonkurentniji tip tržišta, pa se i vozarine formiraju prema tržišnim zakonitostima u odnosu ponude i potražnje.

- Razlikuje se više posebnih tržišta brodskog prostora (po tipovima i kapacitetima brodova, po vrstama tereta, po pravcima prometa) → posebne karakteristike u određivanju vozarina → razlikuju se :
 - vozarine za putovanje broda
 - vozarine za vremensko korištenje broda
 - zakupnine za vremensko korištenje golog broda

VOZARINE ZA PUTOVANJE (voyage freights)

- najobičniji i najbolji pokazatelj tržišne dinamike
- donju granicu oscilacije određuje interes i odluka broдача

Pomorski brodar koji prodaje brodski prostor na putovanje kod definiranja vozarina uzima u obzir nekoliko razina vozarina (koje djeluju na razvojnu i poslovnu politiku):

- vozarine koje potiču nastavak poslovanja
- vozarine koje potiču diversifikaciju poslovanja
- vozarine koje prisiljavaju na povlačenje dijela brodskih kapaciteta
- vozarine koje prisiljavaju na povlačenje kapitala

Obično se razlikuju tri osnovne **razine vozarina**:

1. poticajne za nastavak poslovanja
2. poticajne za raspremu
3. poticajne za povlačenje kapitala iz morskog brodarstva

U brodarskom ugovoru na vrijeme vozarinski stav određuje se u određenoj valuti po određenoj vozarinskoj jedinici (obično \$ ili £, težina ili prostor)

- redovito se ugovara brod u punom težinskom kapacitetu (puna nosivost)

Puna nosivost za prijevoz tereta je promjenjiva veličina – **korisna nosivost** – računa se za svako zaključeno putovanje.

KORISNA NOSIVOST = TEORIJSKA UKUPNA NOSIVOST

Brod- ono što brod mora nositi (gorivo, voda, hrana, oprema, potrošni materijal).

Interes broдача – što veća korisna nosivost (nosivost na koju se plaća vozarina), ali nikad ne smije biti na štetu sigurnosti plovidbe → razlika između administracije (čarteringa) i kapetana broда → ugovara se srednja NEPOTPUNO UTVRĐENA KOLIČINA TERETA.

Za visinu vozarina važan je i način utvrđivanja (mjerjenja) prevezene količine tereta i količine tereta koja će se obračunati.

→ razlikuje se UKRCANA i ISKRCANA količina tereta

- Obično se iskrcana količina tereta uzima kao osnova obračuna vozarine.
- Ukrcana količina tereta označava se u teretnici

Vozarina za putovanje može se **platiti unaprijed** ili **na odredištu**, a može ugovoriti i plaćanje **za vrijeme putovanja**, može se ugovoriti plaćanje **u ratama**.

BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME - ugovara se **dnevna vozarina** (daily hire) ili **mjesečni vozarinski stav** po toni nosivosti broda na ljetnoj vodenoj liniji (monthly hire rate ship's summer deadweight tonnage)

- Plaćanje se obično vrši ili mjesečno ili svakih 15 dana
- Često se ugovara posebni dodatak na vozarinu za podmirenje troškova broda iz posljednje luke iskrcanja do luke predaje broda na - bonus na pozicija broda ili bonus za putovanje u balastu.

UGOVOR ZA KORIŠTENJE BRODA BEZ POSADE

- smatra se uzimanjem broda u zakup, pa se plaća **zakupnina**. Najpoznatiji ugovor o zakupu broda je BARECON A (BIMCO) → predviđa plaćanje zakupnine jednom mjesečno (mogućnost naplate 10% kamate ako se ne plati u predviđenom roku)

VOZARINE U LINIJSKOM BRODARSTVU

Na visinu vozarine djeluje:

- odnos ponude i potražnje
- povećanje troškova poslovanja

Tržište linijskog brodarstva je zatvoreni tip tržišta (monopol na strani ponude - brodovi) → veći utjecaj (kroz konferencije) na povećanje vozarina.

Vozarinski stavovi razrađeni su u obliku **tarifa** (tarifni vozarinski stavovi za jedinicu pomorske prijevozne usluge)

Razlikuje se dva tipa linijskih tarifa:

1. grupna robna tarifa (class tariff)
2. pojedinačna robna tarifa (commodity tariff)

Ad. 1. – utvrđuje se za određene skupine tereta (od 6 do 50 skupina tereta)

Ad. 2. – za svaku vrstu tereta posebno

Konferencijske tarife dijele se na (posebni slučajevi):

- točno utvrđene i otvorene vozarinske stavove (fixed and open rates) [tramperi]
- tarife s dvojnim vozarinskim stavovima (dual rates tariff) [SAD]

Izračunavanje i izražavanje vozarinskih stavova u linijskim tarifama:

1. Vozarinski stav po težini W (weight)
metrička tona (1000 kg) ili duga tona (1016 kg) ili američka kratka tona (907 kg)
2. Vozarinski stav po prostoru M (measurement) m³ ili prostorna tona (40 stopa kubičnih)
3. Alternativni vozarinski stav po težini ili po prostoru W/M – po izboru broдача
4. u % od vrijednosti robe – za vrijedne terete
5. trojaki vozarinski stav – po težini, po prostoru ili u % ad valorem – osnovu određuje broдар
6. vozarinski stav po glavi ili po komadu tereta (npr. stoka ili automobili)
7. vozarinski stav za velike predmete prema posebnom dogovoru (as per agreement)

Ciljevi koji se postižu određivanjem tarifa:

- smanjenje ili uklanjanje konkurencije među linijskim broдарima
- vozarinski stavovi da budu veći od graničnih troškova
- postizanje maksimalne uspješnosti i rentabilnosti poslovanja u dugom roku

TARIFE I TARIFNA POLITIKA

TARIFA (arapska riječ *objava*)

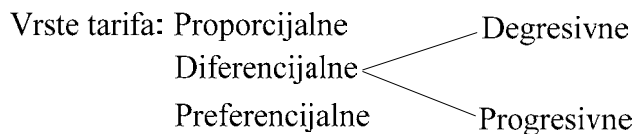
- sistemski pregled davanja (cijena) – u užem smislu
- propisi i uvjeti na temelju kojih se utvrđuju davanja – u širem smislu

Donosilac tarife mora se pridržavati načela:

- jednakosti primjene
- trajnosti
- jasnoće
- istovrsnosti
- stalnosti usluge

Načela tarifne politike;

- ekonomičnost
- konkurentnost
- platežna sposobnost i vrijednost robe



Vozarinski stav ne može se odrediti metodom kalkulacije kao u materijalnoj proizvodnji, jer:

- nije jednostavno odgovoriti što je jedinica pomorsko prijevozne usluge (za jedno putovanje zaključni se mnogo različitih pomorsko prijevoznih usluga po vrsti tereta i dužini puta) → ne mogu izračunati direktni troškovi, ni opći troškovi broдача, broда i putovanja
- kao obračunska jedinica (nosilac troškova i vozarina) uzima se linijsko putovanje broда kao sinteza pojedinih usluga na tom putovanju → tako se može izračunati Ø vozarinski stav po jedinici tereta (težinska ili prostorna tona)

Kritika načela " What traffic can bear"

- odnosi broдача i krcatelja ZA i PROTIV → vrednija roba → viša tarifa
→ tarife se formiraju prema interesu broдача

Pored načela "what traffic can bear" postoje i drugi, jednostavniji načini izračunavanja konferencijskih tarifa

- uvođenje jedinstvenog vozarinskog stava za jedinicu brodskog količinskog kapaciteta (prostornog ili težinskog) neovisno o vrsti tereta (ovaj način isključuje konkurentne mogućnosti pojedinačnih vrsta roba, već samo uključuje količinski kapacitet → nepovoljno za voluminoznu i tešku robu – diskriminatorski za razmjenu roba nižih cijena)
- računanje za pojedinu vrstu tereta u odnosu prema direktnim troškovima pomorskog prijevoza
- računanje za pojedine robe prema stvarnim direktnim troškovima i dodatka za podmirenje indirektnih troškova putovanja broda

(drugi način – zadovoljava brodara ali diskriminira prijevoz tereta s visokim direktnim troškovima. Ovaj način traži stalne korekcije.)

(treći način – računanje prema \hat{O} korištenju kapaciteta broda u prethodnom razdoblju + stvarni direktni troškovi za svaku vrstu tereta.

Nedostaci - nema opće prihvatljivog kriterija za raspodjelu indirektnih troškova
- nije točan)

→ zato se koristi načelo "what traffic can bear"

- jer se tu vodi računa o realnim tržišnim kriterijima robe koja se prevozi
- zadovoljavaju se krcatelji

Vozarinski stavovi u linijskim tarifama izračunati su prema posebnim približnim kalkulacijama.

U praksi se pri izradi tarifa uzimaju u obzir dva osnovna načela:

1. Podmirenje ukupnih troškova linijskog putovanja uz određenu rentabilnost (cost based pricing system)
2. Razvrstavanje \hat{O} vozarinskog stava na pojedinačne tarifne stavove prema vrijednosti tereta (what the traffic can bear)
→ tu je više istaknuto iskustvo i vještina nego egzaktna kalkulatorske metode

Sadržaj konferencijskih tarifa (razlikuju se od jednog do drugog pomorskoprijevoznog pravca i konferencije):

- uvodne napomene (naziv konferencije, popis brodara, luka i sl.)
- općenito o uvjetima korištenja (pojam lokalnog krcatelja, određivanje vozarinske jedinice, uvjeti plaćanja, teretnica, opis tereta)
- uvjeti rada u konferencijskim lukama i značenje klauzula u teretnici u tim lukama (lučke uzance)
- vozarinski stavovi za određene vrste tereta
- doplaci na tarifni stav i faktor tečajnog izravnavanja
- kontejnerski prijevoz

Linijske tarife uglavnom su dugoročni

Predviđa se doplatak na vozarinski stav

- privremeni dodatak na vozarinski stav da bi se ublažio utjecaj privremenog povećanja dijela troškova putovanja broda

Tri najčešća osnovna doplatka:

- doplatak zbog zakrčenosti luke
 - dodatak zbog povećanja cijena goriva
 - dodatak zbog zatvaranja Sueskog kanala
-
- Ukida se pošto se povećana vrsta troška vrati u normalu

KONTEJNERSKE TARIFE – slična načela kao konferencijske tarife

Dva osnovna tipa prijevoza kontejnerima:

- 1 kontejner – teret jednog krcatelja (full container load FCL) – 1 teretnica
- 1 kontejner – teret više krcatelja (less than container load LCL) – više teretnica

za FCL niža tarifa, nema štivadorskih troškova

za LCL tarifa prema konferencijskim tarifama

Značajke kontejnerskih tarifa

- definiranje pomorskog i ostalog dijela vozarina
- definiranje različitih vozarinskih stavova i ostalih troškova integriranog prijevoza
- opis tereta složenog u kontejnere
- troškovi predaje tereta
- način na koji se računa vozarinski stav
- obveze linijskog broдача s obzirom na jedinstvenu teretnicu integriranog prijevoza
- klasificiranje vozarina za FCL i LCL
- određivanje vozarinskog stava za FCL bez obzira na vrstu tereta

Vozarinski stavovi u brodarskim ugovorima na putovanje za tankere različitih veličina zaključuju se u odnosu prema osnovnom stavu u W/S (npr. W/S 75 ili W/S 125)

W/S – služi kao osnova za računanje

U W/S predviđaju se vrlo male stojnice (od 72 sata za cijelo putovanje)

U tankerskom brodarstvu upotrebljavaju se najčešće posebni tiskani formulari za brodarske ugovore na putovanje ili vrijeme.

Formulari za brodarske ugovore na putovanje

- INTERTANKVOY 1976. INTERTANKO
- ASBA II
- TANKER VOYAGE C/P 1984. ASBA
- BEEPEEVOY 2 1983. British Petroleum Tanker Co.
- SHELLVOY 1980. Shell International Petroleum

Formulari za brodarske ugovore na vrijeme

- SUPPLYTIME 1975. BIMCO
- INTERTANKTIME 1980. International Association of Independent Owners
- SHELLTIME Shell International Petroleum 1984.
- ASBATANKTIME – ASBA
- BEEPEETIME British Petroleum Tanker (DP)

Tarife za prijevoz generalnog tereta teglenicama (LASH i SEABEE)

LASH tarife američkog broдача Prudential Line

SEABEE tarife američkog broдача Lyhes Line

Slične su kontejnerskim tarifama, posebno se obrađuju:

- odgovornost za krcanje i slaganje u teglenicu
- luka iskrcaja i uvjeti predaje
- odgovornost za ukrcani teret
- tarifni stavovi za pojedine vrste tereta na određenim plovidbenim pravcima

VOZARINE U TANKERSKOM BRODARSTVU

Sličnost i razlika sa slobodnim brodarstvom:

- sličnost – vozarina se ugovara u brodarskim ugovorima na putovanje 1990. vozarinski stav po jedinici količine tereta i u brodarskim ugovorima na vrijeme kao mjesečni vozarinski stav po nosivosti ili kao dnevna vozarina
- razlika – vozarine se izražavaju u posebnim tablicama (skalama)

Osnovna tablica tankerskih vozarina je **WORLDSCALE WS** – sadrži vozarinske stavove za putovanje standardnog broda uz standardne uvjete.

- u US \$ po 1 long toni tereta
- W/S = 100

Značajke vozarina u tankerskom brodarstvu:

- vozarine se odmjeravaju prema WORLDSCALE
- upotrebljava se mali broj standardiziranih formulara za brodarske ugovore na putovanje i vrijeme
- kratke stajnice u lukama ukrcaja i iskrcaja
- ugovori su najvećim dijelom privatnog porijekla, izdaju ih korisnici pomorsko prijevozne usluge (monopsono tržište)

VOZARINE U PUTNIČKOM BRODARSTVU

Razlikuju se linijske i turističke pomorsko prijevozne usluge

Linijsko pomorsko prijevozne usluge:

- prekomorski prijevoz putnika
- prijevoz putnika u kabotaži – poduzetnički i državni interes

Turističke pomorsko prijevozne usluge

- kružna putovanja – vezano je uz turističko tržište

Vozarine u putničkom brodarstvu utvrđene su obično u tarifama za svaku klasu

Elementi putničkih tarifa:

- vozarina za putovanje u određenoj klasi broda
- dodatna vozarina za više prtljage
- vozarina za prijevoz automobila
- razni popusti ili dodaci