

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**ANA MATKOVIĆ**

**MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH**  
**ZA JAVNI PROMET**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2014.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

**MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA**  
**JAVNI PROMET**  
**MULTIPLIER EFFECTS OF THE DEVELOPMENT OF PORTS OPEN**  
**FOR PUBLIC TRANSPORT**  
**DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor: dr.sc. Blanka Kesić

Student/studentica: Ana Matković

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0081125056

Rijeka, rujan 2014.

Student/studentica: Ana Matković

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0081125056

## **IZJAVA**

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom **MULTIPLIKATIVNI UČINCI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET** izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Blanke Kesić.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Studentica

Ana Matković

## **SAŽETAK:**

Da bi se promet normalno odvijao potrebno je da luka ima odgovarajući lučki sustav te da izvršava svoje funkcije koje ima kao luka. U lukama otvorenim za javni promet javlja se više organizacijskih struktura koje imaju svoje prednosti i nedostatke.

Logistički čimbenici omogućuju razvoj lučkog sustava cijele zemlje, dok ekonomski čimbenici u lučkom poslovanju omogućuju lučku uslugu koja je proizvod samog rada.

Multiplikativni učinci luka otvorenih za javni promet imaju utjecaj na ekonomski razvoj države. Analizom ukupnog broja zaposlenih, BDP-a te ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu možemo uočiti da je 2008.godina bila najbolja, sa najvećim spomenutim vrijednostima, dok nakon 2008.godine te vrijednosti su u padu.

Ključne riječi: luka, lučki sustav, organizacijska struktura, logistički i ekonomski čimbenici, multiplikativni učinci

## **SUMMARY:**

In order for the transport to be carried out in its normal course, it is necessary for the port to have an appropriate port system and for it to perform its port duties. A number of organisational structures that have their own pros and cons can be found in the ports open for public transport.

Logistic factors enable the development of the port system of the whole country, while the economic factors in the port management provide the access to the port service that is the product of the executed work itself.

Multiplier effects of the ports open for public transport affect the economic development of the whole country. Performing the analysis of the total number of employed persons, of the GDP and realized investments, one can conclude that the year 2008 was the most profitable one, with the highest values of the previously mentioned factors, while the same values seem to be lowering afterwards.

Key words: port, port system, organisational structure, logistic and economic factors, multiplier effects

# SADRŽAJ:

<b>1. UVOD.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA.....</b>	<b>1</b>
1.2. RADNA HIPOTEZA.....	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA.....	2
1.4. ZNANSTVENE METODE.....	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
<b>2. TEORIJSKE ZNAČAJKE I TEMELJNA OBILJEŽJA MORSKIH LUKA.....</b>	<b>4</b>
2.1. ULOGA MORSKIH LUKA U GOSPODARSKOM SUSTAVU.....	4
2.2. LUKE.....	4
2.3. LUČKI SUSTAV.....	5
2.4. FUNKCIJE LUKE.....	7
2.5. ČIMBENICI RAZVOJA LUKE.....	10
2.6. PODJELA MORSKIH LUKA.....	11
2.7. RAZVRSTAJ LUKA.....	13
2.7.1. Luke otvorene za javni promet.....	13
2.7.2. Luke posebne namjene.....	14
<b>3. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET S ASPEKTA ORGANIZACIJSKE STRUKTURE.....</b>	<b>15</b>
3.1. FUNKCIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	16
3.2. DIVIZIJSKA ILI TERITORIJALNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	18
3.3. PROJEKTNJA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	21
3.4. MATRIČNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	22
<b>4. POKAZATELJI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>24</b>

<b>4.1. LOGISTIČKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>24</b>
<b>4.1.1. Prometna infrastruktura.....</b>	<b>24</b>
<b>4.1.1.1. Kopnena prometna povezanost.....</b>	<b>26</b>
<b>4.1.1.2. cestovna prometna povezanost.....</b>	<b>27</b>
<b>4.2.1. Lučka i poslovna politika.....</b>	<b>28</b>
<b>4.2.1.1. Lučka politika.....</b>	<b>29</b>
<b>4.2.1.2. Poslovna politika luka.....</b>	<b>30</b>
<b>4.2.1.3. Institucionalni okvir.....</b>	<b>32</b>
<b>4.2.1.4. Prometna politika Europske unije.....</b>	<b>32</b>
<b>4.2. EKONOMSKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>34</b>
<b>4.2.1. Prihodi i rashodi u lukama otvorenim za javni promet.....</b>	<b>36</b>
<b>5. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>39</b>
<b>5.1. EKONOMSKE MJERE.....</b>	<b>39</b>
<b>5.2. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>41</b>
<b>5.3. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>43</b>
<b>5.4. ANALIZA STANJA MULTIPLIKATIVNIH UČINAKA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET.....</b>	<b>45</b>
<b>5.4.1. Zaposlenost.....</b>	<b>46</b>
<b>5.4.2. Bruto domaći proizvod – BDP.....</b>	<b>51</b>
<b>5.4.3. Investicije.....</b>	<b>56</b>
<b>6. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>63</b>
<b>LITERATURA.....</b>	<b>65</b>
<b>POPIS TABLICA.....</b>	<b>67</b>
<b>POPIS GRAFIKONA.....</b>	<b>68</b>
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>68</b>

## **1. UVOD**

U današnje vrijeme bitno je postići povezanost između pomorske luke i kopnenog zaleđa. Da bi se ta veza mogla ostvariti bitno je da luka izvršava sve svoje funkcije koje su joj zadane i da ima odgovarajući lučki sustav.

Prilikom izvršavanja svojih obaveza, luke otvorene za javni promet imaju i svoju organizacijsku strukturu koja omogućuje pravilno i uspješno poslovanje luke. Da bi organizacijska struktura luka mogla ostvariti poslovni dobitak, bitno je imati odgovarajuće zaposlenike koji će to omogućiti.

Osim navedenih komponenti za uspješno poslovanje luka zaslužni su i logistički i ekonomski čimbenici. Logistički čimbenici promatraju prometnu infrastrukturu lučkog sustava te lučku, poslovnu i prometnu politiku EU. Ekonomski čimbenici sagledavaju ekonomski razvoj kroz prihode i rashode koji se javljaju u lukama te multiplikativne učinke luka otvorenih za javni promet.

Multiplikativni učinci dijele se na mikro i makro multiplikativne učinke, a oboje su veoma bitni. Mikro efekti sagledavaju život pojedinca, dok makro efekti omogućuju pogled na cijeli gospodarski aspekt. Cilj ovog rada je potvrditi postavljenu hipotezu o utjecaju mikro i makro multiplikativnih učinaka na poslovanje luka otvorenih za javni promet i na cijelo gospodarstvo.

### **1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKT ISTRAŽIVANJA**

Problem istraživanja ovog diplomskog rada vezan je uz pitanje nedovoljnog pregleda i analiziranja multiplikativnih učinke luka otvorenih za javni promet koji utječu na razvoj luke i općenito, cijelo gospodarstvo.

Iz takve problematike definiran je i predmet istraživanja: istražiti i sistematizirati pitanja koja su vezana za multiplikativne učinke koji utječu na luke otvorene za javni promet te njihova analiza.

Objekt istraživanja su: luka i lučki sustav, multiplikativni učinci, logistički i ekonomski čimbenici te organizacijska struktura luka.

## **1.2. RADNA HIPOTEZA**

U okviru tako definiranih problema i predmeta istraživanja postavljena je temeljna radna hipoteza: objektivnim znanjem i sustavnim proučavanjem multiplikativnih učinaka nastoji se potvrditi činjenica o utjecaju multiplikativnih učinaka na luke otvorene za javni promet i cijelo gospodarstvo.

## **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

Imajući na umu problem i predmet istraživanja, određeni su svrha i ciljevi istraživanja.

Svrha istraživanja je uz pomoć određenih teorijskih spoznaja i znanstvenih metoda istražiti utjecaj mikro i makro multiplikativnih učinaka i njihovu važnost na uspješno poslovanje luka otvorenih za javni promet.

Ciljevi istraživanja su znanstvenim metodama dati uvid u temeljne značajke luka otvorenih za javni promet, njihovu organizacijsku strukturu te logističke i ekonomske čimbenike s naglaskom na analizi multiplikativnih učinaka luka otvorenih za javni promet.

## **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Prilikom razrade tematike, u odgovarajućim kombinacijama koristit će se sljedeće znanstvene metode: metoda indukcije i dedukcije, metoda analize i sinteze, metoda deskripcije, metoda dokazivanja, komparativna metoda te metoda klasifikacije.

## **1.5. STRUKTURA RADA**

Struktura diplomskog rada, s naslovom Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet podijeljena je na šest cjelina.

U prvom dijelu, Uvodu, objašnjen je problem, predmet i objekt istraživanja, postavljena je temeljna hipoteza, određeni su svrha i ciljevi istraživanja, navedene su znanstvene metode te je objašnjena struktura rada.

Drugi dio ima naslov Teorijske značajke i temeljna obilježja morskih luka. U ovom dijelu obrađeni su luka i lučki, funkcije i čimbenici luka koji su relevantni za njezin razvoj te je objašnjena podjela morski luka na luke otvorene za javni promet i na luke posebne namjene.



U trećem dijelu obrađena je organizacijska struktura luka s aspekta luka otvorenih za javni promet. Navedene su moguće organizacijske strukture koje luke mogu imati sa svim svojim prednostima i nedostacima.

U četvrtom dijelu koji ima naslov pokazatelji razvoja luka otvorenih za javni promet obrađeni su svi logistički i ekonomski čimbenici koji su zaslužni za uspješno poslovanje luke.

Peti dio, multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet obrađene su ekonomske mjere te mikro i makro multiplikativni učinci koji utječu na luke otvorene za javni promet. Također, definirana je Nacionalna klasifikacija djelatnosti 2007. i Državni statistički ljetopis koji su omogućili izračunavanje i prikaz ukupnog broja zaposlenih, BDP-a i ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu preko baznih, verižnih indeksa te promjene godišnje stope.

Posljednji, šesti dio, Zaključak, sastojat će se od sinteze i pregleda spoznaja do kojih se došlo prilikom pisanja diplomskog rada.

## **2. TEORIJSKE ZNAČAJKE I TEMELJNA OBILJEŽJA MORSKIH LUKA**

### **2.1. ULOGA MORSKIH LUKA U GOSPODARSKOM SUSTAVU**

Promet i pomorstvo od velikog su značaja za gospodarski i društveni razvoj svijeta. Kao i u prošlosti, tako i danas more se smatra najjednostavnijim načinom prijevoza velikih količina roba zbog toga što nije potrebno u njega ulagati i nadograđivati već je bitno da se za uspješno obavljanje svih robnih razmjena na početnim i završnim točkama morskih putova opreme i izgrade luke kao čvorišta kopnenog i pomorskog prijevoza. Morem se odvija 4/5 cjelokupne svjetske međunarodne robne razmjene.

### **2.2. LUKE**

Luke zauzimaju posebno mjesto u prometnom sustavu. One imaju važnu ulogu u međunarodnoj robnoj razmjeni te u svjetskoj i nacionalnoj privredi. Osnovna funkcija morskih luka je povezivanje pomorskog i kopnenog prometa.

Luke su dio prometnog sustava određene zemlje i služe kao zbirno mjesto u koje se slijeva promet sa svih prometnih grana i prijevoznih sredstava. Ne pripadaju niti jednoj prometnoj grani, nego su unutar prometnog sustava onaj čimbenik o kojemu ovisi pravilno funkcioniranje svih ostalih sudionika u svjetskom prometu. (Kesić, 2003., p: 17.)

Zadatak morskih luka je da pružaju najpovoljnije usluge sa najmanjim mogućim troškovima te da svojim doprinosom pomažu u napretku gospodarskih djelatnosti u cijelom svijetu. Luke se smatraju središtima u kojima se odvija svjetska podjela rada u sklopu prometnog procesa.

Svoje glavno značenje iskazuju kroz to što su: ( Kesić, 2003., p: 19.)

- Središta koordinacije prometnih grana koje se u njima sastaju
- Robno-prometna središta preko kojih se obavlja transfer tereta između prometnih grana i unutar luka i regiona
- „amortizeri“ za neutralizaciju neravnomjernosti u prevoženju pojedinim prometnim granama i u distribuciji roba i prometa na tržištu.

### 2.3. LUČKI SUSTAV

Lučki sustav definira se kao dio svjetskog prometnog sustava u kojem se dešavaju promjene između nositelja kopnenog i pomorskog prometa. Bitno je postići međusobnu povezanost unutarnjih i vanjskih čimbenika jer se na taj način olakšava premještanje putnika/tereta s jednog na drugo prijevozno sredstvo. Lučki sustav jedino može funkcionirati ako su svi elementi sustava međusobno povezani. Postizanjem te skladnosti stvara se dinamički sustav koji je determiniran lučkom infrastrukturom, suprastrukturom, sustavom veza, prijevoznim sredstvima, tehnologijom te organizacijom.

Prilikom proizvodnje lučke usluge koriste se različita sredstva za rad i objekti koji se svrstavaju u tri skupine: ( Jugović, 2012., p:19)

- 1.) Lučka infrastruktura (podgradnja)
- 2.) Lučka suprastruktura (nadgradnja)
- 3.) Lučka pokretna mehanizacija

Lučka infrastruktura (podgradnja)- Nju čine lučki organi i institucije za rad koje služe za obavljanje aktivnosti na terenu i u akvatoriju luke ili terminala. Infrastrukturni objekti su neposredna sredstva za rad tj. pasivni objekti koji ne proizvode lučku uslugu, ali služe za organiziranje i obavljanje lučke djelatnosti. (Jugović, 2012., p: 19. )

Tu spadaju lukobrani, operativne obale i druge lučke zemljišne površine, te objekti prometne infrastrukture kao što su: lučke željezničke i cestovne prometnice, kanalizacijska, vodovodna, telefonska, energetska mreža te objekti za sigurnost plovidbe u luci.

Lučka nadgradnja (suprastruktura)- Su nepokretni objekti koji su izgrađeni na lučkom području, a nazivaju se aktivnim objektima jer pomoću njih se proizvodi lučka usluga. Upravne zgrade, silosi, skladišta, rezervoari te lučki prekrajni kapaciteti samo su neki od objekata koji proizvode lučku uslugu.

Lučka pokretna mehanizacija predstavlja mobilnu mehanizaciju kao što su transportna sredstva i uređaji koji služe za prekraj tereta, ukrcaj i iskrcaj na brodove i s brodova te za rukovanje teretom u lučkom prostoru koristeći pritom i ploveće objekte (bageri, grtalice, remorkere, maone...)

Lučki sustav zauzima bitnu ulogu u određivanju pomorske orijentacije države, te zajedno sa brodogradnjom i brodarstvom doprinosi razvitku pomorskog gospodarstva. Razvijeno i utjecajno pomorsko gospodarstvo postiže se međusobnim povezivanjem svih dijelova koji zajedno čine cjelinu, a posebnu važnost u tome imaju luke jer se one smatraju

glavnim faktorom za normalno odvijanje prometa u pomorskom gospodarstvu. S obzirom na ulogu i značenje luke, odnosno lučkog sustava u gospodarstvu određene države i međunarodnoj robnoj razmjeni, s aspekta teorije sustava, uvažavajući metodološka pravila funkcioniranja sustava, potrebno je razmatrati: cjelovitost, razgraničenje sustava, neizoliranost, dinamiku, interdisciplinarnost, vjerojatnost, materijalističku dijalektiku, realno uopćavanje, dijalektički pristup, te uzajamnost analize i sinteze. (Kesić, 2003., p: 19.)

Sustavni pristup izučavanju pojava temelji se na načelima od kojih su najznačajnija sljedeća: (Jugović, 2012., p: 20.)

- Načelo kompleksnosti (složenosti)- sustavna je cjelina sastavljena od manje složenih dijelova (podsustava)
- Načelo integralnosti (cjelovitosti)- pri oblikovanju podsustava treba se rukovoditi funkcioniranjem cjeline
- Načelo dinamičnosti (promjenjivosti)- pri upravljanju sustavom treba zadržati nepromjenjive odnose između ključnih elemenata sustava
- Načelo interdisciplinarnosti- omogućava cjelovito sagledavanje sustava
- Načelo usmjerenosti odlučivanju- upravljanje sustavom ostvaruje se donošenjem odluka koje se temelje na kvalitetnijim informacijama
- Načelo samoorganiziranosti- sustav bi se trebao moći prilagođavati izmijenjenim uvjetima
- Načelo otvorenosti- između sustava i okoline treba postojati protok informacija, što pridonosi mijenjanju sustava pod utjecajem okoline

Lučki sustav u ukupnom gospodarstvu zemlje smatra se jednim od podsustava koji su međusobno povezani horizontalnim i vertikalnim vezama. Bitno ga je sagledati na različite načine s obzirom na različito djelovanje horizontalnih i vertikalnih veza u sustavu, u svrhu postizanja rješavanja postavljenih zadataka. Lučki sustav, kao i svi ostali podsustavi koji se nalaze u ukupnom gospodarstvu ne smiju biti promatrati svaki za sebe jer onda dolazi do problema. Taj problem se sagledava interdisciplinarno, s aspekta svih sudionika u prometu i korisnika lučkih usluga. Pritom se otvaraju različiti horizonti na postojeće stanje lučke problematike i sagledava se međusobna povezanost između lučkog sustava i gospodarskog sustava zemlje. Jedan od glavnih utjecaja na luku i lučki sustav ima makrosustav. Zbog njegovog djelovanja lučki sustav mora se prilagođavati zahtjevima i ciljevima. Sam po sebi, lučki sustav smatra se složenim sustavom koji je snažno povezan sa ostalim podsustavima i sustavima.

Da bi luka i lučki sustav mogli uspješno funkcionirati potrebno je provoditi određene analize i sinteze, definirati djelovanje sustava i povratnih veza na luku i lučki sustav te postaviti model luke u sklopu okruženja luke da bi se mogla u cijelosti sagledati luka i lučki sustav. Uspješnost luka sagledava se kroz mnogobrojne ekonomske pokazatelje- makro i mikro aspekti koji djeluju na luku te istraživanjem unutarnjih i vanjskih utjecaja koji djeluju na samu luku i lučki sustav. Ovakva sveobuhvatnost promatranja lučke problematike je nužna zbog složenosti i slojevitosti poslova i zadataka koji se u lukama obavljaju i zbog mnogobrojnosti koji sudjeluju u proizvodnji lučke usluge. (Jugović, predavanje Uloga definicija i podjela luka, 2014., p: 4)

## **2.4. FUNKCIJE LUKE**

Stalnim napretkom svjetskog gospodarstva i međunarodnog pomorskog prometa povećava se i značaj luka u nacionalnoj i međunarodnoj razmjeni dobara.

Luke su glavna središta trgovine, prometa i industrije, te se njihove temeljne tehnološko-ekonomske karakteristike pojavljuju u tri oblika: ( Kesić, 2003., p: 80)

- Prometna funkcija
- Trgovačka funkcija
- Industrijska funkcija

Prometna funkcija luke smatra se najstarijom funkcijom. Ona je primarna i temeljna funkcija iz koje su se kasnije razvile ostale dvije funkcije. Bez prometne funkcije luke ne bi moglo biti niti ostalih funkcija, ostale funkcije ovise o njoj i njezinom razvitku. Njezina osnovna djelatnost je promet, tj. da se u što kraćem vremenu prenesu određene količine robe i ljudi između morskih i kopnenih putova. Osnovni zadatak prometne funkcije je prekrcaj putnika ili tereta i veza između kopnenog i pomorskog prometa.

Da bi se ta djelatnost mogla obavljati mora udovoljavati određenim zahtjevima: (Kesić, 2003., p: 81)

- Adekvatni prekrcajni kapaciteti u lukama (lučka infrastruktura, lučka suprastruktura i prometna mehanizacija)
- Kopnena povezanost sa zaledem
- Pomorske veze

Porast međunarodnog pomorskog robnog prometa doveo je do povećanja lučkog prometa i doveo luke u situaciju da moraju razviti svoje prometne funkcije. Luke su proširile svoje kapacitete i mogućnost primitka većih količina robe i prilagodile su se inovacijama u pomorskom i kopnenom prijevozu. Posljedice povećanja lučkog prometa vide se u naglom porastu veličine brodova, njihovim većim brzinama, specijalizaciji brodova, tehnički moderno opremljenim lukama te u multimodalnom transportu u prijevozu tereta s naglaskom na kontejnerizaciji.

Trgovačka funkcija luke se razvila nakon prometne funkcije, i pritom luke više se ne smatraju samo prekrcajnim središtima već i trgovačkim. Luke postaju središtima nacionalne, međunarodne i svjetske trgovine jer u lukama se smješta veliki dio trgovine svih onih država koje nemaju izlaz na more, te domaćih država. Trgovačka funkcija luke ne može funkcionirati samostalno, već zavisi o povezanosti sa prometnom funkcijom. Ako nema međusobne dobre povezanosti i velike koncentracije prometa u luci ne može se razviti trgovačka funkcija luke. Da bi luka mogla uspješno obavljati svoju trgovačku funkciju, odnosno da bi služila kao posrednik u prometu između dva područja koja su međusobno rastavljena morem, treba zadovoljavati određene uvjete, odnosno treba imati: (Kesić, 2003., p: 82)

- Dobre kopnene i pomorske veze
- Dovoljne količine robe koncentrirane u lučkom području
- Odgovarajući skladišni kapaciteti

Prilikom obavljanja trgovačke funkcije luka preuzima na sebe i mnogobrojne komercijalne aktivnosti i time dobiva na svom značenju i pridonosi samom ekonomskom razvitku luke, dok u prometnoj funkciji luke luka ima ulogu posrednika između proizvođača i potrošača. Trgovačka funkcija u luci obuhvaća: ( Tivat, predavanje: Definicija luke, funkcije luke, modeli upravljanja lukom, 2014., str: 10., )

- Kupoprodaju robe (najjednostavniji oblik trgovačke funkcije)
- Dodatne zahvate na robi (pakovanje, prepakivanje, raspakivanje, punjenje, pretakanje, miješanje, dijeljenje, sortiranje, čišćenje, sušenje, obilježavanje..) koji povećavaju tržišnu vrijednost robe.

Tim dodatnim zahvatima na robi povećava se prodajna cijena robe koja se u lukama skladišti. Pritom se ne mijenja osnovni karakter robe već se samo jeftina roba pretvara u skupu. Na taj način luka je u mogućnosti domaćim i stranim komitentima pružiti komercijalne usluge. Razvijanjem komercijalne usluge dolazi i do rasta trgovačke funkcije i širenja područja

lučkog djelovanja. Poseban zamah i mogućnost razvoja trgovačke funkcije luke daju slobodne lučke zone u lučkom području jer se time omogućava stvaranje specijalnih tržišta u lukama za pojedinu robu. (Kesić, 2003., p:8)

Trgovačka funkcija luke od velikog je značaja zbog toga što njezinim razvojem potiče se razvoj prometne funkcije i obratno. Njezinim stalnim napretkom omogućuje se razvoj gospodarstva šire regije i odvija se veći robni promet.

Industrijska funkcija luke javlja se nakon drugog svjetskog rata. Luke postaju mjesta za smještaj industrijskih grana, a u njima se obavlja industrijska prerada sirovina i proizvodnja gotovih proizvoda. Industrija zauzima svoje mjesto u lukama i lučkom području te se iskorištavaju mogućnosti koje pruža more. Prijevoz morem ima najmanje troškove i najekonomičniji put za prijevoz industrijskih sirovina.

U luci, prva industrijska djelatnost bila je brodogradnja i industrija brodske opreme, dok danas rafinerije su najvažnija grana u industrijskoj funkciji luke. U tim lukama nafta se doprema, prerađuje i usklađuje.

Organizirane industrijske zone u lučkom području, u kojem se prerađuju sirovine iz prekomorskih zemalja i koje su orijentirane na izvoz prerađenih proizvoda s određenim cijenama na svjetskom tržištu smatraju se najvećim postignućem za industrijsku funkciju luke.

Koncentracija industrije u lukama osigurava znatne ekonomske učinke, a to su, uz navedene i: (Kesić, 2003., p: 85)

- Povećava se promet i zaposlenost brodara i luka
- Olakšava se i povećava uključenje države u međunarodnu razmjenu
- Pozitivno se utječe na privredni razvoj i povećanje nacionalnog dohotka
- Povećavaju se konkurentne sposobnosti industrije smještene u lukama prema istovrsnim industrijama smještenim u unutrašnjosti zemlje
- Uvode se nova tehničko-tehnološka rješenja

Da bi industrijska funkcija luke bila u stalnom napretku bitno je da zadovolji mnogobrojne makro i mikro uvjete, a neki od makro uvjeta su sljedeći: (Kesić, 2003., p: 85.)

- Položaj i značenje luke u nacionalnoj svjetskoj privredi, prometnom sustavu zemlje i širem gravitacijskom zaleđu
- Stupanj koncentracije tereta i linija pomorske plovidbe u luci
- Položaj luke prema izvorima sirovina i prema tržištu
- Gospodarska razvijenost i struktura lučkoga grada i gravitacijskog zaleđa

Da bi se omogućilo lociranje industrije u lukama, i s mikroaspekta je potrebno zadovoljiti određene uvjete: (Kesić, 2003. p: 86)

- dubina mora i ostala maritimna obilježja užega lučkog područja
- terenski uvjeti (lokacija industrije u luci traži velike površine, ali i rezervni prostor za širenje)
- potrebna infrastruktura, oprema i organizacija rada

Industrijska funkcija luke može se razvijati jedino ako zadovoljava osnovne kriterije prometne funkcije. U današnje vrijeme, razvijene pomorske zemlje svoje nove luke planiraju kao industrijske luke ili industrijske lučke zone.

## **2.5. ČIMBENICI RAZVOJA LUKE**

Na luku i lučki sustav djeluju različiti čimbenici zbog složenosti sustava u prometnom i gospodarskom sustavu. Svaki od relevantnih čimbenika ima veći ili manji utjecaj na ulogu, razvoj i ocjenu vrijednosti neke luke u određenim fazama razvoja, međutim svi oni rezultiraju u jedinstvenoj ocjeni pri odabiru prometnog puta za destinaciju tereta. (Kesić, 2003., p: 53) Svaka luka nastoji primiti one terete koji su im od koristi. Ti čimbenici imaju različita djelovanja u različitim uvjetima. U nekim situacijama mogu djelovati pozitivno, dok u drugima negativno na luku i lučki sustav. Na neke čimbenike razvoja luke može se utjecati na odgovarajući način tj. mjerama prometne i lučke politike ili poslovne politike, ali također postoje i čimbenici na koje se ne može utjecati.

Čimbenici relevantni za razvoj luke su: (Kesić, 2003., p:53.)

- prirodno- geografski položaj luke
- prirodne karakteristike luke
- tehnička pogodnost luke



- organizacija poslovanja
- carinski režim luke
- tarife i tarifna politika
- ekonomska snaga zaleđa luke
- razvijenost kopnenih, pomorskih i zračnih veza, te unutrašnjost plovnih putova
- uloga države u razvoju neke luke i mjere lučke politike
- politički odnosi

## **2.6.        PODJELA MORSKIH LUKA**

Zbog složenosti lučkog sustava koja se najviše primjećuje u brojnosti djelatnika i sudionika u lučkom poslovanju i gospodarskom sustavu zemlje, svaka država ima svoja temeljna obilježja morskih luka. Prema tome postoje različite podjele luka ovisno o načinu i svrsi promatranja. Svaka pojedina luka ima vlastita obilježja i zbog toga ima i više razvrstavanja prema pojedinim kriterijima (zemljopisni, pravni i ekonomski). Različiti autori na različite načine podijeli su luke i zbog toga nema jedinstvene podjele luka.

Luke se svrstavaju u pojedine kategorije prema: (Jugović, 2012., p: 21.)

- Svom geografskom položaju
- Funkciji koju obavljaju
- Vodostaju
- Načinu gradnje
- Veličini
- Funkciji
- Vrsti prometa ili
- Prema nekim drugim osnovnim obilježjima ili kriterijima

Mora se naglasiti da nije moguće luku razvrstavati samo prema jednom kriteriju jer na taj način se ne obuhvaćaju sve karakteristike luke, a bitno je vrednovati sve značajke luke da bi luka mogla u potpunosti biti opisana.

U Republici Hrvatskoj razvrstavanje luka temelji se na zakonima i pravnim propisima koji određuju položaj luke u prometnom sustavu zemlje. Pomorski zbornik (PZ) iz

2004.godine i Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML) iz 1995.godine su osnovna zakonska regulativa na području pomorstva u Republici Hrvatskoj.

Način i kriteriji razvrstavanja luka razrađeni su u Odluci o uvjetima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet. Pri kategorizaciji luka vrednuje se: (Jugović, 2012., p: 22.)

- Veličina prometa
- Cestovna i željeznička povezanost sa zaleđem
- Instalirani lučki kapaciteti i
- Učestalost brodskih linija

U Odluci o uvjetima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet sistematiziraju se hrvatske morske luke i njihov položaj u prometnom sustavu države. Određuje se koje luke su profitabilne i koje imaju mogućnost za razvoj i napredak i u njih se ulaže, dok ostale luke razvijaju se usporenim tempom i zadržavaju u lokalnim okvirima.

Razvrstaj luka proveden je prema nekoliko različitih kriterija: (Kesić, 2003., p:27.)

1.) Prema namjeni luke se dijele na:

- Luke otvorene za javni promet i
- Luke posebne namjene

2.) Prema veličini i značenju za Republiku Hrvatsku luke otvorene za javni promet dijele se na:

- Luke osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku
- Luke županijskog značenja i
- Luke lokalnog značenja

3.) Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama za posebne namjene luke se dijele na:

- Vojne luke
- Luke tijela unutarnjih poslova
- Luke nautičkog turizma
- Industrijske luke
- Sportske luke
- Ribarske luke i dr.

4.) Prema značenju za Republiku Hrvatsku luke posebne namjene mogu biti:

- Luke od značenja za Republiku Hrvatsku i

- Luke od županijskog značenja

Ova podjela luka je temeljna podjela luka i ako nastupi bilo kakva promjena kod razvrstavanja nekih luka lučka uprava, gradsko ili županijsko poglavarstvo donose prijedlog za drukčijem razvrstavanjem luka. On nastupa nakon isteka roka od dvije godine od donošenja posljednjeg propisa o razvrstavanju luka.

## **2.7. RAZVRSTAJ LUKA**

U Republici Hrvatskoj prema namjeni kojoj služe luke se dijele na luke otvorene za javni promet i luke za posebne namjene.

### **2.7.1. Luke otvorene za javni promet**

Luke otvorene za javni promet mogu biti otvorene za međunarodni promet i otvorene za domaći promet.

Luke otvorene za javni promet su morske luke koje pod jednakim uvjetima može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno s njezinom namjenom i granicama raspoloživih kapaciteta. (Jugović, 2012., p: 23)

Lučka uprava je neprofitna pravna osoba koju osniva država radi upravljanja, gradnje i korištenja luke otvorene za javni promet koja je od osobitoga, međunarodnog i gospodarskog značenja za Republiku Hrvatsku, a svoje poslovanje temelji na odredbama iz Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Tim zakonom stvorena je granica između uloge države i uloge privatnopravnih osoba u vlasničkom i u upravljačkom pogledu. Uredba o osnivanju lučke uprave uz elemente koji su propisani Zakonom o ustanovama, treba sadržavati određeno lučko područje na koje se proteže nadležnost lučke uprave i sve one objekte gradnje i nadgradnje na tom lučkom području.

U Republici Hrvatskoj imamo šest lučkih uprava koje su od međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku i 22 lučke uprave za luke županijskog i lokalnog značenja. Bitno je napomenuti da nisu sve luke od jednakog gospodarskog značaja za RH, a to ovisi o povezanošću s kopnenim zaleđem, veličini lučkog prometa te veličini i stanju lučkih kapaciteta.

Djelatnosti lučke uprave: (Lučka uprava, 2014.)

- briga o gradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje
- gradnja i održavanje lučke podgradnje, koja se financira iz proračuna osnivača lučke uprave
- stručni nadzor nad gradnjom, održavanjem, upravljanjem i zaštitom lučkog područja (lučke podgradnje i nadgradnje)
- osiguravanje trajnoga i nesmetanoga obavljanja lučkog prometa, tehničko-tehnološkoga jedinstva i sigurnost plovidbe
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa ili onih za koje ne postoji gospodarski interes drugih gospodarskih subjekata
- usklađivanje i nadzor rada ovlaštenika koncesije koji obavljaju gospodarsku djelatnost na lučkome području
- donošenje odluke o osnivanju i upravljanju slobodnom zonom na lučkome području sukladno propisima koji uređuju slobodne zone
- drugi poslovi utvrđeni zakonom

### **2.7.2. Luke posebne namjene**

Luke posebne namjene su one luke koje su normirane od strane Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. To su luke koje gospodarski koriste pravne ili fizičke osobe i državna tijela u posebne svrhe. Lukama posebne namjene upravlja nositelj koncesije. U tim lukama nije moguće postaviti jedinstvene kriterije zbog toga što način i oblik upravljanja kod takvih luka ovise o nositelju koncesije koji se smatra i glavnim upraviteljem te o funkciji luke, a svi ti parametri međusobno su jako raznoliki.

Za Republiku Hrvatsku od najvećeg su značaja vojne luke i luke tijela unutarnjih poslova, zatim luke nautičkog turizma koje mogu primiti više od 200vezova, industrijske luke koje mogu primiti brodove preko 100GT, te brodogradilišne luke s veličinom doka s 1000t nosivosti. Najvažnije luke od županijskog značaja su luke nautičkog turizma, industrijske i brodogradilišne luke s manjim kapacitetom, te ribarske i športske luke.

### **3. LUKE OTVORENE ZA JAVNI PROMET S ASPEKTA ORGANIZACIJSKE STRUKTURE**

Morske luke od velikog su značaja za unaprjeđenje i razvitak gospodarskih djelatnosti zemlje, a spadaju u podsustav pomorskog i prometnog sustava. Država, svojim zakonskim mjerama i programima utječe na jačanje ili slabljenje postojećeg lučkog sustava i zbog tog utjecaja različita je brzina prilagodbe različitih luka u prometne i gospodarske tokove svijeta.

Zadatak lučkih uprava je stvoriti ekonomski, pravni i teorijski temelj za daljnji razvoj pojedinih luka unutar lučkog sustava i nacionalnog lučkog sustava. Prilikom analize poduzeća s organizacijskog aspekta najbitnije je sagledati organizacijski oblik upravljanja poduzećem. Organizacijska struktura često se naziva i „anatomijom organizacije“ jer predstavlja granu, odnosno sastav poduzeća, kao i sastav dijelova koji čine to poduzeće. Ona predstavlja neophodan temelj bez kojega će i najbolji učinak u svim drugim područjima rukovođenja ostati neefikasan. (Kesić, 2005., p: 127.)

Svaka organizacijska struktura je izgrađena s namjerom da izvrši odgovarajuću funkciju. Sastoji se od tri temeljne funkcije: (Kesić, Jugović, Mitrović, 2010. p: 241.)

- Prva funkcija ima zadatak da smanji internu i eksternu neizvjesnost. U početku osnivanja organizacijskih struktura rad se odvijao u malim organizacijskim jedinicama u kojima su radili međusobno poznati suradnici u poznatoj okolini.
- Druga funkcija nastoji prilagoditi poduzeće utjecajima okoline i osposobiti ga za obavljanje različitih djelatnosti koje se trebaju izvršiti.
- Treća funkcija nastoji osigurati skladno funkcioniranje svih aktivnosti. Funkcionalna organizacijska struktura najjednostavnije se prilagođava promjenama koje se dešavaju prilikom različitih redovnih aktivnosti i manjih i većih projekata. Ona se može pretvoriti u matričnu i projektnu organizacijsku strukturu. Prilikom pretvorbe u matričnu funkcijska organizacijska struktura ostaje osnovna, dok projektna je samo dodatna organizacijska struktura funkcijskoj. Na taj način omogućeno je pojednostavljeno korištenje funkcijske organizacijske strukture u praksi.

Podjela organizacijskih struktura u Republici Hrvatskoj je sljedeća:

1.) funkcijska

2.) divizijska:

- Produktna divizijska
- Teritorijalna divizijska
- Potrošačka divizijska

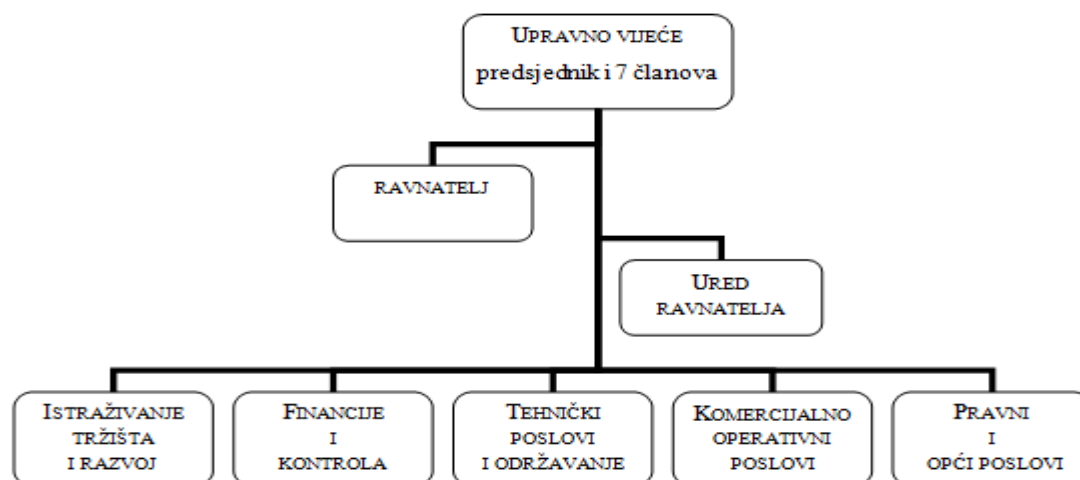
3.) matrična

Sve te organizacijske strukture mogu se primijeniti na poslovanje nekog poduzeća. Svako poduzeće nastoji prema svojim potrebama zbog nastalih promjena u samom poduzeću ili okolini koristiti određenu organizacijsku strukturu da bi ostvarili uspješno poslovanje rada.

### **3.1.      FUNKCIJSKA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA**

Funkcijska ili funkcionalna organizacijska struktura je struktura kod koje se podjela rada u poduzeću te grupiranje i povezivanje poslova, kao i formiranje organizacijskih jedinica, obavlja prema odgovarajućim funkcijama u poduzeću. (Jugović, 2012., p: 112.) Ona je osnovna organizacijska struktura lučkih uprava Republike Hrvatske, a prema potrebi može se transformirati u matričnu ili projektnu, ali uvijek zadržava svoje osobine organizacijske strukture.

Slika 1.: Prevladavajuća organizacijska struktura lučkih uprava Republike Hrvatske



Izvor: ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Organizacijska\\_struktura\\_lucka\\_uprava\\_Rijeka.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf), 15.08.2014.)

Kao i svaka organizacijska struktura i funkcijska organizacijska struktura ima svoje prednosti i nedostatke.

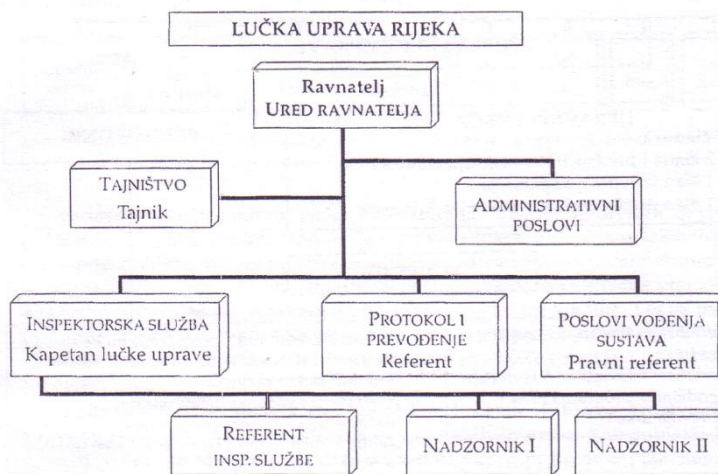
Glavne prednosti ove strukture su što je jednostavna i najjeftinija u odnosu na druge mogućnosti i što je logična i potvrđena dugom primjenom. Nastoji se svaku funkciju specijalizirati da bi se postigla što veća korist. Primjerice, kada funkcijski specijalisti međusobno surađuju, mogu ostvariti sinergijski efekt kojim se povećava uspješnost i učinkovitost njihovih odjela. Nadalje, njihove međuradnje mogu rezultirati poboljšanjima i inovacijama u funkcijskim područjima. (Kesić, 2005., p: 131.) Kod funkcijske organizacijske strukture može se uočiti jednostavnije organiziranje i planiranje posla, veća kontrola nad skupinama zaposlenih i time se smanjuje potreba za složenim mehanizmima kontrole, te kao najvažnije veća motivacija zaposlenika za rad. Na taj način menadžeri osiguravaju svoju moć i ugled temeljnih djelatnosti poduzeća.

Nedostaci ove strukture su sporo ulaganje i prilagođavanje promjenama u okruženju i poslu, pretjerana specijalizacija i sužen vidokrug ključnih ljudi, umanjenje značenja ukupnih ciljeva poduzeća te isključiva odgovornost top menadžera za postizanje ciljeva poduzeća. Prilikom razdvajanja funkcijskih odjela smanjuje se suradnja među odjelima i to može dovesti do konflikata. Da bi se ti konflikti sveli na minimum najčešće se u poslovnim organizacijama održavaju sastanci na kojima prisustvuju voditelji svih odjela pod nadzorom ravnatelja i njegovih suradnika. Na taj način voditelji svih odjela imaju uvid u glavne ciljeve projekta i obaviješteni su o trenutnom stanju razrade projekta. Problemi se pojavljuju kod projekata koji

se provlače kroz više odjela u organizacijskoj strukturi pa je potrebno postići usklađenost da ne bi došlo do zastoja ili pogrešnih rezultata nekog projekta. ravnatelj lučke uprave ne stigne popratiti sve promjene koje se dešavaju na projektima pa je zbog toga organizirana nova organizacijska jedinica, ured ravnatelja.

Ured ravnatelja je poveznica između specijaliziranih službi i „top menadžmenta“, a njegov zadatak je da informira ravnatelja o poslovanju lučke uprave i trenutnim projektima koji se odvijaju unutar lučke uprave.

Slika 2: Organizacijska struktura odjela „ured ravnatelja



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005., p: 132

### 3.2. DIVIZIJSKA ILI TERITORIJALNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Divizijska organizacijska struktura javlja se kao posljedica rasta i razvoja poduzeća koja su ekspanzijom na nova tržišta, kao i usmjeravanjem na određene kategorije kupaca, nužno primorana mijenjati staru, tradicionalnu funkcijsku strukturu novim oblicima i modelima organizacije. ( Kesić, 2010., p: 245.)

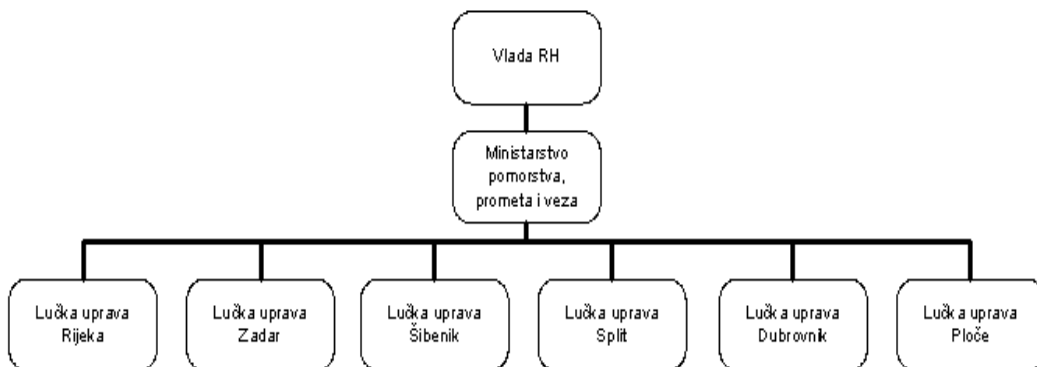
Primjena ove strukture u morskim lukama odnosi se na grupiranje i povezivanje srodnih poslova, podjelu rada u poduzeću te formiranje nižih organizacijskih jedinica koje bi se grupirale prema geografskom području, vrsti tereta i komitentima. Zbog takvog grupiranja poslova imamo tri osnovne vrste divizijske organizacijske strukture, a to su: predmetna (prema vrsti tereta koji je pristigao), teritorijalna (prema geografskom području- njegova



polazišna i krajnja točka) te organizacijska struktura (prema komitentima i njihovim pravcima kretanja).

Teritorijalna organizacijska struktura prevladava u poduzećima koja posluju na širim prostornim područjima. U Republici Hrvatskoj imamo šest glavnih lučkih uprava ( Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik i Ploče), a osnovane su od strane Vlade Republike Hrvatske, na temelju Zakona o morskim lukama. Lučke uprave osnovane su zbog izgradnje, upravljanja i korištenja luka koje su zbog svoje veličine i značaja proglašene lukama od osobitoga (međunarodnoga) gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Zbog nemogućnosti odvijanja poslovne aktivnosti na užem poslovnom području, nemoguće je donositi poslovne odluke iz jednog centra, već je potrebno područje djelovanja poslovnih aktivnosti proširiti i podijeliti na posebne organizacijske jedinice na teritorijalnom području koji će omogućiti obavljanje svih poslova određenih djelatnosti. Teritorijalna organizacijska struktura od velikog je značaja za lučke uprave jer omogućava savladavanje lokalnih običaja, zahtjeve komitenata, nedefinirane zakone...

Slika 3: Teritorijalna organizacijska struktura morskih luka



Izvor: ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Organizacijska\\_struktura\\_lucka\\_uprava\\_Rijeka.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf), 15.08.2014.)

Prednosti i nedostaci teritorijalne organizacijske strukture: ( Jugović, 2012., p: 114.,115.)

Prednosti teritorijalne organizacijske strukture:

- Lokalna tržišta u centru pozornosti
- Spuštanje odgovornosti na nižu razinu
- Više su iskorištene prednosti ekonomija lokalnih operacija
- Osigurana je veća koordinacija u regiji
- Bolje je i izravna komunikacija s lokalnim partnerima
- Razvoj generalnih menadžera

Nedostaci teritorijalne organizacijske strukture:

- Potreba većeg broja sposobnih generalnih menadžera
- Povećanje problema funkcioniranja kontrole koju obavlja top-menadžment
- Upitna ekonomičnost središnjih službi i tendencija stvaranje službi na terenu

Osim teritorijalne organizacijske strukture u nekim lučkim upravama može se javiti i organizacijska struktura prema komitentima. Organizacijska struktura prema komitentima je takav tip strukture kod koje se podjela rada u poduzeću i grupiranje te povezivanje srodnih ili sličnih poslova i formiranje užih organizacijskih jedinica vrši prema „značajnijim potrošačima“ odnosno „kategorijama kupaca“. (Jugović, 2012., p: 115.)

Slika 4: Moguća organizacijska struktura prema komitentima



Izvor: ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Organizacijska\\_struktura\\_lucka\\_uprava\\_Rijeka.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf), 16.08.2014.)

Organizacijska struktura prema komitentima uvodi se za inozemne komitente s obzirom na njihovu zemlju porijekla. Takva organizacijska struktura koristi se zbog međudržavnih ugovora s velikim novčanim iznosima ili kad su potrebne i određene države povlastice, da bi se takvi ugovori realizirali. Također koriste se bilateralni ugovori između Hrvatske i zainteresiranih država, radi konkurentnosti te kod značajnih komitenata koji su svoj veći dio poslova okrenuli prema riječkoj luci.

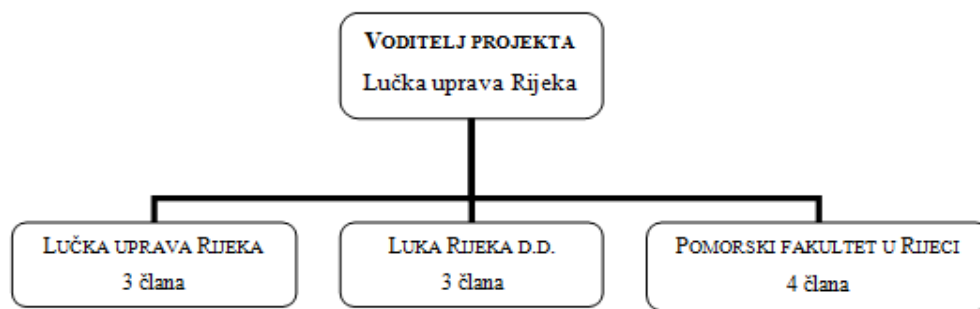
### 3.3. PROJEKTNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Projektna organizacijska struktura smatra se privremenom organizacijskom strukturom koja se koristi za vrijeme izvođenja nekog zadatka ili projekta. Projektna organizacija smatra se fleksibilnom organizacijom zbog svoje sposobnosti da se brzo prilagođava promjenama u tehnologiji koje se javljaju i promjenama u okolini. Za rješavanje nekog zadatka skupi se tim visoko sposobnih stručnjaka koji stoje na raspolaganju organizaciji da bi se u što kraćem vremenu, sa što nižim troškovima, u određeno vrijeme i sa visokom kvalitetom rada obavio određeni zadatak. Za izvedbu svojih projekata morske luke osim svojih zaposlenika, koriste i usluge vanjskih suradnika visoke stručnosti. Uz njihovu pomoć olakšano je rješavanje zadataka koji su im dani. To možemo vidjeti na konkretnom primjer lučke uprave Rijeka. Pri realizaciji projekta „Lučki uzanci“ luke Rijeka lučka uprava je organizirala projektni tim koji je bio pod nadzorom zaposlenika lučke uprave Rijeka, a sastojao se od tri člana lučke uprave Rijeka, dva člana njihovog najvećeg komitenta i 4 člana koji su bili vanjski suradnici ali specijalizirani za taj posao.

Ovakve projekte luke često nisu u stanju izvesti iz više razloga, a neki od njih su: ( Kesić, Jugović, 2010., p.: 247.)

- Nepostojanje stručnjaka za takvu vrstu posla unutar vlastite organizacije
- Preveliki broj aktivnih projekata unutar luke
- Velika diversifikacija projekta: potrebno je poznavanje više različitih kako teorijskih, tako i stručnih područja djelovanja (od ekonomskih zakonitosti, pravnih akata i normi pa sve do stručnih terminala i tehnika)

Slika 5: Projektna organizacijska struktura „Lučkih uzanci“ luke Rijeka



Izvor:([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Organizacijska\\_struktura\\_lucka\\_uprava\\_Rijeka.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf), 16.08.2014.)

### 3.4. MATRIČNA ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Matrična organizacijska struktura kombinira obrasce funkcionalne i projektne strukture u istoj organizacijskoj strukturi. Matrična struktura uključuje klasičnu podjelu na organizacijske jedinice, te upravljanje i rukovođenje projektom.

U postojećim specijaliziranim organizacijskim jedinicama osnivaju se i oblikuju timovi za rad na zadatku, odnosno projektu. Specijalizirana ovlaštenja i odgovornosti ostvaruju se po vertikali, a njihov nositelj je rukovoditelj te organizacijske jedinice. (Jugović, 2012., p: 117.) Matrična organizacijska struktura u lučkim organizacijama primjenjuje se zbog brzog i stalnog reagiranja na promjene u okolini, mogućnosti daljnjeg obavljanja tekućih zadataka te uspješnog korištenja znanja organizacijskih članova u rješavanju složenih problema koji se javljaju. Za razliku od projektne organizacijske strukture koja funkcionira kao još jedna od mogućih struktura, kod matrične organizacije u lučkim organizacijama glavna organizacijska struktura je ona koja je bila i prije uvođenja matrične strukture. Bitno je napomenuti da koncept matrične organizacijske strukture najbolje se uklapa u lučka poduzeća koja rade na većem broju razvojnih projekata.

Razlozi transformacije lučkih poduzeća u matričnu organizacijsku strukturu su: (Kesić, Jugović, 2010., p: 247.)

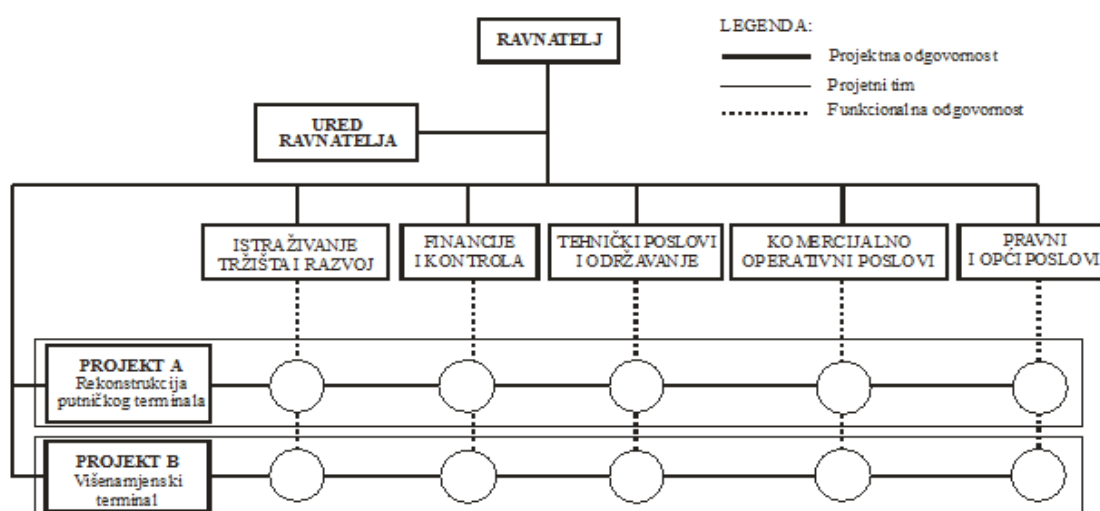
- Veličina projekta, nužno je projekt podijeliti u nekoliko manjih projekata
- Visoka specijalizacija, potreba za visokostručnim kadrovima koji su u mogućnosti opsluživati oba projekta ako je potrebno

- Svaki od projekata zahtjeva „usluge“ funkcionalne organizacije poduzeća i
- Članovi projekata morali su i dalje nastaviti raditi na svojim položajima u formalnoj organizacijskoj strukturi

Prednosti matrične organizacijske strukture su pojašnjenje ciljeva projekta, bolja međusobna komunikacija među zaposlenicima i njihov uvid u rezultate rada te prestanak projekta je olakšan zbog toga što timovi se mogu postaviti i ukloniti prema potrebi.

Nedostaci matrične organizacijske strukture ogledavaju se u tome što dolazi do češće pojave konflikata zbog dvojne odgovornosti članova i interesa između projektnog i linijskog menadžmenta, sporijeg odlučivanja te povećanih troškova koji se javljaju zbog dvojnog menadžmenta. Kod nedostataka potrebno je skrenuti pozornost na nemogućnost izvršavanja funkcijskih zadataka jer zaposlenici moraju izvršavati i funkcijske i projektne zadatke, a to im oduzima mnogo vremena i uloženog napora.

Slika 6: Matrična organizacijska struktura



Izvor: ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Organizacijska\\_struktura\\_lucka\\_uprava\\_Rijeka.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Organizacijska_struktura_lucka_uprava_Rijeka.pdf), 16.08.2014.)

Na slici je prikazana podjela zaposlenika prema matričnoj strukturi. Poslovi su grupirani u specijalizirane organizacijske jedinice, tj. radne grupe. Na „horizontali“ ostvaruje se upravljanje i rukovođenje projektom, a na „vertikali“ ovlaštenja i odgovornosti nad projektom. Nositelj projekta na „vertikali“ je ravnatelj projekta te on svojim odabirom bira svoje podređene koji su voditelji projekta. Voditelji projekta uz suglasnost ravnatelja biraju članove projektnih timova iz redova osoblja koji su raspoređeni po specijaliziranim

funkcionalnim organizacijskim jedinicama, ali ako je potrebno može se birati i vanjske suradnike. Ravnatelj ima povjerenje u voditelja projekta i njemu prepušta vođenje i upravljanje projektom. Voditelj projekta je u stalnoj međusobnoj vezi sa uredom ravnatelja da bi se moglo imati uvid u ostvarene rezultate i njihovu kontrolu, ali i na taj način se ostvaruje povratna kontrola s mogućnošću kontrole.

#### **4. POKAZATELJI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

Pokazatelji razvoja luka otvorenih za javni promet ogledavaju se pomoću logističko-ekonomskih čimbenika razvoja luka otvorenih za javni promet. Oni predstavljaju korisnost luke s aspekta nacionalnog gospodarstva. Prihodi i troškovi, u ekonomiji više su usmjereni prema ostalim sudionicima u luci, nego na samu luku. Uštede u prometnim troškovima, koristi od stimuliranja nacionalnog gospodarstva te skraćivanje vremena koje putnik provede u luci i na brodu predstavljaju najveće ekonomske koristi od lučkih aktivnosti pri novi investicijama.

##### **4.1. LOGISTIČKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

Logistički čimbenici imaju bitnu ulogu u razvoju pomorskog gospodarskog sustava i luka otvorenih za javni promet. Oni omogućuju stalni napredak i razvitak lučkog sustava cijele zemlje, pridonose razvitku prometne infrastrukture i suprastrukture, pomorske i poslovne politike, razvijenosti zaleđa i cijelog pomorskog i lučkog sustava cijele zemlje.

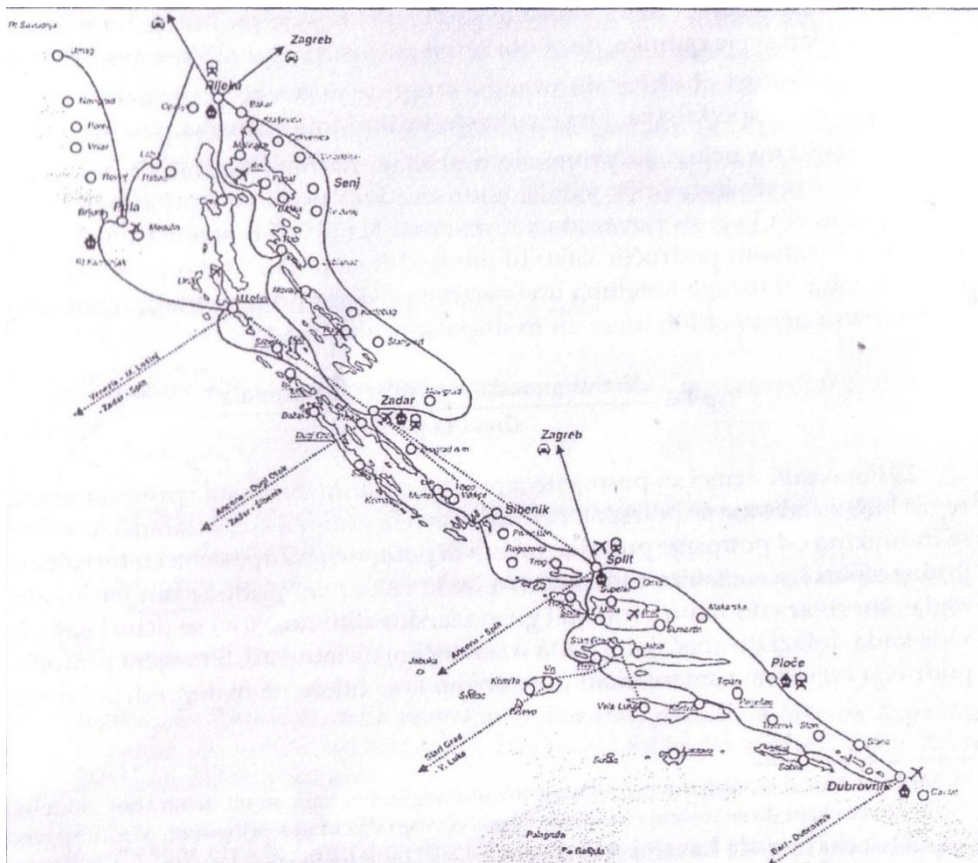
###### **4.1.1. Prometna infrastruktura**

Funkcioniranje objekata prometne infrastrukture osnovna je pretpostavka organizacijske, tehničke i tehnološke integriranosti prometnog sustava svake zemlje. (Kesić, Jugović, 2005., p: 171.)

U današnjem, globaliziranom, svjetskom gospodarstvu konkurentski napredak svakog gospodarstva, pa prepreka u ostvarivanju cilja efikasnog prijevoza/prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture pa tako i hrvatskog, između ostalog ovisi i o omogućavanju što efikasnijeg putovanja ljudi i roba. Ključna prepreka u ostvarivanju cilja efikasnog prijevoza/prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture. (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, prometna infrastruktura, 2014.) Prilikom izgradnje i modernizacije objekata prometne infrastrukture potrebno je postići odgovarajuću prometnu povezanost kopnenog zaleđa sa morskom lukom. Putničke luke zavise o djelovanju prometnog sustava i kvaliteti objekata prometne infrastrukture.

U Republici Hrvatskoj nema ograničenja na jednu prometnu granu, već na našu obalu može se doputovati kopnom, zrakom, željeznicom i morem.

Slika 7: Zone pristupa Hrvatskoj obali



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005., p: 171.

Putovanje kopnom odvija se preko 26958,5 kilometara ukupne duljine cesta. Autoceste i poluautoceste zauzimaju najmanji dio sa ukupno 1416,5 kilometara, dok županijske ceste zauzimaju najveću površinu sa ukupno 9703, 4 kilometara.

Željeznički promet se odvija preko željezničke pruge, koja zauzima 2722 kilometara. Dvostrukih kolosijek ima u duljini od 254 kilometara, a jednostrukih kolosijeka u duljini od 2468 kilometara. Najveću površinu zauzimaju elektrificirani kolosijeci sa ukupno 980 kilometara površine ili 36% ukupne duljine pruga. (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, prometna infrastruktura, 2014.)

Zračni promet se odvija u preko zračnih luka. U RH postoje zračna luka Zagreb, Split, Pula, Rijeka, Zadar, Dubrovnik i Osijek, te imamo još dva zračna pristaništa Mali Lošinj i Brač. Zagreb je najvažnija zračna luka jer preko njega se usmjeravaju letovi prema inozemstvu.

Hrvatska obala ima šest luka osobitog značaja, a to su: Rijeka, Ploče, Šibenik, Zadar, Split i Dubrovnik. U stalnoj aktivnosti je međusobna veza između grada i obale jer svaki dan voze trajektne linije. Osim tih linija, također postoje i redovite trajektne linije sa talijanskim lukama, a ponajviše sa Barijem, Anconom i Venecijom.

#### 4.1.1.1. Kopnena prometna povezanost

Kopnena prometna povezanost jedan je od temeljnih preduvjeta efikasnoga pomorskoga gospodarskog sustava, a time i podsustava pomorskoputničkih luka. Suvremena i kvalitetna kopnena infrastruktura obogaćuje, dinamizira, integrira, afirmira i konkurentski profilira razvitak pomorskoputničkih luka. Slijedom navedenoga adekvatna kopnena prometna infrastruktura pridonosi kvalitetnijem i uspješnijem poslovanju pomorskoputničkih luka. (Hrvatska znanstvena bibliografija, Kopnena prometna infrastruktura u funkciji razvitka pomorskoputničkih luka, 2014.)

U Republici Hrvatskoj prometni sustav i njegova infrastruktura nedovoljno su razvijeni zbog neravnomjerne izgradnje kopnenih dionica na različitim područjima. Cestovna infrastruktura brže se razvija od željezničke, ali ni ona još uvijek nije u rangu sa drugim zapadnijim zemljama, npr. Italijom i Slovenijom. Obnavljanjem postojećih cesta (državnih, županijskih ili lokalnih) i izgradnjom autocesta cestovni promet ima mogućnost povezivanja sa ostalim razvijenim zemljama svijeta.

Željeznički promet, kao grana kopnenog prometa, u gospodarskom značenju ne zauzima bitno mjesto zbog svoje slabe razvijenosti i male upotrebe korisnika te vrste



prijevoza. Luka Rijeka, Zadar i Split imaju međusobnu vezu između željeznice i ostalih dijelova države pa se u tim lukama odvija više prometa, dok Dubrovniku jedina veza sa željeznicom su Ploče. Hrvatske željeznice ne ulažu dovoljno u infrastrukturu, te većinu postojećih željeznica trebalo bi obnoviti ili potpuno rekonstruirati, ali na način da budu usklađene s novim urbanističkim planovima jer jedino na taj način može se pružiti potpuna usluga korisnicima. Putnici iz srednjoeuropskih i istočnoeuropskih zemalja su najčešći korisnici željezničkog prometa Republike Hrvatske. Nadalje, do svojih krajnjih destinacija prevoze se morskim prijevoznim sredstvima. Od bitne značajke je da ovaj tip masovnog turizma može donijeti velike prihode i zbog toga bi se trebalo daljnjim ulaganjem postaviti temelje za daljnju infrastrukturu željeznica.

#### 4.1.1.2. Cestovna prometna povezanost

Cestovna prometna povezanost u Republici Hrvatskoj najbitniji je dio prometne infrastrukture jer se cestom odvija najveći broj prometa koji je usmjeren prema moru. Zbog svoje jednostavnosti i brzine prijevoza koje se odvijaju na autocestama, omogućuje se najkvalitetnije povezivanje luka otvorenih za javni promet i kopnenog zaleđa. Turisti koriste naše autoceste zbog jednostavnijeg, efikasnijeg i bržeg dolaska do cilja, tj. luka. Najveći broj putnika (turista) u Hrvatsku dolazi cestom (oko 93%). Željeznicu koristi 0.6%, zračni promet 5.3%, dok pomorski promet koristi 1.3% turista. (Kesić, Jugović, 2005., p:171.)

Potrebno je osigurati modernu cestovnu infrastrukturu koja povezuje sve dijelove Hrvatske, a ponajviše sjever i jug zbog jednostavnijeg odvijanja prometa i bržeg dolaska do cilja. Autocestom Rijeka-Zagreb, te Zagreb-Split odvija se najveći dio prometa prema moru. Prilikom izgradnje tih dionica povećao se i broj putnika koji su ušli u Republiku Hrvatsku. U pripremi je izgradnja autoceste od Splita do Dubrovnika koja u turističkoj sezoni bi bila od velike pomoći u cirkuliranju prometa na tom dijelu puta. Osim postojećih autocesta potrebno je izgraditi i obnoviti prometne pravce lokalnog značaja prema lukama otvorenim za javni promet kako bi se povećala propusna moć prometnica.



Luke su specifične zbog svog položaja u gospodarskom i prometnom sustavu zbog toga što su istodobno javne institucije, ali i zatvoreni gospodarski subjekti jer svoj razvoj temelje na vlastitim prihodima i rashodima.

#### 4.2.1.1. Lučka politika

Lučka politika je skup mjera pomoću kojih pomorska država nadgledava razvoj luka i lučkog sustava. Optimalan razvoj lučkog sustava moguć je jedino pravilno koncipiranom i vođenom lučkom politikom koja mora biti usklađena s cijeovima i mjerama prometne, logističke i ukupne gospodarske politike zemlje. Luke nisu same sebi svrha nego su u funkciji mnogobrojnih korisnika lučkih usluga, te je logično da za njihov razvoj trebaju biti zainteresirani svi subjekti koji ostvaruju posredne ili neposredne koristi od luka. (Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, 2014.)

Država je uključena u poslovanje i razvoj luka i lučkog sustava. Ona pomaže lukama da se prilagode i moderniziraju u korak sa zahtjevima suvremene prometne tehnologije. Luke tu količinu novaca ne mogu osigurati iz vlastitih sredstava pa im je potrebna pomoć od države i šire zajednice kao što su grad i regija jako dobro dođe. Potrebno je osmisliti razvojne programe od kojih korist ostvaruju luke, subjekti koji su uključeni u transportno poslovanje te ukupan gospodarski sustav. Za razvitak lučkog sustava u Republici Hrvatskoj potrebno je restrukturirati lučki sustav prema strateškim mjerama razvitka lučkog sustava. Država pomaže pojedinim lukama u njihovom razvitku i zbog toga ima kontrolu u financijskoj potpori prilikom izgradnje lučke infrastrukture.

Mjerama lučke politike treba posebno koncipirati i definirati sljedeće osnovne ciljeve i odrednice: (Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, 2014.)

- Mjesto i ulogu lučkog sustava u ukupnome gospodarsko, prometnom i logističkom sustavu zemlje
- Važnost, položaj i djelokrug poslovanja pojedine luke unutar lučkog sustava
- Odnos cjelokupnog lučkog sustava i pojedinih luka prema konkurentnim lučkim sustavima i lukama
- Način upravljanja te način i veličinu financiranja poslovanja i razvitka lučkog sustava te pojedinih luka u skladu tog sustava

Provođenje mjera lučke politike je preduvjet za uspješno poslovanje luka i cjelokupnog lučkog sustava unutar sustava pomorske zemlje. Razvojni ciljevi nisu samostalni za razliku od drugih temeljnih ciljeva gospodarskog i prometnog razvitka zemlje, a predstavljaju elemente

prometne i gospodarske politike pojedine zemlje. Da bi se svi navedeni ciljevi ostvarili bitno je da se lučka politika temelji na odgovarajućim načelima, tj. da se utvrdi ponašanje nositelja lučke politike i pravila djelovanja lučkog sustava.

#### 4.2.1.2. Poslovna politika luka

Poslovna politika luke skup je mjera kojima sama luka djeluje na svoj položaj i povećava svoju važnost na prometnom tržištu. To je posebno važan čimbenik razvoja i položaja luke jer sadrži vlastitu aktivnost luke u odnosu na one elemente na koje luka može djelovati s obzirom na okruženje. (Kesić, Jugović, Mitrović, 2010., p: 255.)

Luka je posebna cjelina koja svojim mogućnostima i ograničenjima djeluje na druge veće sustave. Ona ovisi o zbivanjima na svjetskom tržištu i kretanjima u njezinom gravitacijskom području i zbog toga smanjene su joj njezine razvojne mogućnosti. Poslovna politika luke je važan faktor u razvoju luka i djeluje na položaj luke u njenom gravitacijskom području te povećava njezinu važnost na prometnom tržištu.

Poslovne mjere luke usmjerene su prema: (Kesić, Jugović, 2005., p: 177.)

- Poboljšanju kadrovske strukture zaposlenih i obrazovanju kadrova
- Modernizaciji lučkih kapaciteta, prije svega suprastrukturnih objekata
- Modernizacija tehnološkog postupka rada
- Uvođenje informacijskog sustava u rad luke
- Poboljšanju organizacije rada

U lučkom poslovanju potrebno je obratiti pozornost na vanjske (eksterne) i unutarnje (interne) mjere koje utječu na poslovanje luka.

Vanjske mjere poslovne politike luke nastoje stvoriti odnos sa korisnicima lučke usluge, tj. sa agencijama, putnicima, brodarima... Njezin cilj je da zadrži svoje postojeće korisnike i da oni budu zadovoljni sa pruženim uslugama, ali također nastoji privući i nove korisnike iz šireg gravitacijskog područja. Potrebno je voditi poslovnu politiku koja će odgovarati strukturi i veličini prometa, tipu luke i komitentima. Luka i njezin lučki sustav proširuju svoju djelatnost tako da povećaju obujam prometa i asortiman tereta te proširenjem postojećeg gravitacijskog područja. Da bi se realizirali postavljeni ciljevi mjerama tarifne politike u luci se određenim partnerima rezerviraju prostori u luci i time se postiže međusobna suradnja. Taj način suradnje može se ostvariti jedino ako luka raspolaže dovoljnim prostornim i rezervnim kapacitetima. Osim toga, jedan od glavnih faktora razvoja lučkog poslovanja je sklapanje

dugoročnih ugovora o suradnji s velikim korisnicima. Ti ugovori sadrže povlastice komitentima pa ih koriste, a luci zaštićuju od konkurencije i osiguravaju joj partnere i terete.

Unutarnje mjere poslovne politike obuhvaćaju poslovanje same luke, a cilj im je postići operativnost luke i stvoriti glas o njenoj poslovnosti. Ako se pročuje da luka brzo i kvalitetno obavlja lučke usluge, takvoj će se luci u izboru prometnog pravca davati prednost.

(Kesić, Jugović, Mitrović, 2010., p: 257.) Unutarnjim mjerama poslovne politike treba se pratiti i osigurati brigu o putnicima. Bitno je pratiti njihovo kretanje i izračunati koeficijente poslovanja luka kojima se uspoređuje promet za prethodno razdoblje ili promet konkurentnih luka. Da bi se moglo pratiti unutarnje poslovanje luka treba imati visokokvalificirane stručnjake koji poznaju luku i njezine logističke mogućnosti i prate položaj luke u gravitacijskom području i na svjetskom tržištu.

Tipovi poslovnih politika: (Jugović, predavanje Upravljanje lukama u svijetu, 2014.)

- Kadrovska politika je najvažnija potpolitika poslovne politike jer je rad (ljudski potencijal) najvažniji, temeljni i gotovo jedini element lučke usluge.
- Tržišna politika (marketing) skup je planiranih, koordiniranih, reguliranih i kontroliranih aktivnosti (tj. funkcija poslova, mjera, itd.) koje omogućuju organizaciju uspješne i učinkovite proizvodnje prometnih i lučkih usluga.
- Proizvodna politika treba osigurati punu zaposlenost lučkih kapaciteta u proizvodnji kvalitetnih i profitabilnih lučkih usluga.
- Financijska politika kao aktivnost je skup planiranih, koordiniranih, reguliranih i kontroliranih aktivnosti koje su usmjerene na izbor optimalnih rješenja financijskih strategija, taktika, planova i sredstava kojima se na racionalan način ostvaruje poslovna misija luka u određenom razdoblju.
- Ekološka politika luka predstavlja održavanje veza s državom i okruženjem radi prihvaćanja osnovne politike i značajki gospodarskog razvoja svojega okruženja
- Razvojna politika svojim aktivnostima determinira misiju luke u budućnosti te određuje razvojne odrednice i viziju luke.

Poslovna politika luka mora ostvariti postavljenje ciljeve za određeno vrijeme pomoću danih resursa i sredstva da bi se osigurao rast i razvoj luka. Luke svoj položaj, razvoj i stabilnost ostvaruju jedino uz odgovarajuću poslovnu politiku luka.

#### 4.2.1.3. Institucionalni okvir

Pri odabiru prometnog puta ponekad je važniji politički odnos među državama nego ekonomska prednost određenog puta. Promjene koje se javljaju u političkim odnosima djeluju na poslovanje i razvoj luka i lučkog sustava neke regije.

Kao negativni aspekt može se navesti djelovanje i stvaranje nestabilnosti na prometni pravac i stoga se promet preusmjerava na susjedne pravce kretanja. Politički odnosi imaju i pozitivni aspekt djelovanja. Jedan od tih aspekta je zaključivanje regionalnih integracijskih sporazuma. Regionalni integracijski sporazumi funkcioniraju logikom kompleksnog spajanja i promjena koje u konačnici mogu voditi do formiranja novih organizacijskih oblika. Takvi sporazumi odnose se na favoriziranje zemlje potpisnice sporazuma u odnosu na zemlje izvan tog sporazuma. Integracija je postupan, komulativan i poželjan proces razvojne dinamike. (Kandžija, 2003., p: 72.)

#### 4.2.1.4. Prometna politika Europske Unije

Promet Europske Unije najvažniji je faktor jedinstvenog tržišta. Njime se postižu tri temeljna cilja europske integracije, a to su slobodno kretanje kapitala, slobodno kretanje putnika i slobodno kretanje robe. Prometna politika Europske Unije, kao i infrastrukturna politika definira se dokumentima „Bijela knjiga“<sup>1</sup> i „Prometna politika EU“<sup>2</sup>. Ovi dokumenti nastoje postići razvoj prometa u svim prometnim granama te svojim smjernicama proširiti Europsku Uniju na zemlje srednje i istočne Europe.

Specifične značajke prometne politike Europske Unije su: ( Jugović, predavanje: Logističko ekonomski čimbenici, 2014., p: 11)

- Čvrsta povezanost prometne politike s drugim politikama
- Značenje koje se pridaje javnom prijevozu
- Uloga javnog vlasništva u prometnom sektoru
- Utjecaj tehnoloških promjena na promet i na oblikovanje prometne politike
- Naglašena politička i socijalna uloga prometa u životu društva
- Odnos društva prema prirodnoj i ljudskoj sredini kojim se nastoji ublažiti, a u nekim slučajevima i spriječiti, nepovoljno djelovanje prometa

---

<sup>1</sup> White paper on growth, competitiveness and employment

<sup>2</sup> Common transport policy-CTP)

- Značenje koje se pridaje društvenim troškovima prometa, premda se ne osporava potreba za ekonomskom efikasnošću u kretanju ljudi i roba

Osnovno načelo prometne politike Europske Unije je ukinuti sve postojeće prepreke u kretanju ljudi, roba, kapitala, usluga... Republika Hrvatska nastoji se približiti Europskoj Uniji, a to se može ostvariti prilagodbom hrvatskog gospodarstva i prometa postavljenim uvjetima od strane EU.

Glavna načela pomorske politike su sloboda djelovanja prijevoznih poduzeća, jednak odnos prema svim prometnim granama i poduzećima, korisnikov slobodan izbor prijevoznih sredstava i prijevoznika te usklađivanje ulaganja u prometnu infrastrukturu. Pomorska politika posebnu pozornost je usmjerila prema sigurnosti plovidbe i zaštiti okoliša te modernizaciji i ustroju morskih luka.

Načela pomorske politike Europske Unije koja se odnose na luke jesu: ( Jugović, predavanje logističko ekonomski čimbenici, 2014., p:12.)

- Razvoj i modernizacija lučke infrastrukture te uključivanje u europsku prometnu mrežu.
- Koristi koje će se ostvariti iz kredita ili jamstva Euroske Unije moraju se održavati na: bolje povezivanje luka s kopnenim prometnicama, odnosno povećanje njezina pročelja i razvoj unutar lučkog područja.
- Podržavanje i razvijanje nekoliko projekata s ciljem uređenja informacijskog sustava u lučkom poslovanju
- Stvaranje lojalne konkurencije među lukama
- Preporuka ugovaranja među lukama, posebice za probleme vezane za zaštitu okoliša i sigurnost

U današnje vrijeme velika je sloboda kretanje ljudi unutar zemalja Europske Unije i stoga možemo slobodno reci da je temeljni cilj Europske Unije povezivanje zemalja EU sa ostalim zemljama i to morem (redovitim brodskim linijama) i cestom (suvremenom mrežom prometnica).

## 4.2. EKONOMSKI ČIMBENICI RAZVOJA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET

Teorije ekonomskog razvoja nastoje objasniti i predvidjeti ekonomska kretanja, zatim utvrditi kako prepreke razvoju mogu biti prepoznate i prevaziđene, kako i na koji način državna ekonomska aktivnost može pokrenuti, održati i ubrzati ekonomski razvoj odgovarajućim razvojnim politikama. (Fahrudin Šebić, *Ekonomski razvoj*, 2014., p:10.)

U lučkom poslovanju proizvod rada je lučka usluga. Pod pojmom lučka usluga podrazumijevaju se usluge komercijalne prirode koje plaćaju i koriste korisnici tih usluga. Proizvodnja lučke usluge podrazumijeva prekrcaj tereta i putnika, ukrcaj, iskrcaj, privez i odvez brodova, opskrba brodova, skladištenje i manipuliranje teretom, pružanje usluga putnicima... Lučke djelatnosti i procesi svojim funkcijama luke (prometnom, trgovačkom i industrijskom) i uporabom lučke infrastrukture, suprastrukture i ljudskog potencijala stvaraju proizvodnju lučke usluge. Potreba za proizvodnjom lučke usluge definirana je odnosom ponude i potražnje na nekom području i njezino tržište može biti lokalnog, nacionalnog i međunarodnog karaktera. Proces proizvodnje i proces potrošnje lučke usluge je jedinstven proces, jer se istovremeno obavlja lučka djelatnost i proces proizvodnje i isporuke lučke usluge. (Kolanović, *Temeljne dimenzije lučke kvalitete*, 2014., p: 8.) U lučkom poslovanju proučavaju se i izračunavaju ekonomski pokazatelji prema postavkama ekonomike prometa, ali uz određene napomene zbog posebnosti lučkih djelatnosti. Kvaliteta proizvodnje lučke usluge ogledava kroz ekonomsku učinkovitost rezultata rada. Kvaliteta ekonomije proizvodnje proizlazi iz funkcionalne ovisnosti između vrijednosti ulaganja osnovnih čimbenika proizvodnje<sup>3</sup> u proces reprodukcije i rezultata tog rada<sup>4</sup>, a to se smatra proizvodnom djelatnosti.

U prometu, osnovna proizvodna djelatnost izražava međuovisnost između rezultata rada izraženog u količini ili vrijednosti prometnih usluga i veličine uloženi proizvodnih čimbenika. Vrijednost prometne usluge se sastoji od vrijednosti živog rada, viška rada tj. viška vrijednosti te od vrijednosti sredstava za proizvodnju. Pri utvrđivanju prometne usluge u vrijednost prometne usluge ne ulazi vrijednost predmeta rada (putnik ili automobil) dok kod utvrđivanja vrijednosti proizvoda u proizvodnji ulazi.

Vrijednost prometne usluge sastoji se od: (Kesić, Jugović, 2005., p: 158.)

- Prenesenog dijela vrijednosti osnovnih sredstava (amortizacija)

---

<sup>3</sup> Sredstva rada, predmet rada i radna snaga

<sup>4</sup> Gotovi proizvod ili realizirana usluga



- Vrijednosti goriva, pomoćnog materijala i usluga utrošenih pri obavljanju prometne usluge
- Vrijednosti održavanja osnovnih sredstava prometnog poduzeća
- Troškova radne snage

Kružno kretanje kapitala odvija se kroz tri osnovna oblika: novac, roba i proizvodnja. Novac je univerzalna roba; može se u razmjeni mijenjati za bilo koju robu i kao takav je pogodno mjerilo za analize ekonomskih procesa. Količina novca koja oslikava tržišnu vrijednost jest cijena te robe. Težnja svih kapitalista usmjerena je na to da se dijelovi kapitala što kraće zadržavaju u pojedinim njegovim oblicima (roba, novac..) jer od brzine njihovog kretanja zavisi kolika će biti masa viška vrijednosti. Brže kretanje kapitala povećava masu viška vrijednosti, a sporije je smanjuje. (Esad Mulavdić, Ekonomija proizvodnje, 2014., str:5.)

Kružno kretanje kapitala razlikuje se između vrijednosti prometnih usluga i vrijednosti u procesu proizvodnje. U industrijskoj proizvodnji se izračunava na način:

$$N - R - P - R1 - N1$$

U ekonomici prometa nestaje faktor **R1**, te se izračunava na sljedeći način:

$$N - R - P - N1$$

**N** označava novac, **R** roba, **P** proizvodnja

U procesu prometa se ne mijenja predmet rada, tj. ne troši se da bi se stvorila roba uvećane vrijednosti (**R1**) već se u prometu samo prodaje prometna usluga. Uvjet racionalnog procesa reprodukcije je da je  $N1 \geq N$  tj. da je količina dobivenog novca veća od vrijednosti početnog novca. Ako je  $N1 = N$  reprodukcija dobivenog novca jednaka je stagnaciji.

Lučke usluge i prijevozne usluge pojedinih grana imaju iste vrijednosti pri utvrđivanju zakonitosti kružnog kretanja kapitala.

Luke zbog svoje posebne uloge u prometnom sustavu, kao točke gdje se sastaju kopneni i pomorski promet i gdje se prijevozna usluga transformira iz jedne u drugu prometnu granu, imaju i posebna obilježja koja se uvažavaju pri utvrđivanju vrijednosti lučke usluge, a to su: (Kesić, Jugović, 2005., p: 158.)

- Luka je gospodarski subjekt intenzivan kapitalom, kapital uloženi u luku nepokretan je i ne može se ni brzo ni lako ulagati u neku drugu rentabilniju djelatnost
- Luka je intenzivna radnom snagom; naime, postoji stalan broj zaposlenih radnika, bez obzira na trenutačne potrebe luke ovisne o veličini prometa

- Potražnja za lučkom uslugom je elastična, za razliku od lučke ponude (broj terminala, ukrcajnih rampi i dr.) koja je neelastična

#### **4.2.1. Prihodi i rashodi u lukama otvorenim za javni promet**

Prihodi i rashodi u lukama otvorenim za javni promet razlikuju se od luke do luke. Luke koje imaju bolju kopnenu povezanost, veće gravitacijsko područje i veći promet kroz luku ostvaruju veće prihode od rashoda te manje ovise o pomoći države za svoja ulaganja.

Prihodi i rashodi značajni za upravljanje lukom: ( Kesić, Jugović, 2005., p: 160.)

##### 1.) Prihodi od broda:

- Pristojbe za sidrenje
- Pristojbe za održavanje
- Lučke pristojbe
- Privez
- Peljarenje i korištenje veza
- Agencijski honorar

##### 2.) Prihodi od putnika

- Putničke pristojbe

##### 3.) koncesijske naknade

Osim temeljne podjele prihoda koji se javljaju u lukama otvorenim za javni promet, s obzirom na organizaciju rada i upravljanje lukom imamo i ostale prihode, a to su: ( Kesić, Jugović, 2005., p: 160.)

##### 1.) Prihodi od najma lučkih površina u dodatne prostore (površine) potrebne za opsluživanje putnika i administrativne poslove:

- Bescarinska trgovina
- Ugostiteljski objekti
- Informativno servis i javni telefoni
- Carinska služba
- Policijska služba (schengenska granica)
- Prodaja suvenira i međunarodnih časopisa
- Rent-a-car
- Mjenjačnica (+banka)

- Putnička agencija
- Špedicija
- Trgovina široke potrošnje

2.) Prihodi od najma lučkih površina u javne svrhe:

- Muzej
- Akvarij
- Šetalište
- Konferencijske dvorane

3.) Pristojbe od lučkih putničkih tarifa

Osim plaćanja lučke pristojbe koju brodar plaća po putniku, putnici su dužni platiti i lučku putničku tarifu (u putničkim lukama Republike Hrvatske ona se kreće od 3,5 do 4,46 eura po putniku.)

Rashodi luka otvorenih za javni promet dijele se u dvije skupine. Rashodi lučkih uprava i rashodi lučkog koncesionara.

Rashodi lučke uprave (100%)

- 1.) Materijalni izdaci (1,6%)
- 2.) Izdaci za zaposlene- nadnice i plaće (14,9%)
- 3.) Izdaci za investicijske nabave fonda kapitalnih objekata- investicijski rashodi (65,2%)
- 4.) Izdaci poslovanja- dnevnice i putni izdaci, naknade izdataka za zaposlene, izdaci za reprezentaciju, premije osiguranja i sl. (3,7%)
- 5.) Ostali izdaci poslovanja- izdaci za stručnu literaturu, stručno obrazovanje, izdaci za projekte- elaborate (1,4%)
- 6.) Vanjski izdaci- izdaci za usluge (12,6%), a to su: prijevozne usluge (0,5%), usluge održavanja (9,7%) te komunalne usluge, vodne naknade, usluge promidžbe (2,4%)
- 7.) kamate, tečajne razlike i sl. (0,6%)

Rashodi lučkog koncesionara (100%)

- 1.) Materijalni troškovi (17,31%), u njih spadaju: troškovi sirovina i materijala (9,73%) i ostali vanjski troškovi (7,58%)
- 2.) Amortizacija (6,38%)

3.) Vrijednosno utvrđivanje kratkotrajne imovine (1,08%)

4.) Plaće (46,44%) koje se sastoje od: nadnica i neto plaća (27,38%) te troškova poreza, mirovinski i zdravstveni troškovi (19,07%)

Navedeni podaci odnose se na lučku upravu Rijeka u 2001. godini, ali i postojeće stanje u ostalim lukama otvorenih za javni promet je približno istih veličina.

## **5. MULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

Luke otvorene za javni promet imaju veliki utjecaj na ekonomski razvoj države, na nacionalno gospodarstvo i međunarodnu razmjenu. Ovisno o položaju luke u regiji u kojoj se nalazi djelatnost putničke luke djeluje na privredu cijele regije i države.

### **5.1. EKONOMSKE MJERE**

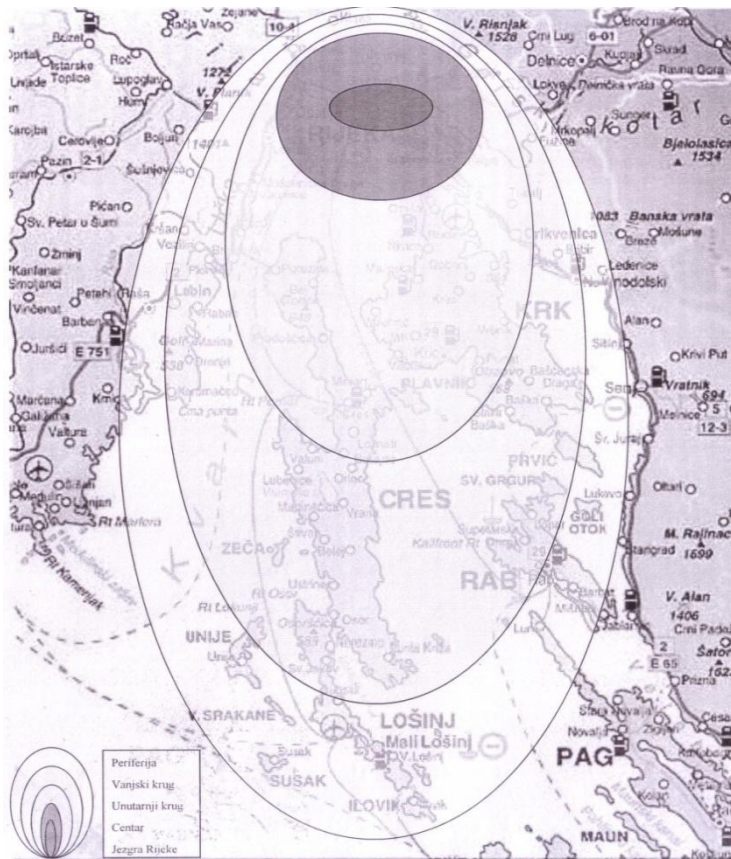
Luke otvorene za javni promet potrebno je sagledati sa stajališta ekonomskog vrednovanja putničkih luka. Na taj način se utvrđuje koliko je luka korisna s aspekta nacionalnog gospodarstva, zbog toga što se prihodi i troškovi više odnose na ostale sudionike u lučkom poslovanju nego na samu luku prilikom ekonomskog vrednovanja luka. Da bi se utvrdili mikro i makro multiplikativni efekti koje stvaraju luke otvorene za javni promet koristi se pristup ekonomskog učinka s obzirom na promjene koje se dešavaju: unutar jezgri ekonomskih djelatnosti, unutar određene regije (sfera ekonomskog utjecaja) i na području urbanističkog razvoja (nove površine).

Takva analiza koristi promjene u gospodarskim djelatnostima i to: (Kesić, Jugović, 2005., p:164.)

- U potrošnji putnika, turista i doseljenika: prodaja koju ostvaruju lokalne trgovine ili tvrtke nudeći svoje proizvode (suveneri, odjeća i obuća i dr.) i usluge (taksi, restorani i dr.) tj. prodaja ili računi za lokalna poduzeća te druge organizacije koje prodaju proizvode i usluge posjetiteljima
- Promjene u prihodu regije: odnosi se na ukupne plaće i naknade radnika zaposlenih na poslovima opsluživanja turista te na prihode od iznajmljivanja poslovnih prostora
- Promjene u zapošljavanju: broj radnih mjesta koje podržava dana razina prodaje

Prilikom određivanja ekonomskih aktivnosti koje je potrebno uključiti u područje ekonomskog utjecaja (potrošnju), ekonomski utjecaji uključuju sve one djelatnosti unutar određenih ekonomskih vremenskih razmaka. Bitno je sagledati veličinu regije jer ona utječe na obuhvaćenu potrošnju i multiplikatore utjecaja. Zbog toga, potrebno je odrediti unutarnje i vanjske krugove koji ovise o intenzitetu i važnosti.

Slika 9: Kružnice ekonomskog utjecaja u Kvarnerskom zaljevu



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005., p: 165

Kružnicama ekonomskog utjecaja nastoji se odrediti koliki udio tržišta će obuhvatiti putnička luka i aktivnosti vezane uz nju. Intenzitet i veličina utjecaja se smanjuje kako se udaljenost povećava od centra prema perifernim područjima. Kružnice ekonomskog utjecaja podijeljene su u pet područja.

Prvi dio, jezgra predstavlja općinu ili grad gdje se nalazi putnička luka. Ona crpi najviše koristi za razliku od ostalih dijelova, a to se ogledava u povećanju prihoda i zapošljavanja stanovništva koje živi u jezgri (općini ili gradu), zapošljavanje i povećanje prihoda poduzećima vezanim uz „vodene“ poslove. Kao nedostatak može se navesti da ako jezgra ne pruža obilne usluge u pogledu smještaja i gastronomije može se desiti da se korisnici usluga odluče za odlazak u susjedna područja.

Drugi dio, centar, u njegovoj blizini je smještena putnička luka koja ima najviše koristi od direktne potrošnje turista i povećanja prihoda te otvaranja novih radnih mjesta, a sastoji se od općina koje imaju udaljenost pola sata vožnje od putničke luke.

Treći dio, unutrašnji krug ogledava se u kvalitetnoj prometnoj povezanosti, s naglaskom na cestovnu jer se smanjuje vrijeme putovanja do udaljenih područja, a s time se povećava

radijus kružnice i ekonomski utjecaj. Udaljenost se proteže na otprilike sat vremena putovanja od putničke luke.

Četvrti dio, vanjski krug, udaljen je sat i pol vremena vožnje od putničke luke. Kod ovog dijela potrebno je naglasiti da taj dio najviše zarađuje jer turisti i putnici troše svoj novac na izlete i zabavu, a također obiluje i mnogobrojnim kulturnim i turističkim znamenitostima.

Peti dio, periferija, je najudaljeniji dio kod kojeg treba dva sata vožnje do putničke luke i zbog toga nije od velikog interesa putnicima i turistima. Na ovom tržištu moguće je ostvariti prihode od opskrbljivanja lokalne industrije grada gdje se nalazi putnička luka.

Ekonomske mjere na navedenim područjima (tržištima) uključuju: (Kesić, Jugović, 2005., p: 166.,167.)

- Poslovnu aktivnost kao vrijednost proizvodnje dobivenu razmjenom između dviju tvrtki ili organizacija; ona predstavlja promjenu u prodaji u određenom sektoru
- Nova radna mjesta; odnose se na zapošljavanje u djelatnostima vezanim uz poslovanje terminala, kao i na popratne poslove koji su inducirani modernizacijama luke i terminala
- Prihode od plaća, naknada i najma (ne uključuju mirovine, osiguranje i zdravstvene pogodnosti te novčane transfere, dividende i kamate)
- Prihode od poreza; odnose se na porez na prihode od korporacije, koncesionara i plaća zaposlenika te na poraz od novonastale potrošnje.

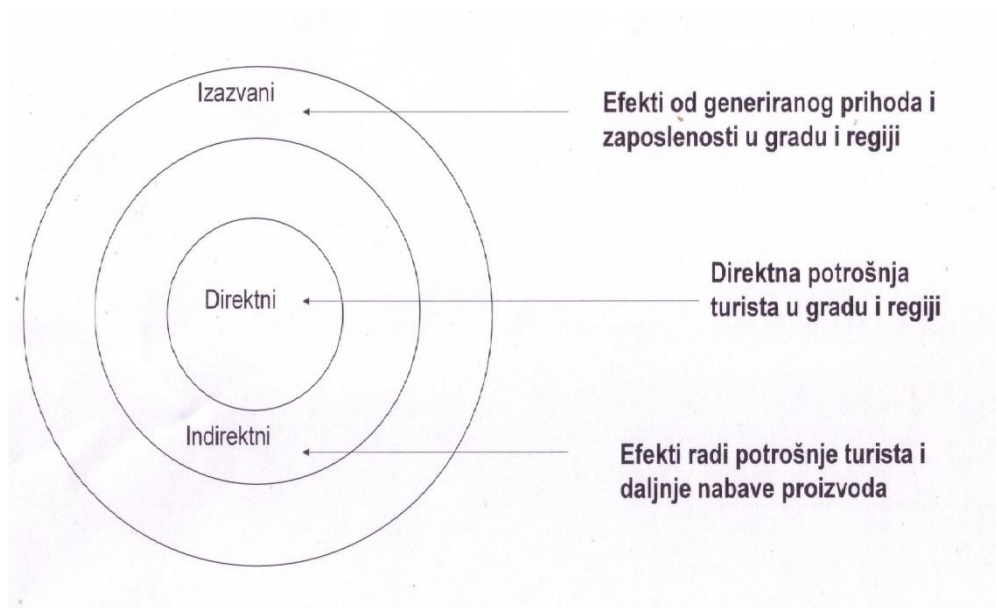
## **5.2. MIKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

Mikro i makro efekti koji se javljaju u lukama otvorenim za javni promet predstavljaju dvije razine promatranja gospodarskog života. Mikro razina sagledava život pojedinca, neke obitelji, poduzeća ili zadruge, dok na makro razini imamo pogled na društvo kao cjelinu i njegov globalni aspekt.

Multiplikativni efekti ili multiplikatori temelje se na činjenici da svaki dolar promjene određenih izdataka (kao što je investicija ili potrošnja) dovodi do promjene koja je veća od dolara. Obuhvaćaju sekundarne učinke potrošnje putnika i turista, kućanstva i poduzeća koje oni stvaraju u nekom gradu ili regiji.

Razlikuje se nekoliko faza potrošnje u regiji tj. razlikujemo tri multiplikativna efekta potrošnje putnika i turista (direktni, indirektni i izazvani (inducirani)).

Slika 10: Utjecaj multiplikativnih efekata na regionalni turizam



Izvor: Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005., p: 165

Direktni efekti nekog grada i regije putničke luke stvaraju doprinos potrošnjom putnika i turista na suvenire, poklone, izlete, rekreaciju, hranu, zabavu...

Indirektni efekti nazivaju se još i sekundarnim efektima, a odnose se na promjene u prodaji. Prilikom povećavanja potrošnje putnika (turista) lokalni dobavljači kupuju robe i usluge kako bi im omogućili daljnju potrošnju. Kod indirektnih efekata uočavaju se promjene u prodaji, otvaraju se nova radna mjesta te se povećavaju prihodi u ekonomskim aktivnostima.

Izazvani (inducirani) efekti nazivaju se još i „potrošačkim efektom“, a odnose se na dodatnu potrošnju koja se stvara od prihoda direktnog i indirektnog doprinosa koji se iskorištavaju za daljnju potrošnju.

Kod multiplikativnih efekata potrebno je još navesti dvije vrste sekundarnih učinaka potrošnje:

1.) Indirektni učinci- kroz njih sagledavamo promjene koje se dešavaju na radnim mjestima, u prodaji te prihodi koji se pojavljuju unutar povezanih industrija, tj. ona poduzeća koja se opskrbljuju dobrima i uslugama i povezana su sa turizmom. Indirektne učinke možemo izračunati multiplikatorom tipa 1:



$$\text{Tip I} = \frac{\text{direktna prodaja} + \text{indirektna prodaja}}{\text{direktna prodaja}}$$

2.) Potaknuti učinci su promjene u prodaji, radnim mjestima i prihodu unutar regije koje su rezultirale potrošnjom kućanstva iz prihoda koji je zarađen direktno ili indirektno od potrošnje putnika, turista ili posjetitelja. (Kesić, Jugović, 2005., p: 168.) Dodatna prodaja i gospodarska aktivnost se ostvaraju trošenjem novaca zaposlenika koji rade u turističkim poduzećima i povezanim industrijama jer na taj način se ostvaruju prihodi unutar lokalne regije. Osim povećanja prihoda, može se desiti i smanjenje prihoda. Smanjeni prihodi se ogledavaju u smanjenoj potrošnji kućanstva u području maloprodaje i drugih manjih poduzeća. Multiplikatori potaknutih učinaka (multiplikatori tipa II) se izračunavaju na sljedeći način:

$$\text{Tip II} = \frac{\text{direktna prodaja} + \text{indirektna prodaja} + \text{potaknuta prodaja}}{\text{direktna prodaja}}$$

Multiplikatori na dodanu vrijednost, radna mjesta i prihod definiraju se kao omjer ukupnih prihoda ili dodane vrijednosti prema direktnoj prodaji.

### **5.3. MAKROMULTIPLIKATIVNI UČINCI LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

Makromultiplikativni efekti označavaju promjenu neke endogene varijable, kao što je bruto domaći proizvod (BDP) ili novčana masa, zbog promjene neke egzogene varijable, kao što je investicijska potrošnja ili bankarske rezerve. (Kesić, Jugović, 2003., p: 169.)

Makromultiplikativni efekti koje stvaraju luke putničke luke jesu: (Kesić, Jugović, 2003., p: 169.,170.)

- Poslovna aktivnost predstavlja vrijednost proizvodnje koja se izmjenjuje između nekog poduzeće i drugih organizacija. Ona predstavlja i promjene koje se dešavaju u prodaji po sektorima, te veleprodaju i maloprodaju čiji je prihod marža na prodane proizvode.
- Prihod predstavlja sve ono što za poduzeće znači dobit. On uključuje osobne dohotke, prihode vlasnika i nadnice (koje se isplaćuju radnoj snazi na radnom mjestu), a ne uključuje transferne isplate (socijalno osiguranje), naknade koje nisu vezane za prihod (osiguranje, mirovine, zdravstvene povlastice) te nezarađeni prihod (dividende,

kamate, najamnina) bez obzira ako su ta sredstva prikupljena pod utjecajem ekonomskih promjena.

- Radna mjesta predstavljaju mjere zaposlenosti poduzeća. Ovisno o ekonomskim aktivnostima koje utječu na regiju ovisi zaposlenost u industriji. Uključena su nova radna mjesta u poduzećima u regiji, ali to ne znači da će se nadnice stanovnika potrošiti u domaćinstvima u regiji, već mogu biti potrošene i u nekoj drugoj regiji.
- Državni porezi su definirani kao porez na dobit poduzeća i osobni porez na prihod, zadržani porez, porez na dodanu vrijednost (PDV) i doprinosi za socijalno osiguranje. Državni porezi su prihodi prikupljeni od strane vlade kao carine i trošarine turista, potrošnje, javne koristi i drugi porezi stvoreni promjenama u proizvodnji, nadnicama ili potrošnji posjetitelja u regiji. (Kesić, Jugović, 2005., p: 170.)
- Dodana vrijednost predstavlja razliku između vrijednosti prodanih roba i usluga kao proizvodnih ulaganja i njihove vrijednosti. Mjeri se na isti način kao što i BDP mjeri domaću proizvodnju, ali dodana vrijednost mjeri regionalnu proizvodnju. Dodana vrijednost predstavlja ekonomsku aktivnost koja se sastoji od državnih i lokalnih poreza, ostalih poreza na dodanu vrijednost, plaća, promjene u isplati naknada radnicima koje nisu nadnice, neto kamate i otpis kapitala te prihode od profita, ali ne uključujući vlasnikov.

#### **5.4. ANALIZA MULTIPLIKATIVNIH UČINAKA LUKA OTVORENIH ZA JAVNI PROMET**

U ovom diplomskom radu, prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti iz 2007.godine i Državnom statističkom ljetopisu obraditi će se određene stavke multiplikativnih učinaka luka otvorenih za javni promet.

Nacionalna klasifikacija djelatnosti 2007. predstavlja sva sredstva, kao što su radna snaga, kapitalna dobra, proizvodne tehnike ili proizvodi da bi se omogućila proizvodnja roba ili usluga. Ona ostvaruje proizvodnju kroz input, proizvodni proces i output. Klasifikacija djelatnosti jedan je od osnovnih statističkih standarda koji se koristi pri evidentiranju, prikupljanju, obradi, analizi i diseminaciji i prikazivanju podataka važnih za stanje određenog gospodarstva te za analizu i usmjeravanje društvenog i gospodarskog razvoja i njegovih strukturnih promjena. (Nacionalna klasifikacija djelatnosti, Državni zavod za statistiku, 2014.)

Prema klasifikaciji djelatnosti razvrstavaju se poslovni subjekti (pravne i fizičke osobe) prema djelatnostima koje obavljaju. Bitno je naglasiti da NKD nije stalno ista, već kako se stvaraju nove tehnologije i kako se mijenja gospodarstvo dolazi i do promjene u NKD-u jer neke djelatnosti gube na važnosti, dok ostale dobivaju. Zbog tih uzastopnih promjena dolazi do revidiranja promjena s vremena na vrijeme.

NKD 2007. Sastoji se od četiri hijerarhijske razine koje su označene na sljedeći način: (Metodologija za statističku primjenu Nacionalne klasifikacije djelatnosti 2007., 2014.)

- Razina klasifikacije je područje i označava se jednoslovnom oznakom
- Razina klasifikacije je odjeljak i označava se dvoznamenkastim brojem
- Razina klasifikacije je odjeljak i označava se troznamenkastim brojem
- Razina klasifikacije je razred i označava se četveroznamenkastim brojem

Državni statistički ljetopis 2013. temeljna je publikacija Državnog zavoda za statistiku kojim se osigurava izvor statističkih podataka za znanstvenike, medije, gospodarstvenike i ostale korisnike. Objavljeni podaci koji su uneseni u statistički ljetopis rezultat su mnogobrojnih statističkih istraživanja koja provodi državni zavod za statistiku, područne jedinice u županijama te institucije koje su ovlaštene za obavljanje statističkih aktivnosti. Sve metodološke promjene koje se javljaju nastoje se prilagoditi međunarodnim statističkim standardima jer se na taj način postiže uključivanje Republike Hrvatske u europsko i svjetsko političko i gospodarsko okruženje. Nacionalna klasifikacija djelatnosti temeljni je statistički standard koji se primjenjuje za iskazivanje podataka o poslovnim subjektima, a njezina je

primjena propisana Zakonom o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti ( NN, br. 98/94.) i Odlukom o Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2007. (NN, br. 58/07 i 72/07.). (Državni zavod za statistiku, Baze podataka, 2014.)

Državni statistički ljetopis sastoji se od 34 područja koja su pomno statički obrađena. Tu spadaju: geografski i metodološki podaci, upravno-teritorijalni ustroj, državni ustroj, registar poslovnih subjekata, stanovništvo, zaposlenost, plaće i troškovi rada, nezaposlenost i zapošljavanje, cijene, osobna potrošnja, bruto domaći proizvod, investicije, strukturne poslovne statistike, državni proračun, konsolidirana središnja i opća država, novac i kredit, poljoprivreda, šumarstvo i ribarstvo, industrija, energija, informacijsko društvo, građevinarstvo, transport i komunikacije, ekonomski odnosi s inozemstvom, distributivna trgovina i ostale usluge, turizam, okoliš, obrazovanje, istraživanje i razvoj, kultura i umjetnost, zdravstvena zaštita, socijalna skrb, zdravstveno osiguranje, mirovinsko osiguranje, pravosuđe i socijalna zaštita.

#### **5.4.1. Zaposlenost**

Zaposlenost obuhvaća sve one osobe koje su zasnovale radni odnos s poslodavcem, na određeno ili neodređeno vrijeme, bez obzira na duljinu radnog vremena i vlasništvo pravne osobe. U zaposlene su uključeni pripravnici, osobe na bolovanju i roditeljskom dopustu te osobe koje iz nekog razloga ne mogu biti na poslu. Radni tjedan traje 40 sati ako nije drukčije zapisano u kolektivnom ugovoru. Rezultati provedenih istraživanja o radnoj snazi procjenjuju se na temelju reprezentativnog statističkog uzorka privatnih kućanstava u zemlji.

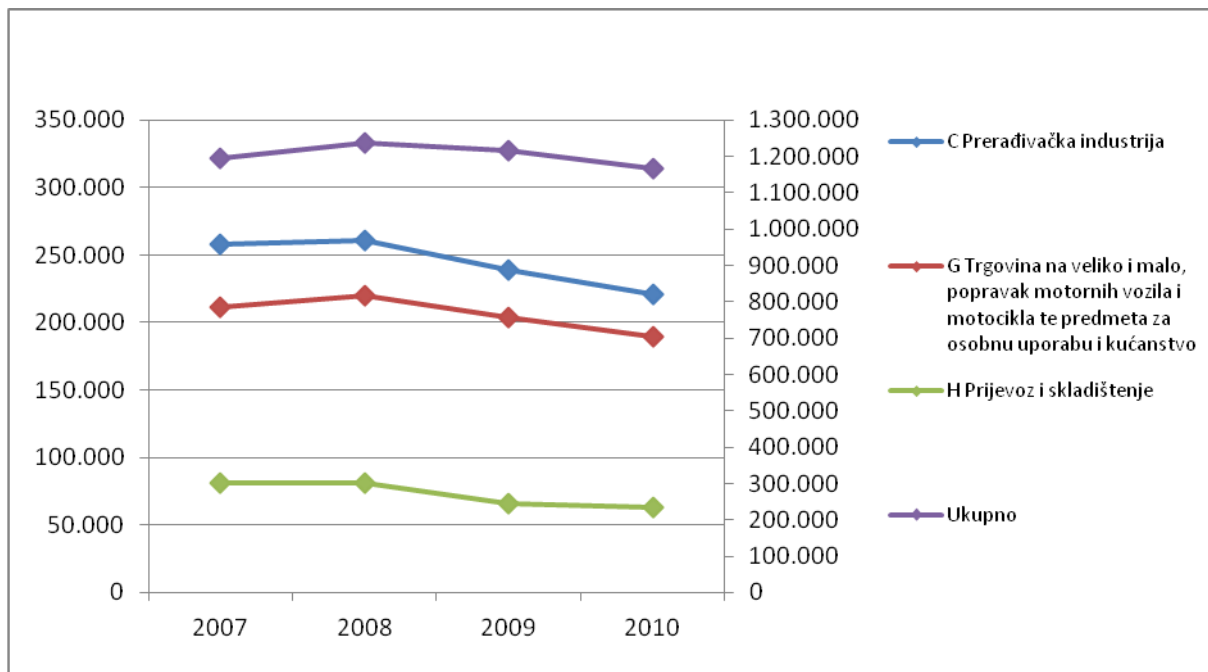
Tablica 1: Broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	258 015	260 604	238 579	220 999
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	211 735	220 393	203 857	189 124
H Prijevoz i skladištenje	80 947	81 220	65 827	62 677
Ukupno	1 195 655	1 238 576	1 216 930	1 166 807

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014.

Iz navedene tablice možemo uočiti da je 2007. i 2008.godine broj zaposlenih bio viši nego u 2009. i 2010.godini. 2008.godina, je godina prije svjetske gospodarske krize i ima najveće vrijednosti, dok nakon te godine broj zaposlenih je u stalnom padu. Najviše zaposlenih je u prerađivačkoj industriji u 2008.godini, a najmanji u djelatnosti prijevoza i skladištenja u 2010.godini.

Grafikon 1: Broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo te ukupan broj zaposlenih prema NKD-u 2007.



Izvor: izrada studentice prema podacima iz tablice 1.

Iz prikazanog grafikona možemo uočiti da je ukupan broj zaposlenih bio najviši 2008.godine i iznosio je 1 238 576kn, a nakon te godine u stalnom je padu.

Za prerađivačku industriju vidljivo je da ona ostvaruje najveći broj zaposlenih u ukupnom broju 2008.godine sa 260 604 zaposlenika, a najmanji broj zaposlenika 2010.godine (220 999 zaposlenika).

Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo nalazi se ispod prerađivačke industrije, te imaju slične vrijednosti. 2008.godine najveći broj sa 220 393 zaposlenika, a najmanji 2010.godine sa 189 124 zaposlenika.

Prijevoz i skladištenje djelatnost je koja broji mnogo manji broj zaposlenika nego prerađivačka industrija i trgovina na veliko i malo. U 2008.godini imala je najveći broj od 1 238 576 zaposlenika, a nakon te godine je u padu taj broj i 2010.godine iznosi 62 677 zaposlenika.

## Bazni indeksi

Bazni indeksi pokazuju kretanje neke pojave u odnosu na neko bazno razdoblje. Kao bazna godina uzeta je 2007.godina koja ima indeks 100. Analiziraju se podaci o ukupnom broju zaposlenih.

Tablica 2: Bazni indeksi ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo (2007.=100)

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	100	101	92,46	85,65
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	100	104,09	96,27	89,32
H Prijevoz i skladištenje	100	100,33	81,32	77,43
Ukupno	100	103,59	101,78	97,59

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014.

U odnosu na baznu godinu, ukupan broj zaposlenih povećao se 2008.godine za 3,59%, dok se 2010.godine smanjio za 2,41%. Prilikom izračunavanja baznih indeksa za prerađivačku industriju, trgovinu na veliko i malo te prijevoz i skladištenje u odnosu na baznu godinu, trgovina na veliko i malo bilježi najveći rast s 4,09%, a najveći pad prijevoz i skladištenje u 2010.godini s 22,57%.

Verižni indeksi:

Verižni indeksi pokazuju promjenu promatrane pojave u odnosu na prethodno razdoblje.

Tablica 3: Verižni indeksi ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	-	101	91,55	92,63
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-	104,09	92,50	92,77
H Prijevoz i skladištenje	-	100,33	81,05	95,21
Ukupno	-	103,59	98,25	95,88

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014.

U odnosu na prethodnu godinu, ukupan broj zaposlenih smanjio se za 4,12%. dok se povećanje vidi u 2008.godini za 3,59%. Trgovina na veliko i malo ima najveći rast od 4,09% u 2008.godini u odnosu na prethodnu godinu, a najveći pad ima prerađivačka industrija u 2010.godini s 7,37%.



Prosječna stopa promjene:

Prosječna stopa promjene pokazuje prosječno godišnje kretanje promatrane pojave od prvog pa do posljednjeg razdoblja.

Tablica 4: Prosječna stopa promjene ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.-2010.
C Prerađivačka industrija	-5,10
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-3,70
H Prijevoz i skladištenje	-8,20
Ukupno	-0,90

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014.

U promatranom vremenskom razdoblju sve vrijednosti koje su dane u tablici padale su po prosječnoj stopi od 0,90 % za ukupan broj zaposlenih, 3,70% za trgovinu na veliko i malo, 5,10% za prerađivačku industriju te najveći pad od 8,20% za prijevoz i skladištenje.

#### 5.4.2. Bruto domaći proizvod - BDP

Bruto vrijednost proizvodnje definirana je kao tržišna vrijednost svih proizvedenih roba i usluga. Bruto vrijednost proizvodnje uključuje proizvodnju za vlastitu konačnu uporabu te uključuje vrijednost tržišne i netržišne proizvodnje. Obračunava se po djelatnostima u približnim bazičnim cijenama zbog toga što se sve subvencije smatraju subvencijama na proizvode i prema tome uzete su u obračun na razini nacionalnog gospodarstva. Za izračunavanje BDP-a primjenjuju se fizički pokazatelji za djelatnosti prijevoza i skladištenja, dok za većinu uslužnih djelatnosti primjenjuju se pokazatelji inputa (broj zaposlenih).

Pomoću Nacionalne klasifikacije djelatnosti 2007. moguće je izvesti obračun za sve pojedine odjeljke.

Tablica 5: Bruto dodana vrijednost prema NKDU-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

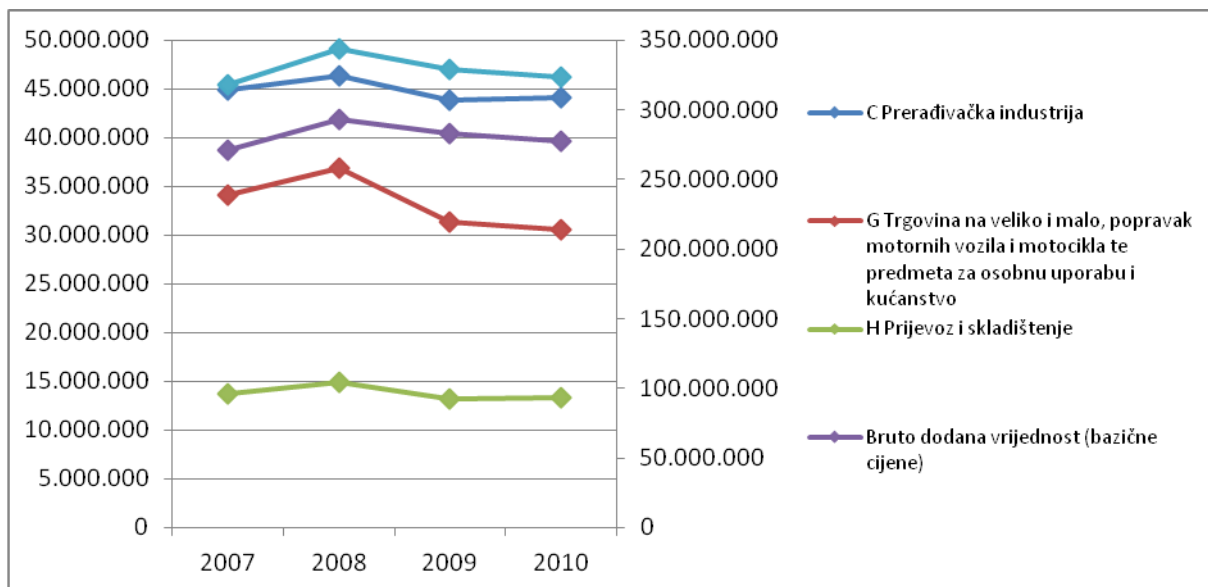
NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	44 903 588	46 348 110	43 876 781	44 130 714
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	34 059 089	36 848 075	31 368 692	30 565 683
H Prijevoz i skladištenje	13 664 751	14 943 904	13 245 628	13 270 396
Bruto dodana vrijednost (bazične cijene)	271 134 200	293 485 530	282 592 497	277 052 730
BDP (tržišne cijene)	318 307 848	343 412 095	328 672 420	323 806 969

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014.

Bruto dodana vrijednost 2007.godine bilježi svoju najmanju vrijednost, dok 2008.godine najveću. BDP svoju najmanju vrijednost ima 2007.godine, a najveću 2008.godine. Možemo uočiti da 2008.godina je godina sa najvišim BDP-om i bruto dodanom vrijednosti.

Najveću bruto dodanu vrijednost i BDP prema NKD-u 2007. ima prerađivačka industrija 2008.godine, a najmanju prijevoz i skladištenje 2007.godine.

Grafikon 2: Bruto dodana vrijednost prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene



Izvor: izrada studentice prema podacima iz tablice 5.

Prema podacima iz grafikona vidljivo je djelatnost prijevoza i skladištenja ostvaruje najmanji BDP i bruto dodanu vrijednost. 2008.godine imala je najveći BDP koji je iznosio 343 412 095 kn i bruto dodanu vrijednost od 293 485 530 kn, nakon te godine je u laganom padu i 2010.godine opet se povećava u odnosu na prethodnu godinu za 24 768 kn.

Prerađivačka industrija ostvaruje najveći BDP i bruto dodanu vrijednost 2008.godine (46 348 110kn), kao i trgovina na veliko i malo (36 848 075kn). Nakon te godine, obadvije djelatnosti su u padu, jedino što prerađivačka industrija 2010.godine ostvaruje rast u odnosu na 2009.godinu za 2 217 936kn.

Bruto dodana vrijednost i BDP kao i sve ostale djelatnosti koje su prikazane u grafikonu imaju ista kretanja. 2008.godine njihove vrijednosti bile su najviše, a nakon te godine se smanjuju.

Tablica 6: Bazni indeksi bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene (2007.=100)

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	100	103,21	97,71	98,28
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	100	108,19	92,10	89,74
H Prijevoz i skladištenje	100	109,36	96,93	97,11
Bruto dodana vrijednost (bazične cijene)	100	108,24	104,22	102,18
BDP (tržišne cijene)	100	107,89	103,26	101,72

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014.

Bruto dodana vrijednost i BDP u odnosu na baznu godinu, svake godine su bile u porastu. Najveće povećanje za 8,24% bilo je 2008.godine, a najmanje povećanje 2,18% 2010.godine za bruto dodanu vrijednost. BDP 2008.godine ima porast od 7,89%, a najmanje od 1,72% 2010.godine.

Prilikom izračunavanja baznih indeksa za prerađivačku industriju, trgovinu na veliko i malo te prijevoz i skladištenje u odnosu na baznu godinu prijevoz i skladištenje bilježe najveći rast od 9,36% 2008.godine, dok najveći pad vidi se kod trgovine na veliko i malo u 2010.godini za 10,26%.

Tablica 7: Verižni indeksi bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	-	103,21	94,67	100,58
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-	108,19	85,13	97,44
H Prijevoz i skladištenje	-	109,36	88,64	100,19
Bruto dodana vrijednost (bazične cijene)	-	108,24	96,29	98,03
BDP (tržišne cijene)	-	107,89	95,71	98,52

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014.

U odnosu na prethodnu godinu, bruto dodana vrijednost 2008.godine bilježi rast od 8,24%, a pad se vidi u iduće dvije godine. 2009.godine bio je najveći pad za 3,71%.

BDP u odnosu na prethodnu godinu, također ima povećanje od 7,89% 2008.godine, a pad u 2009. i 2010.godini. 2009.godina ima pad od 4,29% u odnosu na prethodnu godinu.

Prijevoz i skladištenje ima najveći rast u odnosu na prethodnu godinu za 9,36%, a najveći pad ima prijevoz i skladištenje 2009.godine za 11,36%.

Tablica 8: Prosječna stopa promjene bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

NKD 2007.	2007.-2010.
C prerađivačka industrija	-0,60
G trgovina na veliko i mali, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-3,60
H prijevoz i skladištenje	-0,98
Bruto dodana vrijednost (bazične cijene)	0,70
BDP (tržišne cijene)	0,50

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014.

U promatranom vremenskom razdoblju vrijednosti koje su dane u tablici za bruto dodanu vrijednost prosječna stopa je rasla za 0,70%, kao i za BDP po prosječnoj stopi od 0,50%. Prijevoz i skladištenje padao je po prosječnoj stopi od 0,98%, a prerađivačka industrija po prosječnoj stopi od 0,60%. Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo po prosječnoj stopi promjene padale su za 3,60%.

### 5.4.3. Investicije

Investicijama u dugotrajnu imovinu smatraju se nabave poduzeća i drugih organizacija radi dobivanja nove imovine, povećanja vrijednosti ili zamjene postojeće dugotrajne imovine (stambene zgrade, ostale zgrade i građevine, oprema i uređaji trajnijega karaktera, pošumljavanje i podizanje dugogodišnjih nasada, licencije, softver itd.) (Državni zavod za statistiku, Baze podataka, 2014.) Sva ta nabavljena investicijska dobra mogu biti rabljena ili nova, kupljena u inozemstvu ili u vlastitoj državi te mogu se steći trampom.

Investicijska dobra obuhvaćaju ulaganja za proširenje, rekonstrukciju, zamjenu istrošenih, zastarjelih kapaciteta te modernizaciju postojećih kapaciteta, ali nema redovitog održavanja i popravka dugotrajne imovine, ulaganja u kratkotrajnu imovinu te nisu pružene usluge istraživanja tržišta i usavršavanja osoblja. .

Imamo više vrsta investicija od kojih su najbitnije: investicije u nove kapacitete, investicije za proširenje, rekonstrukciju i modernizaciju, investicije za zamjenu i održavanje razine postojećih kapaciteta, investicije za građevinske objekte te investicije u opremu.

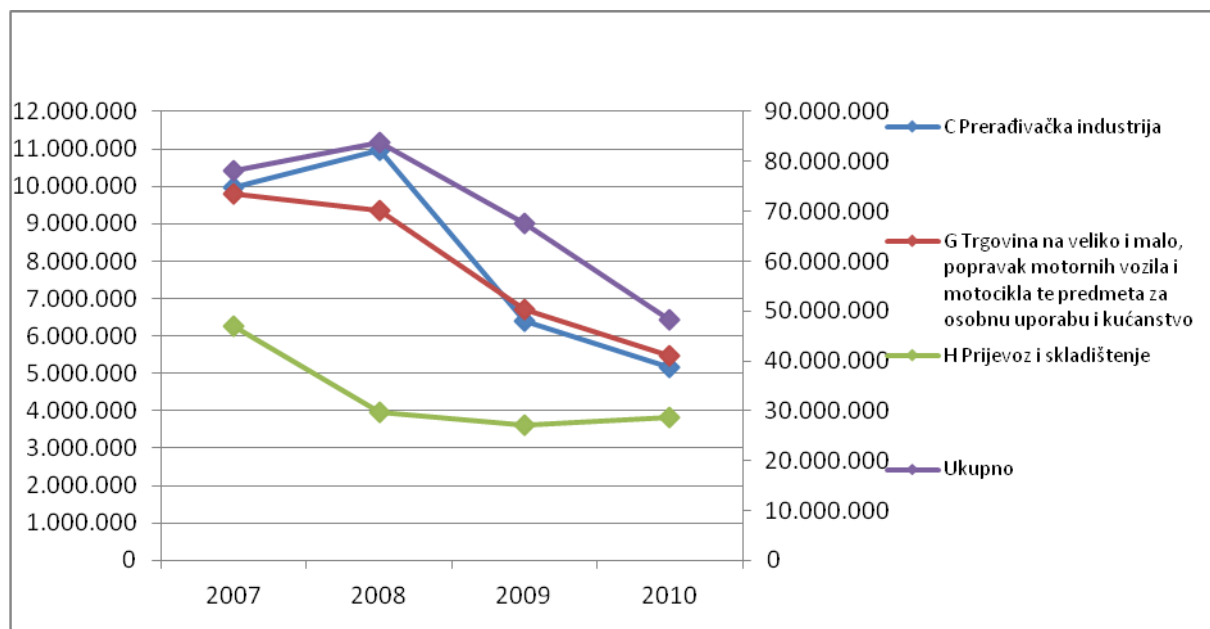
Tablica 9: Ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	9 966 533	83 729 423	6 400 797	5 162 012
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	9 783 173	9 363 635	6 695 552	5 470 370
H Prijevoz i skladištenje	6 265 794	3 944 564	3 623 152	3 822 784
Ukupno	78 243 357	83 729 423	67 461 274	48 337 243

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014

Ukupan broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu 2008.godine bio je najviši, dok 2009.godine bio je najmanji. Najviše ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu ostvarila je prerađivačka industrija 2008.godine, a najmanje djelatnost prijevoza i skladištenja 2009.godine.

Grafikon 3: Ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo



Izvor: izrada studentice prema podacima iz tablice 9.

Najveći ukupan broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu bio je 2008.godine s 83 729 423kn. 2009.godine taj broj se smanjuje, da bi 2008.godine pao za 35 392 180kn.

Prerađivačka industrija kao i sve ostale djelatnosti najveći broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu imala je 2008.godine (83 729 423kn), a poslije te godine u naglom je padu, da bi 2010.godine njezina vrijednost bila ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu bila 5 162 012kn.

Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo 2007.godine ima svoju najveću vrijednost ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu od 9 783 173kn, a najmanju 2010.godine (5 162 012kn).

Prijevoz i skladištenje je djelatnost kod koje se vidi pad ostvarenih investicija u 2008.godini, u odnosu na prethodnu godinu. 2007.godine broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu bio je 6 265 794kn, dok 2008.godine iznosio je 3 944 564kn. Nakon 2008.godine te vrijednosti su u stalnom padu.



Tablica 10: Bazni indeksi ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo (2007.=100)

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	100	110,12	64,22	51,79
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	100	95,71	68,44	55,91
H Prijevoz i skladištenje	100	62,95	57,82	61,01
Ukupno	100	107,01	86,22	61,78

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014.

U odnosu na baznu godinu ukupan broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu za 7,01% se povećao 2008.godine, a najveće smanjenje vidi se 2010.godine za 38,22% . Prijevoz i skladištenje je djelatnost koja je svake godine u odnosu na prethodnu godinu bila u velikom padu prema broju ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu. 2009.godine ima svoj najveći pad od 42,18% u odnosu na baznu godinu, a najmanji pad 2008.godine od 37,05%. Kao i kod prijevoza i skladištenja i djelatnost prerađivačke industrije 2009. godine i 2008.godine bilježi pad u odnosu na baznu godinu, dok 2008.godine je u rastu od 10,12% u odnosu na baznu godinu. Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo je djelatnost koja s obzirom na baznu godinu ima najmanji pad od 4,29% 2008.godine, ali sljedećih godina taj pad se povećava te 2008.godine iznosi 42,18%,

a 2009.godine 38,99%. Možemo vidjeti da ima skoro pa iste vrijednosti ima kao i djelatnost prijevoza i skladištenja te prerađivačke industrije.

Tablica 11: Verižni indeksi ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.	2008.	2009.	2010.
C Prerađivačka industrija	-	110,12	58,32	80,65
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-	95,71	71,51	81,70
H Prijevoz i skladištenje	-	62,95	91,85	105,51
Ukupno	-	107,01	80,57	71,65

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 20.09.2014.

U odnosu na prethodnu godinu, ukupan broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu povećao se 2008.godine za 7,01%, a smanjio se 2010.godine za 28,35%.

Prerađivačka industrija ima najveći rast u odnosu na prethodnu godinu 2008.godine od 10,12%, a također ima i najveći pad od 41,68% u odnosu na prethodnu godinu.

Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo u odnosu na prethodnu godinu bila je u padu 2008.godine za 4,29%, a godine 2009.godine bilježe svoj najveći pad od 28,49% u odnosu na prethodnu godinu.

Prijevoz i skladištenje, u odnosu na prethodnu godinu 2008.godine bio u padu za 37,05%, ali zato 2010.godine dolazi do većeg broja investicija ostvarenih u dugotrajnu imovinu s rastom od 5,51% u odnosu na prethodnu godinu.

Tablica 12: Prosječna stopa promjene ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

NKD 2007.	2007.-2010.
C Prerađivačka industrija	-19,70
G Trgovina na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo	-17,70
H Prijevoz i skladištenje	-15,20
Ukupno	-14,90

Izvor: izrada studentice prema: <http://www.dzs.hr/>, 19.09.2014

U promatranom vremenskom razdoblju sve vrijednosti koje su dane u tablici padale su po prosječnoj stopi od 14,90% za ukupan broj ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu, 17,70% za trgovinu na veliko i malo, 15,20% za prijevoz i skladištenje te najveći pad od 19,70% za prerađivačku industriju.

Broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo za svaku pojedinu djelatnost prema NKD-u 2007. bio je najviši 2008.godine te nakon te godine je u uzastopnom padu.

Bruto dodana vrijednost i BDP, kao i kod broja zaposlenih bile su najviše 2008.godine. U uzastopnom padu su vrijednosti za trgovinu na veliko i malo, dok prerađivačka industrija te prijevoz i skladištenje imaju ponovni rast 2010.godine.

Promatranjem ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu na području NKD-a, kao i u prijašnja dva slučaja vidljivo je da su ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu bile najviše 2008.godine. Uzastopan pad vidi se u sljedeće dvije godine, osim kod djelatnosti prijevoza i skladištenja, koja bilježi ponovni rast 2010.godine.

Prilikom izračunavanja broja zaposlenih, bruto dodane vrijednosti i BDP-a, te ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo možemo zaključiti da se vrijednosti približni isto povećavaju i smanjuju za ista vremenska razdoblja.

Velika svjetska gospodarska kriza imala je velikog utjecaja na kretanje tih vrijednosti. Krajem 2008.godine javlja se i u Hrvatskoj, a najviše utjecaja je imala na pad proizvodnje i potrošnje, te u padu BDP-a.

## 6. ZAKLJUČAK

Morske luke od velikog su značaja u svakom prometnom sustavu neke zemlje, iako ne spadaju u niti jednu prometnu granu, ali o njima ovisi pravilno funkcioniranje cjelokupnog prometnog sustava. One povezuju pomorsku luku sa kopnenim zaleđem i omogućuju jednostavnije i brže odvijanje prometa prilikom prijevoza putnika, robe, tereta...

Luka mora imati odgovarajući lučki sustav da bi mogla obavljati sve svoje zadatke. Lučki sustav sastoji se od više dijelova, koji da bi normalno funkcionirali moraju biti međusobno povezani. Lučka infrastruktura, suprastruktura i pokretna mehanizacija svojom međusobnom povezanošću omogućuju da se luka uključi u prometni sustav zemlje. Imajući u vidu svoju prometnu, trgovačku i industrijsku funkciju luka pruža sve usluge svojim putnicima.

Morske luke dijele se na luke otvorene za javni promet i na luke posebne namjene. Lukama otvorenim za javni promet smatraju se one luke koje mogu koristiti sve pravne i fizičke osobe, a osniva ih država jer su od velikog gospodarskog značaja za Republiku Hrvatsku.

Svaka morska luka ima svoju organizacijsku strukturu. Organizacijska struktura luka sastoji se od tri temeljnih funkcija koje se nastoje ostvariti prilikom poslovanja luka. Prevladavajuća organizacijska struktura je funkcionalna organizacijska struktura sa svim svojim prednostima i nedostacima koje se javljaju. Ona se po potrebi može transformirati u matričnu i projektnu te izvršiti zadane zadatke. Osim navedenih organizacijskih struktura još u luci se još može javiti i teritorijalna divizijska organizacijska struktura te organizacijska struktura prema komitentima.

Razvoj i napredaka luke i lučkog sustava ovisi o logističko-ekonomskim čimbenicima koji svojim djelovanjem utječu na nacionalnog gospodarstvo zemlje. Logistički čimbenici razvoja omogućuju razvoj infrastrukture i suprastrukture, pomorske i poslovne politike te razvijenosti zaleđa i cijelog lučkog i pomorskog sustava neke zemlje.

Ekonomski čimbenici, za razliku od logističkih mogu predvidjeti ekonomska kretanja i utjecaj države na ta kretanja. U luci proizvod rada je lučka usluga. Ona obavlja prekrcaj tereta i putnika, prijevoz i skladištenje, privez i odvez te pružanje svih potrebnih informacija i usluga putnicima. Da bi se mogla vidjeti vrijednost ekonomskih čimbenika izračunava se kružno kretanje kapitala. On se odvija kroz tri osnovna oblika, a to su: novac, roba i proizvodnja. Prilikom bržeg kretanja kapitala povećava se masa viška vrijednosti, dok kod

sporijeg kretanja se smanjuje. Za normalno funkcioniranje luke potrebno je sagledavati i promjene koje se dešavaju u prihodima i rashodima luke i cijelog lučkog sustava.

Multiplikativni učinci razvoja luka otvorenih za javni promet kroz ekonomske mjere te mikro i makro multiplikativne efekte utječu na ekonomski razvoj države.

Ekonomskim mjerama nastoji se sagledati koliko je luka korisna u cjelokupnom nacionalnom gospodarstvu. Najvažnije je da se sagledaju veličinu područja ili neke regije koji su pod ekonomskim utjecajima djelovanja.

Mikromultiplikativni efekti prate život pojedinca, kućanstva i zadruge te utječu na regionalni turizam preko svojih direktnih, indirektnih i induciranih efekata. Svi oni zajedno predstavljaju potrošnju putnika.

Makromultiplikativni efekti odnose se na društvo i cjelokupno gospodarstvo. Luke stvaraju makromultiplikativne efekte kao što su: BDP, dodana vrijednost, radna mjesta, poslovna aktivnost i prihod.

Prilikom analize stanja multiplikativnih efekata za promatranje su uzeti zaposlenost, BDP te ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu prema podacima iz Nacionalne klasifikacije djelatnosti 2007. i Državnog statističkog ljetopisa 2013. Nacionalna klasifikacija djelatnosti 2007. predstavlja sva sredstva koja omogućuju proizvodnju roba ili usluga. Državni statistički ljetopis osigurava sve potrebne statističke podatke za sve skupine korisnika. Izračunavanjem baznih, verižnih indeksa i prosječne stope promjene za promatrane veličine zaključili smo da je 2008.godina bila godina sa najvećim rastom, dok sve ostale godine bilježe manji rast, ili pad u odnosu na 2008.godinu.

Ovim zaključcima i nakon provedenih rezultata istraživanja možemo zaključiti da za uspješno funkcioniranje luke i lučkog sustava treba postojati odgovarajuća organizacijska struktura, logistički i ekonomski čimbenici koji utječu na luku i omogućuju njen razvoj te multiplikativni efekti koji su od velikog značaja jer oni sagledavaju sve promjene u ekonomskim kretanjima i utječu svojim djelovanjem na luku i cjelokupno nacionalno gospodarstvo države.

# LITERATURA

## KNJIGE:

- 1.) Jugović, A.: Upravljanje morskom lukom, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2012.
- 2.) Kandžija, V.: Gospodarski sustav Europske Unije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str: 72.
- 3.) Kesić, B.: Ekonomika luka, Pomorski fakultet Sveučilišta, Rijeka, 2003.
- 4.) Kesić B., Jugović A., Pomorsko putnički promet, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.
- 5.) Kesić B., Jugović A., Mitrović F., Menadžment u brodarstvu i lukama, Pomorski fakultet, Split, 2010.

## INTERNET IZVORI:

- 6.) Jugović, predavanje Uloga definicija i podjela luka, ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko\\_poslovanje/predavanja/Split\\_ULOGA\\_D\\_EFINICIJA\\_PODJELA\\_LUKA.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/lucko_poslovanje/predavanja/Split_ULOGA_D_EFINICIJA_PODJELA_LUKA.pdf)), 11.08.2014.
- 7.) Tivat, predavanje: Definicija luke, funkcije luke, modeli upravljanja lukom, ([http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Lucki\\_menadzment1.pdf](http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Lucki_menadzment1.pdf)), 12.08.2014.
- 8.) Lučka uprava, (<http://struna.ihjj.hr/naziv/lucka-uprava/23515/>), 12.08.2014.
- 9.) Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, prometna infrastruktura, (<http://www.mppi.hr/default.aspx?id=446>), 20.08.2014.
- 10.) Hrvatska znanstvena bibliografija, Kopnena prometna infrastruktura u funkciji razvitka pomorskoputničkih luka, (<http://bib.irb.hr/prikazi-rad?rad=247454>), 20.08.2014.
- 11.) Siniša Vilke, Značenje tržišnog pristupa za razvitak luka, ([hrcak.srce.hr/file/80131](http://hrcak.srce.hr/file/80131)), 22.08.2014.

- 12.) Jugović, predavanje Upravljanje lukama u svijetu, ([http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/ekonomika\\_luka\\_i\\_brodarstva/predavanja/2\\_ko\\_lokvij\\_2\\_Upravljanje\\_lukama\\_u\\_svijetu.pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~ajugovic/download/ekonomika_luka_i_brodarstva/predavanja/2_ko_lokvij_2_Upravljanje_lukama_u_svijetu.pdf)), 23.08.2014.
- 13.) Fahrudin Šebić, Ekonomski razvoj, (<http://www.scribd.com/doc/60887497/Ekonomski-razvoj-SKRIPTA>), 24.08.2014.
- 14.) Kolanović, Temeljne dimenzije lučke kvalitete, hrcak.srce.hr/file/29687, 24.08.2014.
- 15.) Esad Mulavdić, Ekonomija proizvodnje, (<http://www.gf.unsa.ba/portal/tehiorggradjenja/TIOGpred26.pdf>), 25.08.2014.
- 16.) Nacionalna klasifikacija djelatnosti, Državni zavod za statistiku, (<http://www.poslovniforum.hr/nkd/metodologija.htm>), 10.09.2014.
- 17.) Metodologija za statističku primjenu Nacionalne klasifikacije djelatnosti 2007., (<http://www.propisi.hr/print.php?id=7048>), 10.09.2014.
- 18.) Državni zavod za statistiku, Baze podataka, (<http://www.dzs.hr/>), 10.09.2014.



## POPIS TABLICA

Tablica 1: Broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

Tablica 2: Bazni indeksi ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo (2007.=100)

Tablica 3: Verižni indeksi ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

Tablica 4: Prosječna stopa promjene ukupnog broja zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

Tablica 5: Bruto dodana vrijednost prema NKDU-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

Tablica 6: Bazni indeksi bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene (2007.=100)

Tablica 7: Verižni indeksi bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

Tablica 8: Prosječna stopa promjene bruto dodane vrijednosti prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

Tablica 9: Ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

Tablica 10: Bazni indeksi ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo (2007.=100)

Tablica 11: Verižni indeksi ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

Tablica 12: Prosječna stopa promjene ostvarenih investicija u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

## **POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1: Broj zaposlenih u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo te ukupan broj zaposlenih prema NKD-u 2007.

Grafikon 2: Bruto dodana vrijednost prema NKD-u 2007. i bruto domaći proizvod, tekuće cijene

Grafikon 3: Ostvarene investicije u dugotrajnu imovinu u prerađivačkoj industriji, prijevozu i skladištenju te trgovini na veliko i malo, popravak motornih vozila i motocikla te predmeta za osobnu uporabu i kućanstvo

## **POPIS SLIKA**

Slika 1.: Prevladavajuća organizacijska struktura lučkih uprava Republike Hrvatske

Slika 2: Organizacijska struktura odjela „ured ravnatelja

Slika 3: Teritorijalna organizacijska struktura morskih luka

Slika 4: Moguća organizacijska struktura prema komitentima

Slika 5: Projektna organizacijska struktura „Lučkih uzanci“ luke Rijeka

Slika 6: Matrična organizacijska struktura

Slika 7: Zone pristupa Hrvatskoj obali

Slika 8: Mreža autocesta u Republici Hrvatskoj

Slika 9: Kružnice ekonomskog utjecaja u Kvarnerskom zaljevu

Slika 10: Utjecaj multiplikativnih efekata na regionalni turizam