



Ratko Zelenika \*

Zdravko Zekić \*\*

ISSN 0469 - 6255  
(243-254)

## MEGA I "NIŠA" PRIJEVOZNICI I PODUZETNICI MULTIMODALNOG TRANSPORTA U KALEIDOSKOPU KOMPATIBILNOSTI I KOMPLEMENTARNOSTI

### MEGA CARRIERS AND NICHE OPERATORS OF MULTIMODAL TRANSPORT IN THE KALEIDOSCOPE OF COMPATIBILITY AND COMPLEMENTS

UDK 656.(100) + 347.763]:001.4  
Izvorni znanstveni rad  
Original scientific paper

#### Sažetak

U ovoj se raspravi sustavno i koncizno obrazlažu semantički odnosi pojmova: "transport" - "promet", "konvencionalni transport" - "unimodalni transport", "kombinirani transport" - "multimodalni transport", te važnije vrste prometa (i transporta). Zatim su analizirane relevantne značajke mega i "niša" prijevoznika u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti.

Posebna pozornost posvećena je analizi najbitnijih karakteristika mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta, i to temeljnih vrsta poduzetnika: MTO (poduzetnika multimodalnog transporta), MMTO (mega poduzetnika multimodalnog transporta), VO-MTO (pomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta), NVO-MTO (nepomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta), NVO-MMTO (nepomorskog prijevoznika kao mega poduzetnika multimodalnog transporta) i "NIŠA"-MTO ("niša" poduzetnika multimodalnog transporta). Zatim se dokazuje kompatibilnost i komplementarnost svih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta.

I na kraju analizirane su pravno-ekonomske implikacije najvažnijih isprava u multimodalnom i kombiniranom transportu: FBL, MULTIDOC, MULTIWAYBILL, COMBICONBILL, COMBICONWAYBILL.

Ključne riječi: transport; promet; konvencionalni, kombinirani i multimodalni transport; mega i "niša" prijevoznici; poduzetnici multimodalnog transporta: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO i "NIŠA"-MTO; isprave u multimodalnom i kombiniranom transportu: FBL, MULTIDOC, MULTIWAYBILL, COMBICONBILL, COMBICONWAYBILL; kompatibil-

nost i komplementarnost mega i "niša" prijevoznika i MTO.

#### Summary

The paper systematically and concisely explains the semantic relation between following terms: "transport" - "traffic", "conventional transport" - "unimodal transport", "combined transport" - "multimodal transport", as well as some significant sorts of traffic (and transport). Afterwards are analyzed some relevant characteristics of mega and "niche" operators in the kaleidoscope of compatibility and complements.

Special attention is given to the analysis of the most significant characteristics of mega and "niche" multimodal transport operators, fundamental kinds of operators in particular: MTO (Multimodal Transport Operator), MMTO (Mega Multimodal Transport Operator), VO-MTO (Vessel-operating Multimodal Transport Operator), NVO-MTO (Non-vessel Operating Multimodal Transport Operator), NVO-MMTO (Non-vessel Operating Mega Multimodal Transport Operator) and "NICHE"-MTO (Niche Multimodal Transport Operator). Further is confirmed the compatibility and the complements of all kinds of multimodal transport operators.

At the end are analyzed legal and economic implications of the most significant documents in multimodal and combined transport: FBL, MULTIDOC, MULTIWAYBILL, COMBICONBILL, COMBICONWAYBILL.

Key words: transport; traffic; conventional, combined and multimodal transport; mega carriers and "niche" operators; multimodal transport operators: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO and "NICHE"-MTO; documents in multimodal and combined transport: FBL, MULTIDOC, MULTIWAYBILL, COMBICONBILL, COMBICONWAYBILL the compatibility and the complements of mega carriers and "niche" operators and MTO.

\* prof. dr. sci. Ratko Zelenika  
EKONOMSKI FAKULTET, SVEUČILIŠTA U RIJECI  
RIJEKA, Vukovarska 58

\*\* mr. sci. Zdravko Zekić, dipl. oec.  
direktor CONEFINGd.o.o. 52420  
BUZET, Sjeverska ulica bb

## 1. Uvod *Introduction*

Mega i "niša" prijevoznici i mega i "niša" poduzetnici multimodalnog transporta, svih vrsta i na svim razinama, kada se izučavaju u kaleidoskopu međusobnih odnosa, poslovno su više ili manje, izravno ili neizravno, kompatibilni i komplementarni. Ta se tematika sustavno i koncizno elaborira u ovoj znanstvenoj raspravi.

Svrha i ciljevi ovog članka nametnuli su potrebu da se njegova građa prezentira u šest međusobno povezanih dijelova, i to: nakon uvoda obrazloženi su semantički i etimološki temeljni pojmovi u prometu (u drugom dijelu); zatim su analizirane relevantne značajke mega i "niša" prijevoznika u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti (u trećem dijelu); pa onda najbitnije karakteristike mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta, svih temeljnih vrsta, ali u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti (u četvrtom dijelu); nakon toga analizirane su pravnoekonomske implikacije najvažnijih isprava u međunarodnom multimodalnom transportu (u petom dijelu), a sinteza je dana u posljednjem dijelu, u zaključku.

## 2. Semantika i etimologija temeljnih pojmova u prometu *The semantics and the etymology of basic terms in the transport*

Prometne znanosti u širem smislu ili znanost u transportu u užem smislu mogu se promatrati unidisciplinarno, što je mnogo rjeđi slučaj, ili višedisciplinarno, što je mnogo češći slučaj. Kada se te znanosti izučavaju višedisciplinarno, odnosno interdisciplinarno ili multidisciplinarno, treba etimološki i semantički definirati najbitnije pojmove o transportu i prometu, kao npr. [1, p. 21-116]:

1) semantički odnos pojmova "transport" - "promet",  
2) semantički odnos pojmova "konvencionalni transport"- "unimodalni transport" i 3) semantički odnos pojmova "kombinirani transport" - "multimodalni transport", ali i 4) koncizno obrazložiti najvažnije vrste prometa.

### 2.1. Semantički odnos pojmova "transport" - "promet" *Semantic relation of the terms "transport" - "traffic"*

Transport je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prevozeći robu (teret, materijalna dobra, stvari, stvari), ljude i energiju s jednog mjesta na drugo, transport organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti.

U hrvatskom se jezičnom sustavu promet, kao širi pojam od transporta, susreće u tri različita smisla, i to:

Prvo, u najširem smislu riječi "promet" znači odnose među ljudima, pa se može govoriti o društvenom prometu, prometu među ljudima (...).

Drugo, u malo užem smislu riječi, "promet" znači ekonomsku, odnosno ekonomskofinancijsku kategoriju, pa se može govoriti o robnom, nerobnom, turističkom, deviznom, trgovinskom, platnom, malograničnom prometu... Pojam promet obuhvaća i nekretnine, kao npr. porez na promet nekretnina.

Treće, "promet" u užem smislu obuhvaća prijevoz ili transport, ali i operacije u vezi s transportom robe i putnika (ljudi) te komunikacije. Ta se definicija "prometa" temelji na znanstveno utemeljenim logističkim načelima. Promet shvaćen u ovom trećem smislu riječi bit će predmetom razmatranja ove rasprave. Analiza ovako definiranog pojma "promet" zahtijeva i odgovor na pitanje: Koje operacije (radnje) stoje u izravnoj svezi s prijevozom robe (putnika) te koje značenje ima izraz "komunikacije"? Evo i odgovora. Operacije (radnje) u vezi s transportom robe koja obuhvaća "promet" jesu: ukrcaj (utovar), iskrcaj (istovar), prekrcaj (pretovar), sortiranje, tramakanje, signiranje (obilježavanje), smještaj, slaganje, punjenje i pražnjenje kontejnera i sl. Te i slične radnje primjenjuju se u putničkom prometu, ali i u poštansko-telekomunikacijskom prometu.

Komunikacije u prometnom smislu znače djelatnost koja pomoću posebnih tehničkih sredstava organizirano prenosi vijesti, podatke, tekst, slike (...). Izraz "komunikacija" ima i druga značenja, kao što su: priopćenje, izlaganje, predavanje, promet, spoj, veza jedne tačke s drugom, prometnica, prometno sredstvo. Izraz "komunikacija" potiče od latinske riječi "communicare" što u prijevodu znači "činiti općim". (npr. komunikacijski jezik je "općevni jezik").

Komunikacijski promet obuhvaća prijenos emisija ili primitak znakova, signala, pisanog teksta, slika, zvuka ili priopćenja svake vrste, putem žičnih; radio, optičkih ili drugih elektro-magnetskih sustava.

### 2.2. Semantički odnos pojmova "konvencionalni transport"- "unimodalni transport" *Semantic relation of the terms "conventional transport" - "unimodal transport"*

Iako u znanstvenoj i stručnoj literaturi s prometnom tematikom ne postoje potpuno ujednačeni stavovi o tome što je konvencionalni, odnosno unimodalni prijevoz, činjenica je da su prometni eksperti jedinstveni u tome da se radi o sinonimima. Konvencionalni ili unimodalni prijevoz (ili transport) jest prijevoz (transport, prijenos, premještanje) predmeta prijevoza (npr. tereta) s jednog mjesta na drugo, ali samo prijevoznim sredstvima jedne grane prijevoza (npr. morskim brodom, ili vagonom ili kamionom ili zrakoplovom). Za konvencionalni ili unimodalni prijevoz karakteristično je da se on odvija na temelju jednog ugovora o prijevozu i jedne jedinstvene isprave o prijevozu (npr. teretnice ili teretnog lista). Takav prijevoz organizira samo jedan organizator (npr. špediter).

Konvencionalni ili unimodalni prijevoz može biti i nacionalni (npr. prijevoz robe željeznicom od Rijeke do Zagreba) i međunarodni (npr. prijevoz robe morskim brodom od Rijeke do Hong Konga). U takvom prijevozu nije bitno radi li se o jediničnom ili komadnom teretu (npr. roba je pakirana u kartonima, sanducima, vrećama) ili tzv. okrupnjenim manipulacijsko-prijevoznim jedinicama (npr. više kartona s robom na paleti, odnosno više paleta s kartonima ili vrećama ili balama u kontejneru). U praksi dominira konvencionalni prijevoz robe u tzv. okrupnjenim manipulacijsko-prijevoznim jedinicama, posebno u kontejnerima.

Unimodalni ili konvencionalni prijevoz robe bio je do prije trideset godina dominantan i u nacionalnom i u međunarodnom prometnom sustavu. S pojavom i brzim razvojem suvremenih tehnologija transporta, kao što su: paletizacija, kontejnerizacija, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, HUCKEPACK i BIMODALNE tehnologija transporta, konvencionalni prijevoz robe počeo je gubiti svoje značenje, a svoj višedesetljetni dominantni položaj prepustio je kombiniranom i multimodalnom transportu. Bez obzira na ukupne tehničke, tehnološke, organizacijske, pravne i ekonomske prednosti kombiniranog i multimodalnog prijevoza, u kojem se mogu kombinirati dvije i više suvremenih tehnologija prijevoza, a što nije moguće u konvencionalnom prijevozu, konvencionalni će prijevoz robe i u budućnosti biti vrlo značajan u svakom nacionalnom prometu i gospodarskom sustavu, a time i u međunarodnom prometu i međunarodnom gospodarskom sustavu.

### 2.3. Semantički odnos pojmova "kombinirani transport"- "multimodalni transport" *Semantic relation of the terms "combined transport"- multimodal transport"*

Semantički odnos pojmova "kombinirani transport" - "multimodalni transport" mnogo je složeniji od takvog odnosa "konvencionalnog transporta" i "unimodalnog transporta", jer se vrlo često prva dva pojma poistovjećuju s istoznačnim, sličnim, nepreciznim ili pak različitim pojmovima, kao što su: integralni, integrirani, intermodalni, izravni (ili direktni), mješoviti, kombinirani, uzastopni, sukcesivni, multimodalni, višenačinski (...) prijevoz (ili transport). Sadržajni ili etimološki odnos pojmova kombinirani transport - multimodalni transport postaju još složeniji ako se oni neprimjereno izmiješaju sa suvremenim tehnologijama transporta: paletizacijom, kontejnerizacijom, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, HUCKEPACK i BIMODALNIM tehnologijama transporta.

Uvažavajući drugačija stajališta, činjenica je da se danas u svjetskoj teoriji i praksi od svih prethodno navedenih pojmova najviše i najčešće rabi pojam multimodalni transport, a zatim pojam kombinirani transport koji sve više i više gubi na uporabi i značenju. Na današnjem stupnju razvoja prometnih znanosti, posebice tehnike prometa, tehnologije prometa, organizacije prometa i prometnog prava, treba praviti

stanovitu razliku između kombiniranog i multimodalnog transporta.

**Kombinirani transport.** Za kombinirani transport karakteristično je: 1) da se transport robe (u pravilu sipkog, rasutnog tereta) obavlja s najmanje dva različita transportna sredstva iz dvije različite grane prometa, 2) da se u transportnom pothvatu, u pravilu sklapa onoliko ugovora o transportu koliko je sudjelovalo grana prometa, 3) da se pribavlja ili ispostavlja onoliko isprava o transportu koliko je sklopljeno ugovora o transportu, 4) da cjelokupni transportni proces može organizirati jedan poduzetnik transporta (*Combined Transport Operator* - skr. CTO) ili više njih.

Funkcija poduzetnika kombiniranog transporta ujedinjuje špediterske i prijevozničke djelatnosti, a on odgovara za izbor i rad sudionika koje je angažirao u prijevoznom pothvatu. Na sudionike u kombiniranom prijevozu primijenjuje se načelo da svaki prijevoznik (sudionik) odgovara za teret na svojoj dionici puta prema pravilima nacionalnih i međunarodnih, prinudnih i autonomnih pravnih izvora dotične grane prometa.

**Multimodalni transport.** Za međunarodni multimodalni transport, u smislu Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine važne su ove karakteristike: 1) da su u međunarodnom multimodalnom transportu poduzetnici toga transporta i primatelji robe u dvije različite države, 2) da se prijevoz robe u međunarodnom multimodalnom transportu obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno da u takvom transportnom procesu sudjeluju dvije različite grane prometa, 3) da se cjelokupni pothvat međunarodnog multimodalnog transporta temelji samo na jednom ugovoru o transportu što ga je poduzetnik multimodalnog transporta sklopio s pošiljateljem robe, 4) da se za cjelokupni pothvat međunarodno multimodalnog transporta ispostavlja ili pribavlja samo jedna isprava o transportu robe (npr. FBL - Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), 5) da cjelokupni proces međunarodnog multimodalnog transporta izvršava ili organizira samo jedan transportni poduzetnik, odnosno poduzetnik multimodalnog transporta (tj. *Multimodal Transport Operator* - skr. MTO), a to je najčešće međunarodni špediter koji ujedinjuje djelatnosti špeditera i prijevoznika.

Poduzetnik multimodalnog transporta odgovara i za izbor i za rad svih osoba (svojih službenika i punomoćnika) koje je angažirao u izvršavanju cjelokupnog transportnog pothvata, kao za svoje vlastite čine i propuste. Zbog takve povećane odgovornosti poduzetnici multimodalnog transporta trebali bi pri izboru pravnih i fizičkih osoba koje angažiraju u transportnom pothvatu posvetiti posebnu pozornost. I ne samo to. Oni bi trebali kvalitetno osigurati svoju odgovornost i time isključiti ev. štetne posljedice (...).

### 2.4. Vrste prometa (i transporta) *Sorts of traffic (and transport)*

U znanstvenoj i stručnoj literaturi postoje brojni kriteriji za određivanje pojedinih grana prometa (i pri-

jevoza). Osnovni je razlog objektivnog nepostojanja jedinstvenih kriterija za konzistentnu diferencijaciju svih vrsta grana prometa (i prijevoza) u tome što je promet kao znanost i privredna i neprivredna aktivnost (funkcije i poslovi) višedisciplinarna ili, točnije, interdisciplinarna i multidisciplinarna znanost i/ili aktivnost koja stoga predstavlja izrazito složen dinamički, tehnički, tehnološki, organizacijski, ekonomski, pravni, privredni i društveni sustav i fenomen.

S obzirom na predmet, svrhu i ciljeve istraživanja i osmišljavanja aplikativnih spoznaja u ovoj raspravi - na ovom će se mjestu koncizno obrazložiti najvažnije vrste prometa (i transporta, odnosno prijevoza) prema karakteru puta po kome se odvija, i to:

1) **Pomorski promet.** Odvija se po moru, prirodnom i besplatnom putu raznim vrstama brodova i plovila, a zahtijeva umjetno izgrađene početne i završne točke - morske luke.

2) **Željeznički ili tračnički promet.** Odvija se samo na posebno umjetno izrađenom putu - željezničkim kolosijecima ili tračnicama i posebno izgrađenim vučnim i vučnim sredstvima koja su prikladna prometati samo na željezničkoj mreži određene širine, a ima posebnu organizaciju.

3) **Cestovni promet.** Odvija se po umjetno izgrađenim raznim vrstama cesta i putova, pa i izvan njih, raznim vrstama cestovnih vozila: motornim, električnim i zaprežnim vozilima, biciklima i pješice.

4) **Zračni promet.** Odvija se zrakom letalima (letjelicama) težima i lakšim od zraka i zahtijeva posebno uređene početne i završne točke - zrakoplovne luke.

5) **Poštanski promet.** Obuhvaća izvršenje usluga prijema i uručenja pismovnih pošiljaka (pisama, dopisnica, tiskanica i malih paketa), poštanskih i brzoplovnih uputnica, te paketa.

6) **Telekomunikacijski promet.** Svaki prijenos, prijem ili odašiljanje znakova, signala, pisanog teksta, slika i zvukova ili priopćenja bilo koje vrste putem žičnih, svjetlosnih ili drugih elektromagnetskih sustava.

7) **Riječni promet.** Odvija se plovnim rijekama, prirodnim i besplatnim, raznim vrstama plovila: brodovima, maunama (baržama), potiskivačima, tegljačima, šlepovima i brodicama i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke - pristaništa.

8) **Jezerski promet.** Odvija se plovnim jezerima, prirodnom i besplatnom putu, raznim vrstama plovila i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke - pristaništa.

9) **Kanalski promet.** Odvija se na umjetno prokopanim kanalima raznim vrstama plovila.

10) **Žičarski promet ili promet žičarama.** Odvija se umjetno izgrađenim sustavom žičara ili uspinjača raznim vrstama sjedalica i telekabina i zahtijeva umjetno građene početne i završne točke - terminale.

11) **Cjevovodni ili cijevni transport.** Odvija se umjetno izgrađenim cijevima, a služe za prijenos nafte i naftnih derivata, vode, plina, ugljena i drugih tekućih, plinovitih i sipkih tereta i zahtijeva građene početne i završne točke - terminale.

12) **Gradski promet.** Odvija se po umjetno izgrađenim raznim vrstama cesta i putova, raznim

vrstama cestovnih i tračničkih vozila prevozeći putnike i robu na području određenog mjesta - grada.

Svaka od navedenih vrsta prometa (i transporta) ima brojne podvrste i brojne specifičnosti koje pri izučavanju određene grane prometa (i transporta) treba imati na umu. Tako na primjer gotovo svaka od navedenih vrsta prometa može biti: nacionalna i međunarodna, za vlastite potrebe (tzv. interprodukcija) i za potrebe trećih osoba (tzv. javni promet), interni ili unutarnji (tzv. tvornički ili pogonski promet) i eksterni promet, tj. promet izvan tvornice bez obzira na to radi li se o javnom prometu ili o prometu za vlastite potrebe, teretni i putnički promet (...).

### 3. Relevantne značajke mega i "niša" prijevoznika *The relevant characteristics of mega carriers and "niche" operators*

O prijevoznicima je moguće napisati i više stotina znanstvenih i stručnih rasprava, ovisno o predmetu istraživanja i namjeni pisanih rasprava. U ovoj se raspravi, s obzirom na ograničeni prostor i njenu namjenu, vrlo koncizno elaboriraju ove tematske jedinice:

1) bitne karakteristike pojmova prijevoznika, mega prijevoznika i "niša" prijevoznika,

2) kompatibilnost i komplementarnost mega i "niša" prijevoznika.

#### 3.1. Bitne karakteristike pojmova prijevoznika, mega prijevoznika i "niša" prijevoznika

##### *The relevant characteristics of the terms: operator (carrier), mega carrier and "niche" operator*

Koncizno se i pojednostavljeno obrazlažu: 1) važnije značajke pojma prijevoznika, 2) najvažnija obilježja mega prijevoznika i 3) bitne karakteristike "niša" prijevoznika.

#### 3.1.1. Važnije značajke pojma prijevoznika

##### *The significant characteristics of the term operator (carrier)*

Prijevoznik ili vozar je privrednik (gospodarstvenik), poduzetnik, pravna ili fizička osoba koja je registrirana za obavljanje prijevoza (transporta, prijenosa, premeštanja...) predmeta kao elemenata proizvodnje prometne usluge (npr. tereta, robe, stvari, ljudi, živih životinja ...) s jednog mjesta na drugo, ali na temelju ugovora o prijevozu. Temeljna je funkcija prijevoznika da se bavi prijevozom, odnosno svojom specijaliziranom djelatnosti koja pomoću prometne suprastukture i prometne infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prevozeći predmete (kao elemente proizvodnje prometne usluge) s jednog mjesta na drugo prijevoznik organizirano svladava prostorne i vremenske dimenzije. Predmeti rada u procesu proizvodnje prometne usluge se ne troše, ne



mijenjaju oblik ili svojstva, jer su oni samo objekti prijevoza, prijenosa ili premještanja s jednog na drugo mjesto. Prijevoznik treba obavljati svoju djelatnost profesionalno, odnosno u obliku stalnog zanimanja, pa kao takav ima svoje obveze, prava i odgovornosti, sukladno prinudno-pravnim i/ili autonomno-pravnim nacionalnim i/ili međunarodnim pravnim izvorima (...).

Prijevoznik svake grane prijevoza prometa (prijevoza, prijenosa) ima svoje brojne specifične karakteristike koje treba imati na umu pri izučavanju, eksploataciji (...).

### 3.1.2. Najvažnija obilježja mega prijevoznika *The most important characteristics of mega carriers*

U najnovije se vrijeme u teoriji i praksi često susreće izraz "mega", koji se kao pridjev dodaje brojnim imenicama, kao npr. "mega prijevoznik", "mega poduzetnik multinacionalnog transporta" (...). Značenje takvih "kovanica" poznato je vrlo malom broju čitatelja ili slušatelja, i to prije svega ekspertnim specijalistima. Stoga je razumljivo i pitanje: što je to mega prijevoznik? Budući da je prethodno obrazložen pojam "prijevoznika", potrebno je podsjetiti da izraz mega (grč. μέγας, megále, méga - velik) označuje nešto veliko, golemo, ogromno, milijun puta veće od značenja osnovne riječi (...). Slijedom toga, moglo bi se reći da je mega prijevoznik najveći prijevoznik određene grane prometa na svijetu, na kontinentu, u velikoj ekonomskoj integraciji (npr. Europskoj uniji), u nekoj velikoj i razvijenoj državi, ili da je mnogo veći od svojih konkurenata. To su, zapravo, velike transportne (ili prometne) kompanije, i to: po veličini svojih kapaciteta, po veličini ostvarenog godišnjeg robnog prometa, po velikoj vrijednosti prometne suprastrukture, (tj. prijevoznih i/ili prekrcajnih sredstava), po velikim godišnjim ostvarenim prihodima, po velikom broju zaposlenih radnika (...), ali sve to u svjetskim razmjerima.

Iako još uvijek nema jednomislene definicije "mega prijevoznika" i neprijeporne kvantifikacije prethodna izvedena pridjeva "veliko", "golemo", "ogromno" moglo bi se na današnjem stupnju razvoja svjetskog prometnog sustava ustvrditi da bi "mega prijevoznik" trebao ispunjavati ove kriterije [5, p.4]:

- da ima brodske kapacitete nosivosti cca 100.000 TEU,
- da značajno sudjeluje u prijevozu svjetskog teretnog pomorskog prometa ili svjetskog putničkog prometa (npr. da se ubraja među prvih desetak najvećih prijevoznika),
- da je vrijednost njegove imovine veća od jedne milijarde USD,
- da ostvaruje godišnji prihod veći od jedne milijarde USD,
- da ima zaposlenih i po nekoliko desetaka tisuća radnika, ili čak više od stotinu tisuća radnika (...).

Prethodno navedene kvantifikacije temeljnih kriterija "mega prijevoznika" odnose se na "mega pomorske prijevoznike", ali se oni mogu primijeniti i na "mega prijevoznike" u svim drugim granama prometa,

primjerice u željezničkom, cestovnom, zračnom, poštanskotelekomunikacijskom (...) prometu.

Kako je malo prijevoznika koji mogu zadovoljiti tako zahtjevne kriterije za "mega prijevoznika", smatra se da bi takav prijevoznik trebao ispunjavati bar jedan od navedenih kriterija, i to: da raspolaže s imovinom u vrijednosti većoj od jedne milijarde USD, ili da ostvaruje godišnji prihod veći od jedne milijarde USD.

Kvantificirane navedene kriterije "mega prijevoznika" trebaju zadovoljiti i drugi "mega" poduzetnici, odnosno izuzetno velike kompanije, kao npr.: "mega" poduzetnici multimodalnog transporta ili neke druge multinacionalne kompanije. Činjenica je da su malobrojni članovi obitelji "mega prijevoznika", jer svaki takav prijevoznik velik, ogroman, globalno značajan, značajno je prisutan u većem dijelu svjetske robne razmjene, odnosno u većem dijelu svjetskog prometa robe (tereta, putnika, podataka...). Ako bi se pri definiranju "mega prijevoznika" imao na umu samo kriterij kapaciteta kontejnerskih brodova od 100.000 TEU (twenty foot equivalent units), takvih bi prijevoznika danas bilo u svijetu svega četiri - pet.

### 3.1.3. Bitne karakteristike "niša" prijevoznika *The relevant characteristics of "niche" operators*

Činjenica je da "mega prijevoznici" dominiraju svjetskim prometnim sustavom, da su oni nositelji i generatori ubrzanog razvoja prometne tehnike, tehnologije prometa, organizacije prometa, ekonomike prometa, prometnog menadžmenta, prometnog prava, da oni zadovoljavaju skoro dvije trećine potražnje na svjetskom prometnom tržištu, da oni diktiraju "pravila igre" na svjetskom prometnom tržištu, itd. Oni, međutim, iz brojnih razloga nisu u mogućnosti pružati kvalitetan i ekonomičan transportni servis na brojnim, malim, lokalnim i specifičnim prometnim tržištima, na kojima je po mnogo čemu specifična prometna ponuda i prometna potražnja.

U takvoj konstelaciji odnosa na specifičnim prometnim tržištima našli su svoju poslovnu priliku tzv. "niša" prijevoznici. To su, zapravo, mali ili srednji prijevoznici, u pravilu specijalizirani za prijevoze određenih vrsta tereta, na određenim prometnim pravcima najčešće lokalnog značenja, ponekada u funkciji ekskluzivnog prijevoznika neke velike proizvodne kompanije. "Niša" prijevoznici su u pravilu fleksibilniji i konkurentniji na svojim rutama (tj. prometnim pravcima) nego što bi to mogli biti "mega prijevoznici". Stalna opasnost od moćnih i velikih prijevoznika (tj. "mega prijevoznika") vrlo pozitivno utječe na kvalitetu servisa "niša" prijevoznika i učvršćivanje njihovih poslovnih pozicija na određenim prometnim pravcima.

"Niša" prijevoznici i "feeder" brodovi, odnosno feeder servis, imaju svojih brojnih sličnosti, posebice u sustavu kontejnerizacije linijskim brodovima. Naime, feeder brodovi su relativno mali specijalizirani brodovi dostavljači koji dopremaju teret iz obližnjih manjih luka do polazne luke linijskog broda (tj. broda maticice) ili preuzimaju teret s njega u luci prekrcaja i otpremaju ga do obližnjih manjih odredišnih luka. Time se bitno skraćuje trajanje putovanja linijskog broda i smanjuju

njegovi troškovi eksploatacije.<sup>1</sup> Feeder servis se posebice razvio na glavnim kontejnerskim pravcima Zapad - Istok na kojima prometuju potpuno kontejnerski brodovi četvrte, pete i šeste generacije, koji imaju kapacitete od 4.000 do 5.500 TEU, kao brodovi matice i, koji zbog dodatnih troškova i nedostatka suvremene lučke infrastrukture i lučke suprastrukture, ne pristaju u sporednim lukama (tj. lukama izvan glavnog plovidbenog pothvata). Feeder brodovi opskrbljuju brodove matice s kontejnerima iz bližih luka (manjih kontejnerskih terminala) ili preuzimaju kontejnere s brodova matice (tj. velikih kontejnerskih terminala) i prevoze ih do bližih manjih luka (terminala). Danas u feeder servisu prometuju potpuno kontejnerski brodovi nosivosti i do 1.500 TEU koji postižu brzinu veću od 30 čvorova. Eksperti za pomorski kontejnerski promet smatraju da u feeder servisu mogu opravdano sudjelovati i kontejnerski brodovi nosivosti i do 3.000 TEU.

Neprijeporna je činjenica da će potpuno kontejnerski brodovi najnovijih generacija zapravo biti brodovi matice koji će prevoziti izuzetno velike količine kontejneriziranog tereta samo između pet - šest u svijetu najvećih kontejnerskih terminala, a manji će brodovi, po sustavu feeder servisa, razvoziti kontejnere između srednjih i malih kontejnerskih terminala [1, p.144].

### 3.2. Kompatibilnost i komplementarnost mega i "niša" prijevoznika *The compatibility and the complements of mega carriers and "niche" operators*

Temeljna je i, zasigurno, jedna od najvažnijih pretpostavki optimizacije svjetskog prometnog sustava, a to jednako vrijedi i za velike kontinentalne, regionalne, gradske prometne sustave i u svjetskim razmjerima frekventne i značajne prometne koridore i prometne pravce, kompatibilnost<sup>2</sup> i komplementarnost<sup>3</sup> mega i "niša" prijevoznika. Iako je takva tvrdnja sama po sebi razumljiva i teorijski znanstveno utemeljena, potrebno ju je koncizno i obrazložiti.

U složenim, velikim dinamičkim stohastičkim prometnim sustavima, posebice u kombiniranom i multimodalnom transportu, u pravilu aktivno sudjeluju brojni sudionici, kao npr.: prijevoznici više grana prometa, špediteri, pomorski agenti, stivadori, skladištari, izvršitelji ugovorne kontrole, osiguratelji (...), brojna tijela uprave: carinska služba, veterinarski, fitosanitarni, tržišni inspektorati (...). U takvim se prometnim susta-

vima redovito u odgovarajućim kombinacijama primjenjuju suvremene tehnologije transporta, kao npr.: kontejnerizacija, RO-RO, LO-LO, FO-FO, HUCKEPACK i BIMODALNA tehnologija transporta. Super veliki i moćni prijevoznici (tj. "mega" prijevoznici) dominiraju i prema "svojim" pravilima poslovanja proizvode prometne usluge na najvažnijim svjetskim prometnim koridorima, pri čemu, zbog svoje brojne suvremene suprastrukture, primjerene organizacije upravljanja, rukovođenja i rada, obrazovnog i iskusnog menadžmenta (na svim razinama), financijskog potencijala (...), pružaju kvalitetan i ekonomičan servis mega korisnicima prometnih usluga, ostvarujući pri takvoj masovnoj proizvodnji prometnih usluga solidan prihod, odnosno profit i ekstra profit. U takvom poslovanju mega prijevoznici koriste sve svoje komparativne prednosti: tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske, pravne (...) u odnosu na "niša" prijevoznike, koji im gotovo ni u čemu ne mogu ozbiljno konkurirati.

Slično je i s "niša" prijevoznicima. I oni imaju svoje brojne komparativne prednosti, u odnosu na mega prijevoznike, jer su kao mali i srednji prometni poduzetnici vrlo fleksibilni, obično specijalizirani za prijevoze određenih vrsta tereta na određenim prometnim pravcima kao nadopunama glavnim prometnim koridorima, a time i nadopuna u globalnim procesima masovne proizvodnje prometnih usluga kojima dominiraju mega prijevoznici.

U kaleidoskopu<sup>4</sup> relevantnih značajki mega i "niša" prijevoznika može se utvrditi da su oni više ili manje, izravno ili neizravno, poslovno kompatibilni i komplementarni.

### 4. Najbitnije karakteristike mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta (MTO) *The most relevant characteristics of mega carriers and "niche" operators of multimodal transport (MTO)*

Najbitnije karakteristike mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta moguće je sustavno elaborirati i prezentirati u dvijema tematskim jedinicama: 1) važnije značajke temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO, "NIŠA"-MTO i 2) kompatibilnost i

1 Samo primjera radi dnevna cijena koštanja kontejnerskog broda kapaciteta cca 4000 TEU iznosi oko 25.000 USD.

2 Kompatibilan, -lna, -lno potječe od lat. riječi "compatibilis", a znači spojiv, dopustiv, koji se podnosi s nečim drugim (...). Kompatibilnost mega i "niša" prijevoznika u kontekstu tematike ove rasprave treba shvatiti da su takvi prijevoznici poslovno spojivi, dopustivi i podnošljivi, i to: tehnički, tehnološki, organizacijski, ekonomski, pravno (...) i da u svakom pogledu mogu biti lojalni konkurenti (...).

3 Komplementaran, -rna, -rno potječe od lat. riječi "complere", a znači upotpunjenje, nadopunjenje (...). Komplementarnost mega i "niša" prijevoznika u kontekstu tematike koja se elaborira u ovoj raspravi treba shvatiti da se takvi prijevoznici u procesu proizvodnje prometne usluge poslovno nadopunjavaju i da mogu u lojalnoj prometnoj utakmici osigurati brzo, sigurno i racionalno prometanje predmeta kao elemenata proizvodnje prometne usluge.

4 Kaleidoskop (grč. = kalós - lijep + eidos - lik, slika, izgled + skopéō - gledam, vidim, motrim): optička sprava u obliku cjevčice koja iznutra ima više duguljastih pod kutom složenih ogledala i raznobrojnih stakalca ili kamenčića među zrcalima; kod okretanja cjevčice stvaraju se u zrcalima lijepe simetrične šare (likovi) koji se mijenjaju brzinom okretanja cjevčice. Kaleidoskop u kontekstu tematike ovog istraživanja treba shvatiti kao izučavanja poslovnih odnosa u spektru raznobrojnih zrcala koja predstavljaju brojne aktivnosti mega i "niša" prijevoznika i mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta (MTO) u sklopu kompatibilnosti i komplementarnosti (...).

komplementarnost: MTO i MMTO i VO-MTO i NVO-MTO i NVO-MMTO i "NIŠA"-MTO.

#### 4.1. Važnije značajke temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO, "NIŠA"-MTO

*The significant characteristics of basic sorts of multimodal transport operators: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO, "NIŠA"-MTO*

U elaboriranju problematike temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti potrebno posebnu pozornost posvetiti ovim tematskim jedinicama: 1) relevantna obilježja poduzetnika multimodalnog transporta (MTO), 2) važnije karakteristike mega poduzetnika multimodalnog transporta (MMTO), 3) temeljne značajke pomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (VO-MTO), 4) bitne osobitosti nepomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (NVO-MTO), 5) tipične karakteristike nepomorskog prijevoznika kao mega poduzetnika multimodalnog transporta (NVO-MMTO) i 6) važnija obilježja "niša" poduzetnika multimodalnog transporta ("NIŠA"-MTO).

##### 4.1.1. Relevantna obilježja poduzetnika multimodalnog transporta (MTO)

*The relevant characteristics of multimodal transport operators (MTO)*

Prema konvenciji UN o međunarodnom multimodalnom transportu iz 1980. godine (čl. 1., st. 2) poduzetnik multimodalnog transporta (engl. *Multimodal Transport Operator* ili skr. MTO) je svaka osoba koja u svoje ime ili putem druge osobe, koja radi u njezino ime, sklopi ugovor o multimodalnom transportu i djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent, ili za račun pošiljatelja ili vozara koji sudjeluje u operacijama multimodalnog prijevoza i koja preuzima odgovornost za izvršenje ugovora. Radi zaštite interesa korisnika prijevoza iz praktičnih razloga, u međunarodnom multimodalnom prijevozu u kojemu se pojavljuju brojni sudionici, teži se usmjeravanju odgovornosti na jednu osobu - poduzetnika multimodalnog prijevoza. Osnovna funkcija takva poduzetnika proizlazi iz kombinacije špediterske i prijevoznicičke djelatnosti.

Poduzetnik međunarodnog multimodalnog transporta, prema spomenutoj Konvenciji, preuzima odgovornost za cjelokupno izvršenje prijevoznog procesa "od vrata do vrata", "od skladišta do skladišta", "od terminala do terminala", a u logističkom smislu "od sirovinke baze do potrošača". On je nalogodavac i u onim slučajevima kada se služi i drugim vozarima i osobama u dugim i složenim transportnim lancima. To je i razlog da u Konvenciji nije predviđena definicija tzv. "stvarnog vozara" (*performing carrier, actual carrier*), jer ta osoba, kojoj je poduzetnik povjerio prijevoz, sklapa ugovor samo s poduzetnikom u uvjetima unimodalnog prijevoza, tj. pošiljateljem i primateljem

robe. U multimodalnom prijevozu nije bitno koristi li se poduzetnik u izvršavanju prijevoznih zadataka vlastitim prijevoznim sredstvima ili u internim odnosima podugovaranja organizira cjelokupni prijevozni proces "od vrata do vrata". [2, p. 342]

Odgovornost poduzetnika multimodalnog prijevoza odnosi se na razdoblje od trenutka kada je pošiljku preuzeo od pošiljatelja ili osobe koja radi u njegovo ime, ili tijela (institucije) vlasti ili neke treće osobe kojoj se roba mora predati na prijevoz (u skladu sa zakonom ili propisima koji se primjenjuju u mjestu preuzimanja robe), do trenutka kada je pošiljku predao (isporučio) primatelju ili stavio robu na raspolaganje primatelju (u skladu s ugovorom o multimodalnom prijevozu ili sa zakonom ili običajima određene grane prometa u mjestu predaje), ili isporučio pošiljku tijelu (instituciji) vlasti ili trećoj osobi kojoj se mora isporučiti, u skladu sa zakonom ili propisima koji se primjenjuju u mjestu predaje (čl. 14.). To, uz ostalo, znači da, u uvjetima multimodalnog prijevoza, poduzetnik može primiti (prezeti) i predati pošiljku u bilo kojem mjestu prema ugovoru: u luci, na terminalu i sl., zavisno o tome je li početna ili završna dionica u lancu multimodalnog prijevoza pomorska ili riječna plovidba, željeznički, cestovni ili zračni prijevoz.

Poduzetnik multimodalnog prijevoza odgovara za čine i propuste svojih službenika ili agenata, kad takvi službenici ili agenti djeluju u granicama svoje službe, ili svake druge osobe čijim se uslugama služi u izvršenju ugovora o multimodalnom prijevozu, kad takva osoba djeluje u izvršenju ugovora, kao za svoje vlastite radnje ili propuste (čl. 15.). To, zapravo, znači da poduzetnik multimodalnog transporta (MTO) odgovara i za izbor i za rad svih osoba koje je angažirao u izvršenju multimodalnog prijevoza, i to od trenutka kada je pošiljku preuzeo (primio) do trenutka kada je tu istu pošiljku predao (isporučio) prema uvjetima konkretnog ugovora, odnosno isprave o multimodalnom prijevozu. [2, p. 345]

U međunarodnom multimodalnom transportu jedan je od osnovnih problema, s obzirom na brojne sudionike u njemu, izbor poduzetnika, tj. organizatora, koordinatora i izvršitelja cjelokupnog "paketa usluga" u prijevoznom procesu, odnosno transportnom pothvatu. U praksi se u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta javljaju: međunarodni špediteri, pomorski prijevoznici (tj. brodari) i pomorski agenti. Ako se analiziraju funkcije svih sudionika u multimodalnom transportu, dolazi se do zaključka da međunarodni špediteri imaju najviše uvjeta da se razviju u suvremenog poduzetnika cjelokupnog prijevoznog procesa "od vrata do vrata". To jednako vrijedi i za velike pomorske brodare.

Da bi špediter ili drugi aktivni sudionik u međunarodnom multimodalnom transportu imao potpun status poduzetnika toga transporta (tj. MTO), on bi morao posjedovati [1, p. 102]:

- visoko obrazovane i iskusne operativne i kreativne menadžere [cf. 4, p. 1-12],
- brojna moderna vlastita ili zakupljena prijevozna i prekrajna sredstva i znatan kontejnerski fond,
- znatan financijski kapital (obrotna sredstva i sredstva za proširenu reprodukciju),

- sustav organizacijskih jedinica (vlastitih i tuđih) u tuzemstvu i inozemstvu koji treba optimalno funkcionirati, posebno na prometnim pravcima (koridorima, rutama) na kojima se prevozi i organizira masovni robni promet,

- izgrađeni integralni informacijski sustav koji bi morao biti kompatibilan s informacijskim sustavima aktivnih sudionika u nacionalnom i međunarodnom prometnom, vanjskotrgovinskom i privrednom sustavu, a s kojima mora uspostavljati interakcije poslovne komunikacijske veze (...).

Temeljno rješenje optimizacije sustava multimodalnog transporta, ili općenito sustava industrije proizvodnje prometne usluge, zasniva se na učinkovitoj kooperaciji, koordinaciji, kompatibilnosti i komplementarnosti svih vrsta poduzetnika transportnih pothvata, ali i drugih aktivnih sudionika (i elemenata) u procesu proizvodnje prometne usluge.

#### 4.1.2. Važnije karakteristike mega poduzetnika multimodalnog transporta (MMTO) *The significant characteristics of mega multimodal transport operators (MMTO)*

U elaboriranju važnijih karakteristika mega poduzetnika multimodalnog transporta (eng. *Mega Multimodal Transport Operator*, skr. MMTO) potrebno je imati na umu prethodno obrazložene pojmove mega prijevoznika (cf. supra točku 3.1.2. Najbitnija obilježja mega prijevoznika), i poduzetnika multimodalnog transporta (cf. supra točku 4.1.1. Relevantna obilježja poduzetnika multimodalnog transporta - MTO), jer mega poduzetnik multimodalnog transporta (skr. MMTO) objedinjuje sva bitna obilježja mega prijevoznika i poduzetnika multimodalnog transporta (skr. MTO).

Sukladno prethodno navedenoj tvrdnji moglo bi se znanstveno utemeljeno ustvrditi da je za mega poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta (MMTO) karakteristično:

- To je gospodarstvenik, najčešće pravna osoba, koja u vlastito ime i za vlastit račun, ili koja putem druge osobe koja radi u njezino ime, sklapa ugovor o međunarodnom (najčešće) ili nacionalnom (mnogo rjeđe) multimodalnom transportu i koja djeluje kao nalogodavac, a ne kao agent, odnosno kao nositelj cjelokupnog transportnog pothvata u kojemu aktivno sudjeluje više prijevoznika (i mega i/ili "niša" prijevoznika) iz više različitih grana prometa. Takav poduzetnik odgovara i za izbor i za rad svih sudionika koje je angažirao u izvršenju pothvata multimodalnog prijevoza, i to od trenutka kada je pošiljku preuzeo do trenutka kada je tu istu pošiljku predao prema uvjetima konkretnog ugovora, odnosno isprave o multimodalnom prijevozu (...).

- Mega poduzetnik multimodalnog transporta (MMTO) može biti i pomorski prijevoznik kao poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Vessel Operating Multimodal Transport Operator* - skr. VO-MTO).

- Mega poduzetnik multimodalnog transporta (MMTO) može biti i pomorski prijevoznik kao mega poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Vessel Operating*

*Mega Multimodal Transport Operator* - skr. VO-MMTO).

- Mega poduzetnik multimodalnog transporta (MMTO) može biti i nepomorski prijevoznik kao poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Non-vessel Operating Multimodal Transport Operator* - skr. NVO-MTO).

- Mega poduzetnik multimodalnog transporta (MMTO) može biti i nepomorski prijevoznik kao mega poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Non-vessel Operating Mega Multimodal Transport Operator* - skr. NVO-MMTO).

- Ima vlastite brodske ili druge kapacitete nosivosti cca 100.000 TEU, ili može angažirati tuđa prijevozna sredstva i opremu takve nosivosti.

- Značajno sudjeluje u prijevozu svjetskog supstrata (npr. ubraja se među prvih desetak najvećih prijevoznika, odnosno pomorskih i/ili nepomorskih poduzetnika i/ili mega poduzetnika multimodalnog transporta).

- Vrijednost njegove imovine veća je od jedne milijarde USD i/ili ostvaruje godišnji prihod veći od jedne milijarde USD.

- Ima zaposlenih i/ili angažiranih nekoliko desetaka tisuća radnika; ima veći broj (npr. 10% od ukupno zaposlenih radnika) visoko obrazovanih i iskusnih menadžera, posebice kreativnih (top menadžera) i operativnih menadžera (srednje razine).

- Ima i/ili poslovno koristi primjeren sustav organizacijskih jedinica (vlastitih i/ili tuđih) u tuzemstvu i inozemstvu koji optimalno funkcioniraju, posebno na prometnim pravcima (koridorima, rutama) na kojima se prevozi i organizira masovni robni promet.

- U svojem poslovanju koristi efikasan integralni informacijski sustav koji mora biti kompatibilan s informacijskim sustavima aktivnih sudionika sustava multimodalnog transporta.

- Posluje sukladno ISO-normama [3, p. 25-34]: osiguranja kvalitete (*Quality Assurance* - QA), upravljanje kvalitetom (*Quality Management* - QM) i potpuno upravljanje kvalitetom (*Total Quality Management* - TQM).

Imajući na umu prethodno navedene vrlo zahtjevne karakteristike i uvjete poslovanja mega poduzetnika multimodalnog transporta (MMTO) može se utvrditi da je u svijetu vrlo malo (možda svega nekoliko) kompanija koje u potpunosti zadovoljavaju sve navedene reference takvih poduzetnika. Čini se da bi u kvantifikaciji tih referenci trebalo primijeniti pravila relativiteta, odnosno približnih i okvira velikih s minimalnim odstupanjima (npr.  $\pm 5\%$  ili  $\pm 10\%$ ), tako da bi mega poduzetnik multimodalnog prijevoza (MMTO), a to bi se moglo primijeniti i na mega prijevoznika, mogao biti onaj poduzetnik koji ispunjava najveći broj navedenih referenci u odnosu na druge takve poduzetnika. Jer, biti među svega nekoliko takvih velikih ili super velikih poduzetnika multimodalnog transporta u cijelom svijetu opravdano zaslužuje atribut "MEGA"!



#### 4.1.3. Temeljne značajke pomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (VO-MTO) *Basic characteristics of Vessel operating multimodal transport operator (VO-MTO)*

Za pomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (eng. *Vessel Operating Multimodal Transport Operator* - skr. VO-MTO) temeljna je značajka da takav poduzetnik istodobno objedinjuje sve funkcije pomorskog prijevoznika (tj. pomorskog broдача, vozara) i poduzetnika multimodalnog transporta (MTO), što posebno i ne treba obrazlagati. Pomorski prijevoznici u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta mogu se teorijski i/ili praktično pojaviti u različitim kombinacijama kao npr.: mega pomorski prijevoznik i mega poduzetnik multimodalnog transporta; mega pomorski prijevoznik i "niša" poduzetnik multimodalnog transporta; "niša" pomorski prijevoznik i mega poduzetnik multimodalnog transporta. Najpovoljnija je kombinacija mega pomorskog prijevoznika i mega poduzetnika multimodalnog transporta.

#### 4.1.4. Bitne osobitosti nepomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (NVO-MTO) *The relevant characteristics of Non-vessel operating multimodal transport operator (NVO-MTO)*

Nepomorski prijevoznik kao poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Non-vessel Operating Multimodal Transport Operator* - skr. NVO-MTO) predstavlja poduzetnika multimodalnog transporta koji istodobno nije i pomorski prijevoznik, odnosno pomorski brodar. To, međutim, ne znači da takav poduzetnik ne može u multimodalnom transportnom pothvatu, na određenoj dionici prijevoznog puta, koristiti usluge pomorskog prijevoznika. On gotovo redovito koristi usluge mega i/ili "niša" pomorskih prijevoznika (tj. pomorskih broдача), a može koristiti i usluge "feeder" brodova; i ne samo pomorskih prijevoznika, takav poduzetnik redovito koristi i usluge prijevoznika drugih grana prometa: cestovnih, željezničkih, riječnih, zračnih (...) prijevoznika, kao i ostalih aktivnih sudionika sustava multimodalnog transporta.

Najtipičniji "nepomorski prijevoznik" u funkciji poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta je međunarodni špediter. Istraživanja su pokazala da se međunarodni špediter pojavljuje u oko 60% slučajeva u funkciji poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta u odnosu na ukupan broj takvih poduzetnika u svjetskom sustavu multimodalnog transporta. To, međutim, ne znači da međunarodni špediteri kao poduzetnici multimodalnog transporta organiziraju cca 60% cjelokupnog svjetskog teretnog multimodalnog prometa<sup>5</sup>. Osim špeditera u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta (tj.

NVO-MTO) može se pojaviti pomorski agent, ali uz uvjet da je i za takvu djelatnost registriran.

Nepomorski prijevoznik u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta (tj. NVO-MTO) može se pojaviti i kao mega poduzetnik i kao "niša" poduzetnik, iako mega poduzetnici multimodalnog transporta imaju određene prednosti u odnosu na takve "niša" poduzetnike.

#### 4.1.5. Temeljne karakteristike nepomorskog prijevoznika kao mega poduzetnika multimodalnog transporta (NVO-MMTO) *Basic characteristics of Non-vessel operating multimodal transport operator (NVO-MMTO)*

Za nepomorskog prijevoznika kao mega poduzetnika multimodalnog transporta (eng. *Non-vessel Operating Mega Multimodal Transport Operator* - skr. NVO-MMTO) tipične su karakteristike mega poduzetnika multimodalnog transporta (cf. supra točku 4.1.2.

Važnije karakteristike mega poduzetnika multimodalnog transporta - MMTO) i nepomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta (cf. supra točku 4.1.4. Bitne osobitosti nepomorskog prijevoznika kao poduzetnika multimodalnog transporta - NVO-MTO). To pojednostavljeno znači da je nepomorski prijevoznik kao mega poduzetnik multimodalnog transporta veliki (ili super veliki) i u svjetskim razmjerima značajan poduzetnik međunarodnog multimodalnog transporta (tj. MMTO) koji istodobno nije i pomorski prijevoznik, odnosno pomorski brodar, kao na primjer veliki međunarodni špediteri (primjer: Schenker & Co.).

#### 4.1.6. Važnija obilježja "niša" poduzetnika multimodalnog transporta ("NIŠA"-MTO) *The significant characteristics of "niche" multimodal transport operators ("NICHE"-MTO)*

"Niša" poduzetnik multimodalnog transporta (eng. *Niche Multimodal Transport Operator*) na odgovarajući način objedinjuje bitne karakteristike "niša" prijevoznika (cf. supra točku 3.1.3. Bitne karakteristike "niša" prijevoznika) i poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta (cf. supra točku 4.1.1. Relevantna obilježja poduzetnika multimodalnog transporta-MTO). To zapravo znači da je "niša" poduzetnik multimodalnog transporta mali ili srednji poduzetnik, u pravilu specijaliziran za transportne pothvate određenih vrsta tereta, na određenim prometnim pravcima, najčešće lokalnog značenja, ponekada u funkciji ekskluzivnog poduzetnika neke velike proizvodne i/ili izvozno-uvozne kompanije. Takvi poduzetnici mogu biti i pomorski prijevoznici kao poduzetnici multimodalnog transporta (tj. VO-MTO) i nepomorski prijevoznici kao poduzetnici multimodal-

<sup>5</sup> Udio međunarodnih špeditera u organizaciji svjetskih robnih tokova: prema masi supstrata, prema vrstama transporta (konvencionalni, multimodalni), prema granama prometa (...) bit će predmetom posebne znanstvene studije.

nog transporta (tj. NVO-MTO). Oni su u pravilu fleksibilniji i konkurentniji na svojim prometnim pravcima u odnosu na mega poduzetnike multimodalnog transporta (tj. MMTO).

#### 4.2. Kompatibilnost i komplementarnost: MTO i MMTO i VO-MTO i NVO-MTO i NVO-MMTO i "NIŠA"-MTO

##### *The compatibility and the complements: MTO and MMTO and VO-MTO and NVO-MTO and "NICHE"-MTO*

Kompatibilnost i komplementarnost svih temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta (cf. supra točku 4.1. Važnije značajke temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta: MTO, MMTO, VO-MTO, NVO-MTO, NVO-MMTO, "NIŠA"-MTO) je zasigurno i neprijeporno jedna od najvažnijih pretpostavki optimizacije svjetskog prometnog sustava, a to jednako vrijedi i za velike kontinentalne, regionalne, granske prometne sustave i u svjetskim razmjerima frekventne i značajne prometne koridore i prometne pravce, posebice kada se radi o složenim i dugačkim transportnim lancima. Takva je tvrdnja sama po sebi razumljiva i znanstveno utemeljena, pa nju sukladno tome i ne bi trebalo posebno obrazlagati. No, bez obzira na to na ovome se mjestu navodi nekoliko činjenica koje neprijeporno podupiru hipotezu o kompatibilnosti i komplementarnosti svih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta, i to:

- Poduzetnici međunarodnog multimodalnog transporta, bez obzira o kojoj se vrsti radi, već dvadesetak godina suvereno vladaju glavnim svjetskim robnim tokovima, pridonoseći time optimizaciji proizvodnje prometne usluge, i to svih vrsta i razina prometnih sustava (...).

- Mega poduzetnici multimodalnog transporta, bez obzira radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao poduzetnicima multimodalnog transporta, dominiraju u proizvodnji prometne usluge na svim najvažnijim svjetskim prometnim koridorima. To je i razumljivo, jer oni raspolažu (ili se koriste) s velikim i suvremenim transportnim kapacitetima (tj. prometnom suprastrukturuom), imaju primjereno ustrojenu organizaciju upravljanja, rukovođenja i rada, imaju obrazovane i iskusne menadžere (na svim razinama) i druge specijalizirane eksperte (interdisciplinarno i multidisciplinarno obrazovane ...), imaju veliki financijski potencijal, imaju djelotvorne informacijske sustave (...). Oni pružaju kvalitetan i ekonomičan servis mega korisnicima prometnih usluga, a u masovnoj proizvodnji prometnih usluga ostvaruju odgovarajući profit i ekstra profit.

- Mega poduzetnici multimodalnog transporta u svojem poslovanju primjereno koriste svoje tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne prednosti u odnosu na "niša" poduzetnike multimodalnog

transporta. Iako "niša" poduzetnici ne mogu ozbiljno konkurirati mega poduzetnicima, posebice u masovnoj proizvodnji prometnih usluga na glavnim svjetskim prometnim koridorima, činjenica je da bi efikasnost i učinkovitost mega poduzetnika bila bitno umanjena da u proizvodnji prometne usluge uopće ne sudjeluju "niša" poduzetnici. Iz takve činjenice proizlazi i nova činjenica, a ta je da između mega i "niša" poduzetnika zapravo ne postoji nelojalna konkurencija, nego visoki stupanj komplementarnosti i kompatibilnosti, te njihov zajednički utjecaj na optimizaciju prometnih sustava (svih vrsta i na svim razinama).

- "Niša" poduzetnici multimodalnog transporta, neovisno o tome radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao poduzetnicima multimodalnog transporta, imaju svoje brojne komparativne prednosti u odnosu prema mega poduzetnicima, jer su oni vrlo fleksibilni, u pravilu specijalizirani za transportne pothvate određenih vrsta tereta, a djeluju kao nadopuna ili "produžena ruka" mega poduzetnika na određenim prometnim koridorima. Time "niša" poduzetnici bitno, izravno i pozitivno utječu na optimizaciju prijevoznih procesa lokalnog značenja (tj. na priključcima glavnih prometnih koridora), ali i istodobno bitno, neizravno i pozitivno utječu na optimizaciju prijevoznih procesa na glavnim svjetskim koridorima na kojima dominiraju mega poduzetnici multimodalnog transporta.

U kaleidoskopu relevantnih značajki svih temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta može se utvrditi da su oni izravno ili neizravno, više ili manje, poslovno kompatibilni i komplementarni.

#### 5. Pravno ekonomske implikacije isprava u međunarodnom multimodalnom transportu

##### *Legal and economic implications of documents in international multimodal transport*

U međunarodnom multimodalnom i kombiniranom transportu više od dvadesetak godina rabe se različite prijevozne isprave.<sup>6</sup> Gotovo svaka od takvih isprava više je puta mijenjana i nadopunjavana sukladno zahtjevima modernizacije i stupnju razvoja pojedinih grana prometa, odnosno stupnju razvoja suvremenih tehnologija transporta (posebice kontejnerizacije), ali i zahtjevima određenih međunarodnih organizacija i konvencija.

Svaka isprava o prijevozu stvari, kao posljedica sklopljenih ugovora o multimodalnom i kombiniranom transportu, ima svoje specifične pravnoekonomske implikacije, a što se koncizno elaborira za samo nekoliko najvažnijih takvih isprava:

FIATA - teretnica za multimodalni transport (FBL). Prvu takvu ispravu FIATA (tj. Međunarodni savez špe-

6 Ograničeni prostor ove rasprave razlogom je da se samo po nekoliko rečenica posvećuje najvažnijim ispravama u međunarodnom i kombiniranom transportu i njihovim implikacijama, iako bi se toj problematici trebala posvetiti pažnja posebne studije.

diterskih udruženja ili FIATA - skr. *Fédération Internationale des Associations des Transitaires et Associations*, France), a radilo se zapravo o FIATA-teretnici za kombinirani transport (eng. *FIATA Combined Transport Bill of Lading* ili skr. FBL). U uporabi je od 1971. godine, a bila je revidirana 1982., 1984. i 1992. godine. Najnovija varijanta špediterske teretnice ima službeni naziv FIATA - teretnica za multimodalni transport (eng. *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading* ili skr. FBL). U uporabi je od 1992. godine. FIATA ima autorско pravo na FBL. Izdana je u skladu s Pravilnikom UNCTAD/ICC<sup>7</sup> za međunarodne transportne dokumente. FBL (1992.) sa Standardnim uvjetima je u najvećoj mjeri usklađena s odredbama Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu (1980.).

FIATA je izdala i Uputstvo o uporabi FIATA-teretnice za multimodalni transport iz 1992. godine, koje je integralni dio Licencnog ugovora koji sklapaju Međunarodni savez špediterskih udruženja (FIATA) i nacionalna špediterska udruženja (npr. Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske).

Prema standardnim uvjetima FIATA-teretnice za multimodalni transport (1992.), koji su tiskani na poleđini utržive FBL, proizlaze prava, obveze i odgovornosti ugovornih stranaka: špeditera (u funkciji poduzetnika multimodalnog transporta - MTO) i predavatelja pošiljke (eng. *Consignor*). Time FBL implicira određene, ali i specifične pravnoekonomske implikacije za glavne stranke u multimodalnom transportu. Brojna su pitanja regulirana FBL, a od kojih se spominju samo najvažnija: izdavanje FBL, prenosivost FBL i pravo na robu, prijevoz opasne robe i obeštećenje, odgovornost špeditera kao poduzetnika multimodalnog transporta, ograničenje odgovornosti špeditera kao poduzetnika multimodalnog transporta, odgovornost osoba u službi špeditera i ostalih osoba, načini i putovi prijevoza, vozarina i troškovi, zajednička (generalna) havarija (...). [2, p. 98-106]

MULTIDOC - teretnica za multimodalni transport. BIMCO (tj. Baltička i međunarodna pomorska konferencija; organizacija brodara i agenata, Kopenhagen, eng. *The Baltic and International Maritime Conference*, skr. BIMCO) izdao je još 1977. godine prijevoznu ispravu s nazivom "COMBIDOC", kojoj je prethodila slična isprava s nazivom "COMBICONBILL" (iz 1971.). "COMBIDOC" ili "*Combined Transport Document*" je zapravo, prijevozna isprava za kombinirani transport, koju su povremeno izdavali pomorski brodari, odnosno u njihovo ime i za njihov račun pomorski agenti.

Kako "Combidos" nije zadovoljavao zahtjeve Pravilnika UNCTAD/ICC o dokumentima za multimodalni transport, to je BIMCO revidirao taj dokument i 1995. godine izdao novu prijevoznu ispravu s nazivom "MULTIDOC '95" (tj. *Multimodal Transport Bill of Lading*). To je, zapravo "Teretnica za multimodalni transport", koja je, kao i klasične "teretnice" (tj. prijevozne isprave u pomorskom prometu), vrijednosni papir, prenosiva je i utrživa. Na poleđini MULTIDOC-a tiskani su Stand-

ardni uvjeti koji se temelje na Pravilima UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu (cf. ICC Publication No. 481). Ta isprava (tj. "MULTIDOC '95") ima 25 klauzula, a najvažnije jesu: primjena teretnice, zastara o isporuci pošiljke, sudbenost i primjena prava, odgovornost poduzetnika multimodalnog transporta, ograničenje odgovornosti poduzetnika (tj. MTO), prijevoz opasne robe, vozarina i troškovi, založno pravo (...). "MULTIDOC '95" je po svojim bitnim karakteristikama vrlo slično prijevozna isprava FBL (tj. *Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading* - 1992.).

Istodobno s izdavanjem prijevozne isprave "MULTIDOC '95" BIMCO je izdao i sličnu prijevoznu ispravu s nazivom "MULTIWAYBILL '95" (tj. "*Multimodal Transport Waybill*"). To je, zapravo, "Brodski teretni list za multimodalni transport", koji je gotovo identičan MULTIDOC-u, ali nije vrijednosni papir, odnosno nije utrživ i ne može se indosamentom prenositi (...).

COMBICONBILL - teretnica za kombinirani transport. BIMCO je još 1971. godine izdao prvu varijantu "Teretnice za kombinirani transport" (tj. *Combined Transport Bill of Lading*, skr. "COMBI-CONBILL"). Više od dvadesetak godina rabila se paralelno s FIATA-teretnicom za kombinirani transport (tj. *FIATA Combined Transport Bill of Lading*). Godine 1995. BIMCO je revidirao tu prijevoznu ispravu i izdao znatno izmijenjenu i dopunjenu utrživu teretnicu za kombinirani transport (tj. *Negotiable Combined Transport Bill of Lading*, skr. "COMBICONBILL"). Ta je isprava vrijednosni papir, prenosiva je indosamentom i utrživa je, a prilagođena je zahtjevima suvremenog kombiniranog transporta.

Godine 1995. BIMCO je izdao i drugu sličnu, gotovo identičnu prijevoznu ispravu s nazivom "COMBICONWAYBILL" (tj. "*Combined Transport Sea Waybill*"). To je "Pomorski (ili brodski) teretni list za kombinirani transport", koji nije vrijednosni papir, odnosno nije utrživ i ne može se prenositi indosamentom (...).

Obje ove prijevozne isprave (tj. "COMBICONBILL" i "COMBICONWAYBILL") imaju na poleđini tiskane Standardne uvjete s 24 Klauzule (...).

## 6. Zaključak Conclusion

Promet (i transport) predstavlja krvotok svakog gospodarskog i društvenog organizma. Prometni sustavi: regionalni, nacionalni, višenacionalni ili međunarodni, i njihovi podsustavi (npr. pomorski, željeznički, cestovni ...) ne mogu optimalno funkcionirati bez aktivnog sudjelovanja mega i "niša" prijevoznika i mega i "niša" poduzetnika multimodalnog transporta.

Razumjevanje pojmova mega i "niša" prijevoznika i poduzetnika multimodalnog transporta pretpostavlja solidan kvantum znanja o transportu i prometu općenito, a posebice o kombiniranom i multimodalnom transportu, prijevoznicima i poduzetnicima multimo-

7 UNCTAD - skr. "*United Nations Conference on Trade Development*" - Konferencija UN za trgovinu i razvoj, Ženeva  
ICC - skr. "*International Chamber of Commerce*" - Međunarodna trgovinska komora, Paris

dalnog transporta, i to s tehničkog, tehnološkog, organizacijskog, ekonomskog i pravnog stajališta (...). O tome su u ovoj raspravi navedene temeljne spoznaje.

Sukladno tome mega prijevoznik je najveći prijevoznik određene grane prometa na svijetu, na kontinentu, u velikoj ekonomskoj integraciji, u nekoj velikoj i razvijenoj državi, koji je mnogo veći od svojih konkurenata. Takvi prijevoznici dominantno "vladaju" glavnim svjetskim robnim tokovima, prevozeći više od 60% svjetskog supstrata. Na brojnim malim, lokalnim i specifičnim prometnim tržištima djeluju tzv. "niša" prijevoznici. To su, zapravo, mali i srednji prijevoznici, u pravilu specijalizirani za prijevoz određenih vrsta tereta, na određenim prometnim pravcima najčešće lokalnog značenja, ponekada u funkciji ekskluzivnog prijevoznika neke velike proizvodne i/ili izvozno-uvodne kompanije. Slično mega prijevoznicima, koji imaju brojne komparativne prednosti u prijevozu supstrata na glavnim svjetskim prometnim koridorima, odnosno glavnim svjetskim prometnim pravcima, i "niša" prijevoznici imaju svoje komparativne prednosti na određenim prometnim pravcima lokalnog značenja i u prijevozu manjih količina posebnih vrsta tereta. Stoga "niša" prijevoznici predstavljaju "produženu ruku" mega prijevoznicima i tako zajedno stvaraju temeljne pretpostavke za optimalnu proizvodnju prometnih usluga u globalnom svjetskom prometnom sustavu. U kaleidoskopu relevantnih značajki mega i "niša" prijevoznika može se znanstveno utemeljeno ustvrditi da su oni više ili manje, izravno ili neizravno, poslovno kompatibilni i komplementarni.

I poduzetnici multimodalnog transporta, koji funkcionalno i učinkovito objedinjuju prijevoznike i špediterske djelatnosti, mogu biti i mega i "niša" poduzetnici. Mega poduzetnik multimodalnog transporta (MMTO) objedinjuje sva bitna obilježja mega prijevoznika i poduzetnika multimodalnog transporta (MTO). MMTO treba ispunjavati zahtjeve karakteristike i uvjete, jer biti među nekoliko najvećih i najuspješnijih takvih poduzetnika nije nimalo lako i jednostavno. Mega poduzetnik multimodalnog transporta, uz ostalo, treba: imati vlastite ili angažirane tuđe prijevozne kapacitete za cca 100.000 TEU, značajno sudjelovati u prijevozu svjetskog supstrata (npr. da se ubraja među prvih desetak takvih poduzetnika...), imati imovinu u vrijednosti većoj od jedne milijarde USD i/ili ostvarivati godišnji prihod veći od jedne milijarde USD, imati više desetaka tisuća zaposlenih i/ili angažiranih radnika (i menadžera i različitih specijalista...), imati i/ili poslovno koristiti primjeren sustav organizacijskih jedinica (vlastitih i/ili tuđih) u tuzemstvu i inozemstvu (...), koristiti efikasan integralni informacijski sustav (...), poslovati sukladno ISO-normama (QA, QM i TQM)... MMTO može biti i pomorski prijevoznik (VO-MTO) i nepomorski prijevoznik kao poduzetnik multimodalnog transporta (NVO-MTO), ali i pomorski prijevoznik (VO-

MMTO) i nepomorski prijevoznik kao mega poduzetnik multimodalnog transporta (NVO-MMTO).

Mega poduzetnici multimodalnog transporta, s obzirom na veličinu svojih resursa (kapaciteta, kapitala, angažiranih ljudskih potencijala...), dominiraju na glavnim svjetskim prometnim koridorima i sudjeluju u gotovo dvije trećine procesa proizvodnje prometne usluge (...). Oni imaju brojne komparativne prednosti na glavnim prometnim koridorima u odnosu na "niša" poduzetnika (...).

"Niša" poduzetnici multimodalnog transporta, neovisno o tome radi li se o pomorskim ili nepomorskim prijevoznicima kao poduzetnicima multimodalnog transporta, imaju svoje brojne komparativne prednosti u odnosu na mega poduzetnike, jer su oni, kao mali i srednji poduzetnici, vrlo fleksibilni, u pravilu specijalizirani za transportne pothvate određenih vrsta tereta, a djeluju kao nadopuna ili "produžena ruka" mega poduzetnika na određenim prometnim koridorima (...). U kaleidoskopu najbitnijih obilježja svih temeljnih vrsta poduzetnika multimodalnog transporta može se znanstveno utemeljeno ustvrditi da su oni više ili manje, izravno ili neizravno, poslovno kompatibilni i komplementarni.

Mega i "niša" poduzetnici multimodalnog transporta u svojem poslovanju više od dvadesetak godina rabe različite prijevozne isprave, a od kojih su najvažnije ove: FBL, MULTIWAYBILL, COMBICONBILL i COMBICONWAYBILL.

## Literatura

### References

- [1] Zelenika, R. - Jakomin, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1995.
- [2] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.
- [3] Zelenika, R.: ISO-norme kvalitete - činitelj uspješnosti poslovanja špediterskog poduzeća, Hrvatska gospodarska revija, Inženjerski biro d.d., Zagreb, XLVI, 1997., 1.
- [4] Zelenika, R. - Lipičnik, M.: Obrazovanje i usavršavanje prometnih menadžera u kaleidoskopu interdisciplinarnosti i multidisciplinarnosti, 4. Međunarodni znanstveni in strukovni simpozij "Upravljanje prometa", Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru (i drugi), Maribor, 22.-23.4.1997.
- [5] xxx MEGA MULTIMODAL TRANSPORT OPERATORS & MEGA CARRIERS, Report by the UNCTAD secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/SOD/MT/4, 25. February 1994.

Rukopis primljen: 26. 9. 1997.