Uloga i važnost izrade studije gospodarske opravdanosti kod koncesioniranja lučkog područja

Bojić, Filip

Master's thesis / Diplomski rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:727030

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET U SPLITU

FILIP BOJIĆ

ULOGA I VAŽNOST IZRADE STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI KOD KONCESIONIRANJA LUČKOG PODRUČJA

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2018.

	POMORSKI FAKULTET U SPLITU	STRANICA:	1/1
		ŠIFRA:	F05.1.-DZ
	DIPLOMSKI ZADATAK	DATUM:	22.10.2013.

SPLIT, 2018.

ZAVOD/STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

PREDMET: LUČKO POSLOVANJE

ULOGA I VAŽNOST IZRADE STUDIJE GOSPODARSKE

OPRAVDANOSTI KOD KONCESIONIRANJA LUČKOG PODRUČJA

STUDENT/CA: FILIP BOJIĆ

MATIČNI BROJ: 0171252155

ZAVOD/STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

ZADATAK: ISTRAŽITI ULOGU I VAŽNOST STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI PRILIKOM KONCESIONIRANJA LUKA U REPUBLICI HRVATSKOJ

OPIS ZADATKA: ANALIZA ZAKONSKIH PROPISA I PRIMJERA VEZANIH ZA KONCESIONIRANJE I STUDIJU GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI

CILJ: ANALIZA ULOGE I DOKAZIVANJE VAŽNOSTI STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI PRILIKOM KONCESIONIRANJA LUČKOG PODRUČJA

ZADATAK URUČEN STUDENTU/CI: ULOGA I VAŽNOST IZRADE STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI KOD KONCESIONIRANJA LUČKOG PODRUČJA

POTPIS STUDENTA/CE: _____

MENTOR: DR. SC. ALEN JUGOVIĆ

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

ULOGA I VAŽNOST IZRADE STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI KOD KONCESIONIRANJA LUČKOG PODRUČJA

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

izv. prof. dr. sc. Alen Jugović

STUDENT:

Filip Bojić

(MB:0171252155)

SPLIT, 2018

SAŽETAK

Luke čine dio općeg odnosno pomorskog dobra pa se zbog takvog pravnog režima njima gospodari preko sustava koncesija u kojem lučka uprava kao davatelj koncesije, lučko poslovanje prepušta poduzetniku koji preuzima ulogu koncesionara. Da bi se to ostvarilo koncesionar izrađuje studiju gospodarske opravdanosti čija je osnovna uloga stručnim analizama i metodama dokazati isplativost poduzetničkog poduhvata zbog čega ovaj dokument ima iznimnu važnost, koja se ovim radom pokušala istaknuti. Pri tome je izvršena analiza zakonskih regulativa koje obrađuju pitanje koncesija, predstavljene su temeljne odrednice studije gospodarske opravdanosti kroz sadržaj i primjere te je naposljetku dan i komentar o projekciji ovog dokumenta u budućnosti.

Ključne riječi: studija gospodarske opravdanosti, koncesija, pomorsko dobro; lučko područje

ABSTRACT

Ports are a part of the common good or maritime domain, and therefore are governed by a system of concession agreements, in which port authority as a concession provider, provides rights to a private company, which in turn takes the role of concessionaire. In order to achieve these requirements, the concessionaire produces a feasibility study whose function is to determine the profitability of the business activities using professional analyses and methods. Taking into consideration all the given facts and indications this document is of great value, which this paper aims to prove. Thereby, legal regulations dealing with the issue of concessions were analyzed, fundamental determinants of the feasibility study were presented through examples and definition of contents and the projection of this document in the future have been made.

Key words: feasibility study, concession, maritime domain; port area

SADRŽAJ

1. UVOD 1

2. OSNOVNE ZNAČAJKE SUSTAVA KONCESIONIRANJA NA LUČKOM PODRUČJU 3

2.1. UPRAVLJANJE POMORSKIM DOBROM U SVIJETU I REPUBLICI HRVATSKOJ 9

2.2. SUBJEKTI UGOVORA O KONCESIONIRANJU LUČKOG PODRUČJA 12

2.3. PRIMJERI SUBEKATA I POSLOVA OSTVARENIH KROZ SUSTAV KONCESIJE U RH 15

3. TEMELJNE ODREDNICE STUDIJA GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI 18

3.1. SADRŽAJ STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI 19

3.2. VAŽNOSTI I UTJECAJ STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI 32

3.2.1. Važnost studije gospodarske opravdanosti iz pozicije davatelja koncesije 32

3.2.2. Važnost studije gospodarske opravdanosti iz pozicije koncesionara 34

3.3. PRIMJER STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI 36

4. GENEZA I BUDUĆNOST SUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI UNUTAR ZAKONSKIH OKVIRA RH 53

5. ZAKLJUČAK 56

LITERATURA 57

POPIS SLIKA 58

POPIS TABLICA 59

POPIS KRATICA 60

1. UVOD

Morske luke u hrvatskom pravnom sustavu svrstane su pod pojam pomorskog dobra koje opet spada u kategoriju općih dobara. Tom raščlambom imaju nevlasnički status pa se njima gospodari preko sustava koncesije. Lučke uprave kao javna tijela dužne su brinuti o administraciji i koordinaciji poslova u luci, ali i o njenom razvoju zbog čega se komercijalni poslovi i eventualno ulaganje u izgradnju objekata i nabavku opreme prebacuje na privatni sektor. Za ostvarenje navedenog, lučka uprava raspisuje javni natječaj za dodjelu koncesije, a zainteresirani poduzetnici odgovaraju predajom dokumentacije za nadmetanje čiji je sastavni dio studija gospodarske opravdanosti. Tim dokumentom koncesionar izražava viziju i cilj poslovanja, vrši analizu tržišta, planira ulaganje te izrađuje izračun financijsko tržišne ocjene. Sudeći po navedenom, studija bi trebala činiti bitan segment pri planiranju projekata i napretku poslovanja unutar lučkih sustava. No kako bi se što bolje uvidjela važnost studije za razvoj luka, treba proučiti njenu ulogu u procesu dodjele i izvršenja koncesije, što je ujedno i cilj ovog rada. U namjeri za što boljim ostvarenjem navedenog cilja rad je raspoređen u tri veće cjeline.

Unutar prve cjeline pod naslovom Osnovne značajke sustava koncesioniranja na lučkom području proučava se razvoj zakonskih odredbi koje uređuju pitanje koncesija, kompariraju se i analiziraju propisi i definicije trenutno važećih odredbi i kakav smjer zauzima politika upravljanja lukama u Hrvatskoj. Nadalje, analizira se primjena koncesije u lukama Europske Unije primjerima najbolje prakse, proučavaju se odgovornost i obveze subjekata iz ugovora o koncesiji te se navode primjeri projekta u hrvatskim lukama nastali na sustavu koncesije.

Drugom cjelinom objašnjavaju se temeljne odrednice studije gospodarske opravdanosti nudeći odgovore na pitanje, tko je i zašto izrađuje, kakav pristup treba imati pri njenom kreiranju te koji je njen osnovni cilj. U sljedećim odlomcima, a kao dio iste cjeline proučava se sadržaj studije u kojem se daje opis metodologije kao i svih potrebnih analiza i metoda potrebnih za njenu izradu, nakon čega se obrazlaže njena važnost iz pogleda davatelja

koncesije i koncesionara. S ciljem što bolje shvaćanja njenog sadržaja i značenja, u završnom dijelu ove cjeline prezentiraju se bitni dijelovi studije nastale koncesijom luke Gaženica.

Posljednjim dijelom ovog rada analizira se nastanak studije gospodarske opravdanosti unutar hrvatskih zakonskih okvira i razvoj do danas. Tumačenjem odredbi novog Zakona o koncesijama pokušava se ispitati trenutačna reguliranost temeljnog pravnog sustava za samu studiju te projekcija doprinosa usklađenja budućeg Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.

2. OSNOVNE ZNAČAJKE SUSTAVA KONCESIONIRANJA NA LUČKOM PODRUČJU

Koncesija na lučkom području u pravnom smislu poznata je još od 1990. godine kada je donesen prvi Zakon o koncesijama (ZOK), ali u gospodarskom smislu s tim pojmom se još upoznajemo. Prvi zakon, kao i njegov slijednik iz 1992. godine šturo su pokrivali kompleksno pitanje koncesije, pa su uslijedila još tri ZOK, iz 2008. i 2012. godine te zadnji iz 2017.godine. Posljednjim zakonom utvrđeno je opće pravno uređenje koncesija u Republici Hrvatskoj (RH) te je za sada najkompletniji odgovor na složenu problematiku koncesioniranja.

Pitanje koncesija, kako u gospodarskom tako i pravnom smislu, nije jednostavno razriješiti, pa i države s dužom tradicijom otvorenog tržišta i dalje razvijaju pravne modele kako bi došli do što boljeg načina upravljanja pomorskim dobrom, odnosno lučkim sustavima. *Primjenjivi zakonski propisi i podzakonski akti prema kojima se razvijao model upravljanja lučkim sustavom u Republici Hrvatskoj su:*

1. Ustav Republike Hrvatske

2. Zakon o koncesijama

3. Pomorski zakonik

4. Zakon o morskim lukama

5. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama

6. Zakon o izmjenama i dopunama zakona o pomorskom dobru i morskim lukama.

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama pokušao je objediniti sve pravne propise i zakonske akte o morskim lukama i pomorskom dobru. Pomorsko dobro je i dalje zadržalo tradiciju ovih prostora glede statusa lučkog zemljišta kao pomorskog dobra, odnosno općeg dobra od interesa za Republiku Hrvatsku na kojem se ne može stjecati vlasništvo niti druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi [1].

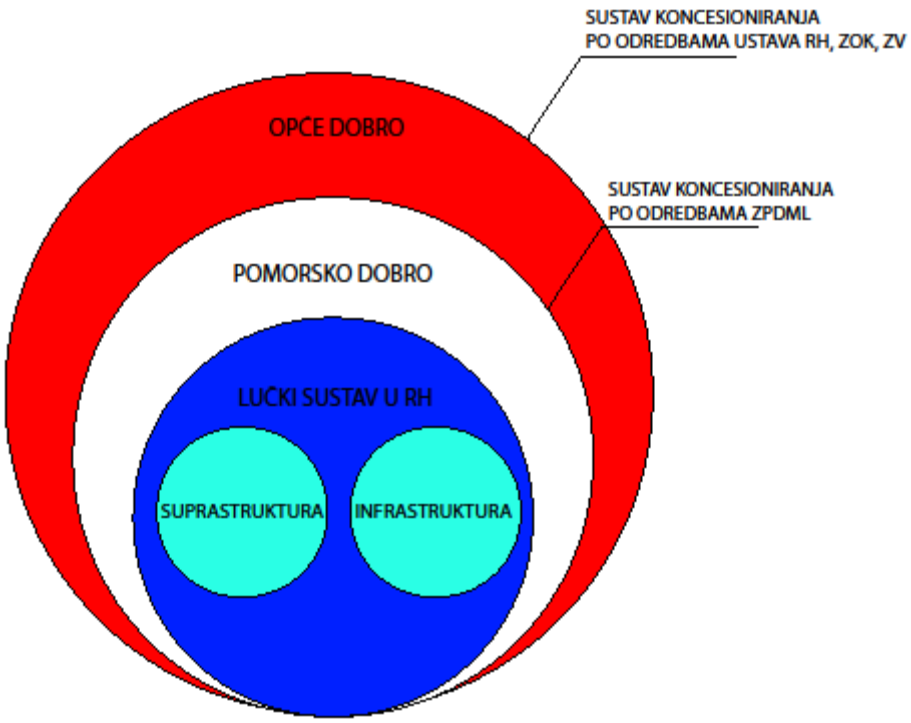
Osim interne potrebe RH za uređenjem općeg pravnog statusa koncesije, veliku ulogu u donošenju novog ZOK i njegovom sadržaju imale su direktive Europske unije (EU) čija se glavna načela kod koncesioniranja mogu sažeti pod pojmovima transparentnost, ravnopravno tržišno natjecanje i jednak tretman. No, takav način dodjele i nadzora nad

koncesijom proizašao je iz ranije izglasanog Zakona o javno-privatnom partnerstvu (ZJPP) i još važnije, Zakona o javnoj nabavi (ZJN), koji spomenuta načela donosi u hrvatski pravni sustav. Iako svaki od navedenih zakona uređuje dio pravila, za koncesioniranje lučkog područja do sad se kao pravni temelj uzimao Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML). *Institut koncesija uređen ZPDML ima prednost pred ZOK, jer je ZPDML lex specialis u odnosu na ZOK kao lex generalis* [1]. Usprkos ovoj kategorizaciji i dalje postoje nedoumice pri ostvarenju pravnih odnosa nad pomorskim dobrom, posebno što novi ZOK u svom prvom članku[1] naglašava prednost nad posebnim zakonima pa bi jedno logično rješenje bilo usklađenje ZPDML sa ZOK.

Ipak, kako bi se razumjele relacije i važnosti svakog pravnog akta koji se naslanja na temu upravljanja lukama u RH trebalo bi krenuti od pojma opće dobro koje čini temelj za sve buduće pravne, pa i gospodarske odnose. Opće dobro definirano je Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (ZV) te je u njemu napisano kako *nisu sposobni biti objektom prava vlasništva i drugih stvarnih prava oni dijelovi prirode koji po svojim osobinama ne mogu biti u vlasti ni jedne fizičke ili pravne osobe pojedinačno, nego su na uporabi svih, kao što su to atmosferski zrak, voda u rijekama, jezerima i moru, te morska obala (opća dobra). O općim dobrima vodi brigu, njima upravlja i zato odgovara RH* (ZV, NN 91/96, 68/98, 137/99, 22/00, 73/00, 129/00, 114/01, 79/06, 141/06, 146/08, 38/09, 153/09, 143/12, 152/14). Nadalje, idući važan pojam, *pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku i ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan ZPDML. Pomorsko dobro određeno je prvenstveno kao morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen općoj upotrebi ili je proglašen takvim, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje. Kao dio kopna u smislu članka 3. stavak 2. ZPDML smatra se morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.* (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16). Iz svega navedenog da se zaključiti da pravni pojam općeg dobra

[1] *Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom odgovarajuće se primjenjuju posebni zakoni te propisi kojima se uređuje javna nabava* (ZOK, NN 69/17).

pokriva širok pojas važnih resursa RH u koje spada i pomorsko dobro čija su bitna komponenta lučki sustavi što je shematski prikazano na slici 1.



Slika 1. Razvrstaj ključnih pojmova za koncesioniranje lučkih sustava

Luke kao infrastrukturna čvorišta unutar kojih se nadopunjuju različite prometne grane sastoje se od tri temeljne komponente, lučke infrastrukture, lučke suprastrukture, te pokretne mehanizacije. Pošto ZPDML nastavlja tradiciju prijašnjih zakona da *sve građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra* (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16), može se kratko zaključiti kako se *ovaj pravni režim temelji na dva ključna načela:*

- *na načelu da su stvari u općoj uporabi i izvan pravnog prometa*
- *na načelu jedinstva zemljišta i zgrade, tj. jedinstvenosti nekretnine* [1].

Pošto se nad općim dobrom, odnosno lučkim sustavima ne može ostvariti pravo vlasništva, jedini način za gospodarenje tim resursom je preko sustava koncesioniranja. *Stoga se lučke djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet mogu obavljati samo na temelju koncesija propisanih odredbama ZPDML* [1]. Kako glasi u ZOK, *Koncesija je pravo koje se*

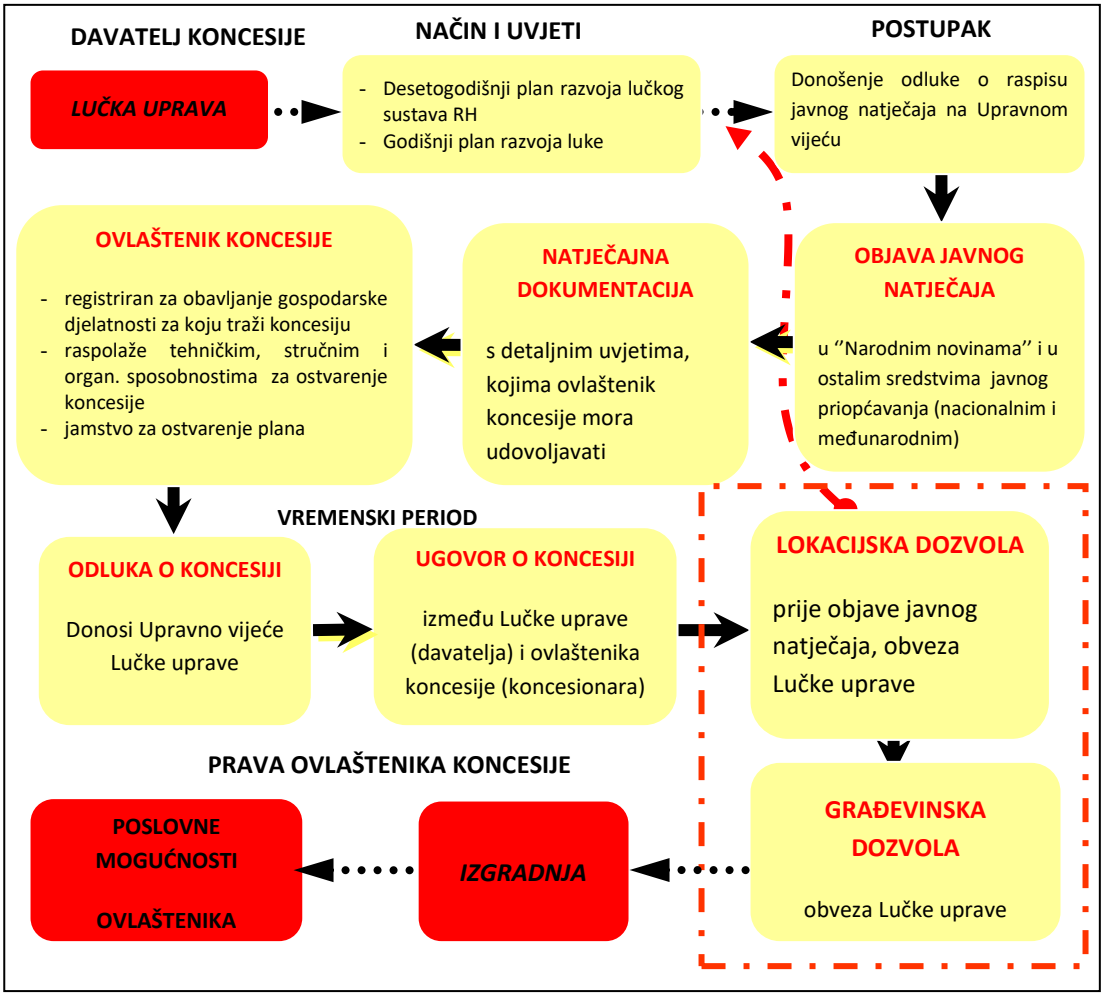
stječe ugovorom (ZOK, NN 69/17). *Prava i obveze na temelju koncesije nastaju sklapanjem ugovora o koncesiji kojim se dio pomorskog dobra djelomično ili potpuno isključuje iz opće upotrebe* [5]. Ugovor o koncesiji sklapa koncesionar s pravnim i fizičkim osobama registriranim za obavljanje obrta, a u njemu su sadržane pojedinosti usklađene s podacima iz prethodno donesene odluke o koncesiji. Za koncesije na pomorskom dobru nadležno je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture (MPPI), odnosno od ministarstva delegirano tijelo, kao što je to kod luka otvorenih za javni promet Lučka uprava. Koncesija može trajati od 5 do 99 godina, ovisno o gradnji ili korištenju objekata od važnosti za županiju, odnosno RH, te vremenu amortizacije, ali svakako, za čitav period trajanja ugovora, koncesionar davatelju koncesije plaća naknadu koja se sastoji od fiksnog i promjenjivog dijela čija se veličina dogovara opet prema obuhvatu samog projekta. No, da bi se koncesija za gospodarsko korištenje pomorskog dobra uopće dodijelila potrebno je provesti javno prikupljanje ponuda. Pravna regulativa čitavog procesa natječaja za dodjelu koncesije kao što su obveze davatelja koncesije i ponuditelja, te postupak ocjene pristiglih ponuda sadržan je u Uredbi o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru (Uredba). Unutar ovog dokumenta naznačeno je kako ponuda obvezno mora sadržavati:

- dokaze o sposobnosti ponuditelja
- ponuđeni iznos stalnog i postotak promjenjivog dijela koncesijske naknade
- studiju gospodarske opravdanosti
- idejno rješenje prema lokacijskoj dozvoli, odnosno detaljnom planu i studiji gospodarske opravdanosti
- prijedlog o vrsti i opsegu namjere gospodarskog korištenja pomorskog dobra.

Nakon isteka roka natječaja za dodjelu koncesije u lukama otvorenim za javni promet objavljenog u javnom glasilu, stručno tijelo kreće s ocjenjivanjem valjanih ponuda koje ispunjavaju uvjete sadržane u odluci o koncesiji, prema zadanim kriterijima:

- *ponuđena visina stalnog dijela koncesijske naknade 15%*
- *ponuđena visina promjenjivog dijela koncesijske naknade 15%*
- *ponuđeni iznos ukupnog investicijskog ulaganja prema studiji gospodarske opravdanosti koji obuhvaća i tehničko-tehnološku opremljenost za izvršenje plana 40%*
- *broj planiranih radnih mjesta i stručnost radnika 10%*
- *iskorištavanje lučkih kapaciteta i utjecaj na rast prometa u luci 20%.*

Iznimno, upravno vijeće davatelja koncesije može odlučiti i o drugačijim ili dodatnim kriterijima i o načinu ocjenjivanja istih prilikom donošenja odluke o javnom prikupljanju ponuda (UREDBA, NN 23/2004, 10/2017). Spomenuti načini, uvjeti i postupak dodjele koncesije te njihov međuodnos prikazani su slikom 2.



Slika 2. Način dodjele koncesije (postupak odabira) [7]

Iako je sustav koncesioniranja u pravu RH prisutan dugi niz godina te se izglasavanjem novih zakona usklađenih s direktivama EU i brojnim izmjenama i dopunama konstantno usavršavao, i dalje postoje problemi koji koče njegovu implementaciju. Oni se mogu okarakterizirati kao nedorečenost i neusklađenost pojedinih zakonskih odredbi koje se bave pitanjem koncesija, što se dalje reflektira na gospodarenje lučkim sustavima koji nisu dovoljno fleksibilni, ne privlače veća ulaganja te samim tim tehnički, tehnološki i logistički zaostaju za konkurencijom. *Kako ZPDML još uvijek nije usklađen sa novim Zakonom o koncesijama mada je taj Zakon u dobrom dijelu već imao dosta osnovnih načela novog ZOK-a (javno nadmetanje, studije gospodarske opravdanosti i dr.) još uvijek se u postupku dodjele koncesija na pomorskom dobru puno više koristi ZPDML što stvara određene pravne nedoumice* [1]. Jedan od primjera je taj što *ZPDML ne poznaje i treći način pokretanja postupka za dodjelu koncesija predviđen odredbom čl. 3 ZOK-a, a to je pokretanje postupka na osnovi javnog natječaja* [2].

Usprkos tome što su zadnjom verzijom zakona dizalice i drugi prekrcajni objekti izdvojeni iz sustava pomorskog dobra, što znači da se nad njima može steći pravo vlasništva, i dalje postoje proturječnosti ZPDML sa ZV. Dok ZPDML ne predviđa nikakvu formu vlasništva nad građevinama u granicama pomorskog dobra, ZV ipak ostavlja mogućnost ostvarenja stvarnih prava nad objektima izgrađenima temeljem koncesije za vrijeme njenog trajanja. Samim tim nemoguće je ostvariti hipoteku na nekretnini, već samo na koncesiji što ne pruža dovoljno sigurnosti za ulagače pa onda ozbiljniji projekti izostaju. Osim toga, zakon ne definira naknadu za nekretnine izgrađene tijekom trajanja koncesije prema visini trenutne tržišne vrijednosti što također ne ide u prilog potencijalnom privlačenju privatnog novca. Također, *ZPDML trpi od teške podnormiranosti u bitnim imovinskopravnim pitanjima, pitanjima utvrđivanja granica pomorskog dobra i provedbi u zemljišnim knjigama.* [1]. Uz to, *događa se da se izda koncesija, a da koncesionar ima tek onda mogućnost zatražiti lokacijsku ili građevinsku dozvolu, pa za vrijeme dobivanja dozvole on plaća naknadu za koncesiju, a da nije ni započeo s radom* [7].

Iz svega navedenog može se zaključiti kako postoji još puno prostora za prilagodbu pravnog aspekta potrebama tržišta i novim trendovima upravljanja lukama. Da bi se to izvelo na pravi način potrebno je najprije odredit smjer kretanja razvojne politike čitavog lučkog sustava kao integralnog dijela prometne infrastrukture sa svim bitnim pripadajućim granama, pri tom zadržavajući naglasak na možda drugačijem modelu općeg dobra, ali svakako dovoljno jakom da zaštiti javne interese.

2.1. UPRAVLJANJE POMORSKIM DOBROM U SVIJETU I REPUBLICI HRVATSKOJ

Pomorskim dobrom u RH upravlja i o njemu skrbi država. Iskorištavanje resursa pomorskog dobra vrši se sustavom koncesioniranja koji je koncipiran na način da država pravno i administrativno regulira poslove vezane za pomorsko dobro štiteći javni interes dok gospodarenje prepušta privatnom sektoru koji za to plaća naknadu. U hrvatskom pravnom sustavu postoji više zakonskih propisa kojima se regulira koncesija, no ZPDML je "lex specialis" pa su njegove odredbe do sada imale prednost nad drugima. Iako su određene stavke ovog zakona usklađene s dijelom odredbi iz ZJN, ZJPP i ZOK, ipak su nužne dorade i dodatna ujednačenja kako bi se omogućilo efikasnije implementiranje ovog tipa upravljanja nad pomorskim dobrom.

Upravljati, općenito, znači sagledati i riješiti sadašnja kretanja te predvidjeti i planirati buduće tendencije [6]. Shodno navedenomu, napisana je Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike RH za razdoblje od 2014. do 2020. godine u kojoj je posvećena samo nekolicina odlomaka upravljanju hrvatskim lukama, gdje se osim osnovnih podataka o lučkom sustavu mogu iščitati ciljevi i mjere uobličeni u poopćene fraze od nekoliko riječi, bez jasne razrade i znanstvenog pristupa. Da bi se pomorskim dobrom, odnosno lukama, efikasno upravljalo potrebno je donijeti opsežan strateški dokument koji će biti temelj za razvoj pravnog, infrastrukturnog i prometnog segmenta lučkih sustava RH. Taj bi dokument svakako trebao slijediti način upravljanja lukama koji je zastupljen u Hrvatskoj.

Pristupi načinu upravljanja lukom su različiti od države do države i ovise o infrastrukturnim, gospodarskim i političkim specifičnostima koji prevladavaju na tom

području. *Analizom najznačajnijih svjetskih morskih luka ustanovljeno je da postoje razni modeli upravljanja lukama, a u nastavku su izneseni najznačajniji:*

- *nacionalno upravljane luke*
- *luke pod upravljanjem grada ili regije*
- *autonomna uprava luka*
- *javno-privatno partnerstvo*
- *privatne luke* [6].

Hrvatska, Italija (osim luka Genova, Trst, Venecija i Livorno) te pojedine francuske luke su prisvojile oblik nacionalnog upravljanja lukama. Nedostatak takve organizacije je što je nefleksibilna i nije u skladu sa suvremenim zahtjevima racionalnog i ekonomičnog poslovanja. Prednosti su što može usklađivati razvoj kopnenih prometnica i luka, što nije ponajprije motivirana profitom i što osigurava slobodu izbora lokacije pri izgradnji nove luke. Za luke pod upravom lučkog grada ili regije vrijede slična obilježja kao i za državne luke, ali je sustav ipak elastičniji i bolje odgovora luci zbog veće angažiranosti lokalnih čimbenika. Što se tiče autonomnog upravljanja lukama, u svijetu su najzastupljenije dvije varijante. U prvoj, korisnici direktno sudjeluju u upravljanju. U tom slučaju udruženje koje eksploatira luku predstavlja interesnu zajednicu upravljanja. Druga varijanta prakticira stvaranje asocijacije između društva koje upravlja lukom i udruženja komitenata što za posljedicu ima gubitak autonomije onih koji formiraju konzorcij za upravljanje lukom. Model upravljanja javno-privatnim partnerstvom nastaje kada ne postoji dovoljna količina javnog novca za ulaganje u veće projekte pa se partnerskim udruženjem sa privatnim sektorom zatvara financijska struktura. Kod privatnih luka obavlja se prijenos vlasništva na privatni sektor koji upravlja lukom i vrši investicije u njenu infrastrukturu, suprastrukturu i modernu mehanizaciju.

Iako postoje različiti modeli upravljanja lukama činjenica je da najveći broj europskih luka i dalje kontrolira država. Po istraživanju koje je objavila *European sea port organization* (ESPO) u dokumentu *Trends in EU ports governance 2016* stoji da je 87% luka pod javnom upravom, 7% u javno-privatnom aranžmanu, dok je 6% privatnih luka. Ipak, vidljive su promjene nastale u restrukturiranju lučkih uprava koje postaju društva ograničene odgovornosti, što je oblik menadžmenta svojstven privatnom sektoru. Ovu promjenu uvelo je

51% luka među kojima su Amsterdam, Antwerpen i određene finske luke, dok je ostatak zadržao do sad uvriježenu strukturu lučkih uprava kao javnih tijela.

Usprkos tome što je većina luka i dalje u državnom vlasništvu, izgradnja suprastrukture, opremanje mehanizacijom te izvršavanje poslova prepušta se privatnom sektoru. Na taj način poslovanje postaje efikasnije i brže odgovara na nove trendove, jer privatne organizacije isključivo ovise o financijskoj dobiti pa nastoje privući što više korisnika. Privatizacija luka u svijetu provodi se na različite načine, a sustav koncesije najznačajniji je među njima. *Ova metoda korištena je u više od 50% slučajeva uvođenja privatnog sektora* [6]. *Baza podataka privatnog sudjelovanja u infrastrukturi (PPI) Svjetske banke (World Bank, 2007) objavila je 299 lučkih projekata koji uključuju privatno sudjelovanje u razdoblju od 1990. do 2006. godine. Ovaj broj uključuje 151 izravnih koncesija, 107 ulaganja u nove projekte (engl. greenfield projects) (od kojih je nekoliko uključivalo zemljišne koncesije), 23 upravljanja i najma te 18 projekata otkupa. Od 59 prijavljenih projekata unutar morskih luka u 2006. godini, 40 su bile koncesije* [8]. Kao što nalaže direktiva EU, većina koncesija se dodijeli preko javnog prikupljanja ponuda, no kriteriji za dodjelu su različiti. Luke Barcelona i Pirej istaknuli su važnost iskustva potencijalnog koncesionara u poslovima upravljanja kontejnerskim terminalom. *Natječaj za kontejnerski terminal u luci Barcelona bio je otvoren za nadmetanje samo tvrtkama s iskustvom u upravljanju terminalom koji manipulira s više od 500.000 TEU uzastopnim godinama ili onima u zajedničkom poduhvatu (engl. joint venture) s barem jednim partnerom s takvim iskustvom koji je pristao uzeti najmanje 25 posto udjela u koncesionarnoj tvrtki. Iskustvo rukovanja s milijunom TEU godišnje naznačeno je kao prag koji će se postaviti za sudjelovanje u budućem procesu koncesije luke Piraeus* [8]. Pri dodjeli koncesije za izgradnju Maasvlakte 2 terminala u luci Rotterdam ključan segment bilo je ispravljanje nedostataka u logistici, proširenje tržišta i umreženosti terminala. Uz to, kao dio segmenta održivosti čitavog projekta budući koncesionar ulagat će i u "modal split" (različite oblike transporta koji pri prijevozu mogu funkcionirati odvojeno ili kombinirano) *(postotak željeznice, unutarnje plovidbe i kamionskog prijevoza unutar transporta u zaleđu)* [8]. Osim iskustva u upravljanju i ulaganju u multimodalni transport, pojedine europske lučke uprave prikazale su važnost razvoja konkurencije unutar iste luke kao i produženje i proširenje koncesije u slučaju

uspješnog poslovanja. *Lučka uprava Antwerpen (APA) imala je intenciju dodijeliti dva terminala (istočna i zapadna strana pristaništa) različitim operatorima kako bi povećala unutar-lučku konkurenciju te omogućila dvjema postojećim tvrtkama (P & O Ports i PSA Hesse Noordnatie) priliku za daljnji razvoj njihovog poslovanja u Antwerpenu* [8].

Očito je da se upravljanju lukama ne može pristupiti na unificiran način i da nema jednostavnog rješenja koje bi determiniralo najbolji kriterij za doprinos razvoju lučkog sustava. No, iako se lukama može gospodariti primjenom različitih modela, privatizirati ih na više načina i davati koncesije po drugačijim kriterijima, sve ključne odluke bi trebalo graditi na istom temelju ukoričenom u strategiji upravljanja pomorskim dobrom u RH. Svi ranije navedeni primjeri imaju zajedničku karakteristiku u kojoj je vidljivo da lučke uprave, neovisno o njihovoj strukturi, imaju jasne razvojne planove koje koriste kao smjernice pri kreiranju natječaja i kasnije pregovorima za dodjelu koncesija. Lučka infrastruktura je dio Transeuropske transportne mreže (TEN-T) čiji je cilj potpuna integracija svih prometnih grana što bi znatno ubrzalo, pojeftinilo i pojednostavnilo uslugu prijevoza. RH treba promijeniti paradigmu i početi sagledavati luke kao dio kompleksnog prometnog sustava čime bi se osigurali uvjeti za primjenu novih modela upravljanja koji postepeno postaju trend unutar EU.

2.2. SUBJEKTI UGOVORA O KONCESIONIRANJU LUČKOG PODRUČJA

Ugovorom o koncesiji davatelj koncesije na određeni vremenski period predaje pravo na gospodarsko korištenje i obavljanje lučkih usluga koncesionaru koji za to plaća naknadu. Ugovor o koncesiji kreira se na temelju odredbi ZOK, ZPDML, ZJN, ZJPP i Uredbe o postupku davanja koncesije na pomorskom dobru.

Subjekti ugovora o koncesiji unutar područja luke otvorene za javni promet su lučka uprava u ulozi davatelja koncesije i koncesionar u ulozi fizičke ili pravne osobe registrirane za obavljanje tražene djelatnosti. Nakon izvršenog javnog prikupljanja ponuda davatelj koncesije objavljuje odluku o koncesiji gdje bira kandidata s najpovoljnijim rješenjem te s njim sklapa ugovor. Ugovorom o koncesiji uređuju se prava i obveze oba subjekta poput roka trajanja koncesije, visine naknade, jamstava i same namjene za koju se daje koncesija. Vrsta[2], odnosno

[2] *Vrste koncesija su: 1. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja ne zahtijeva isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području, 2. koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti iz članka 65. stavka 1. točke 5. ovoga Zakona, koje ne zahtijevaju isključivo korištenje postojećih niti gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području, 3. koncesija za obavljanje lučkih djelatnosti, koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području, 4. koncesija za obavljanje ostalih gospodarskih djelatnosti koja zahtijeva korištenje postojećih i/ili gradnju novih građevina i drugih objekata podgradnje i nadgradnje na lučkom području.* (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

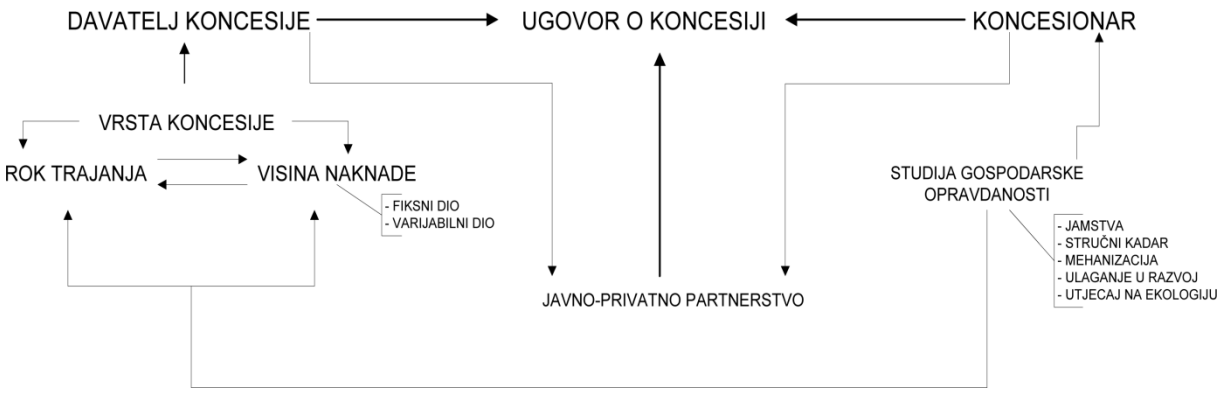
namjena koncesije temelj je iz kojeg se koncipira ostatak ugovora. Ovisno o prirodi posla kojeg će koncesionar obavljati, visini ulaganja u eventualnu izgradnju objekata, obuhvatu lučkog područja, nabavi mehanizacije, ekološkom utjecaju, razvoju usluge, zaposlenju stručnog kadra itd. određuje se koncesijska naknada te vremenski period trajanja koncesije u kojem bi investitor trebao ostvariti prihode dovoljne za povrat investicije i zaradu. Za sve navedene faktore koncesionar mora izraditi investicijsko-poslovni plan sadržan u studiji gospodarske opravdanosti. Upravo ovaj dokument ključan je faktor u procesu dodjele koncesije, ali i kasnijem formiranju ugovora jer sadrži za koncesionara obvezujuće stavke koje se tiču održivosti čitavog projekta.

Prema tome, ugovori o koncesiji unutar luke mogu varirati ovisno o namjeni, a samim tim prava i obveze ugovornih strana. Davatelj koncesije nakon potpisivanja ugovora dužan je u zadanom roku predati nositelju koncesijskog prava ugovoreno lučko područje na upravljanje. Svo vrijeme trajanja koncesije davatelj ima pravo i dužnost nadzora nad izvršenjem ugovora, koji ukoliko se ne poštuje može dovesti do njegovog raskida kao i naplate penala. Koncesionar je dužan davatelju podnositi izvješća o poslovanju i plaćati dogovorenu naknadu[3] za koncesiju čija se visina može mijenjati, ako je tako ranije ugovoreno. *Ako je predviđeno neko zajedničko ulaganje, tada sve ide po propisima o javno-privatnom partnerstvu i davatelj koncesije s obilježjima javno-privatnog partnerstva dužan je osnovati povjerenstvo za praćenje provedbe ugovora o koncesiji. Povjerenstvo je dužno davatelju koncesije bez odgode dostavljati zapisnike sa sjednica, te ga izvještavati o provedbi ugovora o koncesiji* [9].

Iako stavke ugovora značajno variraju ovisno o vrsti koncesije te njenom obuhvatu i značaju, ostaje činjenica da je koncesionar dužan plaćati naknadu davatelju koncesije i podnositi izvješća, dok je davatelj koncesije dužan brinuti za javni interes, ali i izvršenje

[3] *Naknada za koncesiju za gospodarsko korištenje pomorskog dobra sastoji se od stalnog i promjenjivog dijela, a visina se određuje polazeći od gospodarske opravdanosti, odnosno profitabilnosti gospodarskog korištenja pomorskog dobra koja se dokazuje studijom gospodarske opravdanosti, procijenjenom stupnju ugroženosti prirode, ljudskog okoliša i zdravlja ljudi te zaštite interesa i sigurnosti Republike Hrvatske.* (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

ugovornih obveza prema koncesionaru, posebno kod ugovora koji imaju segmente javno-privatnog partnerstva. Odnos subjekata ugovora o koncesioniranju u lučkom području te međuutjecaj bitnih stavki iz koncesijskog ugovora prikazan je slikom 3.



Slika 3. Međuutjecaj subjekata i temeljnih stavki ugovora o koncesiji

Iz priloženih relacija između davatelja koncesije i koncesionara, može se zaključiti kako ugovor o koncesiji ima centralnu ulogu za provedbu koncesije pri čemu je bitno izvršenje obveza i poštivanje prava obiju ugovornih strana. No osim toga, kako bi do zaključenja ugovora uopće došlo, potrebno je izraditi studiju gospodarske opravdanosti koja služi kao osnovni temelj za njegovu izradu.

2.3. PRIMJERI SUBEKATA I POSLOVA OSTVARENIH KROZ SUSTAV KONCESIJE U RH

Izgled ugovora o koncesiji uvelike ovisi njenoj vrsti i opsegu. Tako se u sklopu koncesije može dati pravo na obavljanje različitih lučkih djelatnosti[4]. Po izvješću ESPO 2016.

---

[4] *Vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet su:*
1. privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata, 2. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala, 3. prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina, 4. ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme, 5. ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa i djelatnosti iz točke 1. do 4. ovoga članka (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije i ostale servisne usluge, poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.) (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

glavninu bitnih lučkih usluga izvršavaju privatne kompanije[5], što je također karakteristika i hrvatskih luka. Iako se RH previše ne izdvaja od prihvaćene prakse u Europi, činjenica je da su prihodi od koncesija hrvatskih lučkih uprava relativno maleni[6]. Unatoč tome što ranije spomenute zakonske neusklađenosti s potrebama tržišta koji predstavljaju problem prilikom privlačenja ulagača, činjenica je da postepeno nastaju pozitivne promjene i u tom segmentu.

Luka Rijeka je 2014. god. započela projekt izgradnje kontejnerskog terminala na Zagrebačkom pristaništu koji će se razvijati u dvije faze. Prvu fazu (Faza 1) financirati će davatelj koncesije i njom će se obuhvatiti izgradnja 400 metara (m) dugog obalnog zida, dok će Fazu 1A u kojoj je planirana izgradnja suprastrukture i instalacija mehanizacije financirati budući koncesionar s rokom dovršetka u 2018. god. Faza 2 trebala bi biti dovršena do 2020. god. novcem koncesionara koji bi izgradio dodatnih 280 m obalnog zida. Ova koncesija s obilježjima javno-privatnog partnerstva, procijenjene vrijednosti 2 268 800 000 kuna (kn), dala bi se na rok od 30 god. s minimalno očekivanim prometom od 350 000 dvadeset stopnih kontejnera (engl. twenty feet equivalent unit - TEU) godišnje[7]. Uz sve navedeno, uvjet za apliciranje na javno prikupljanje ponuda potencijalnog koncesionara su ranije iskustvo u poslovanju te financijska jamstva.

Izgradnja dvaju vanjskih vezova za pristanak kruzera u luci Split odgovor je na potražnju za dodatnim kapacitetima u luci koja je 2002. godine bilježila 20 616 putnika s brodova na kružnim putovanjima da bi u 2016. god. ta brojka premašila 250 000 posjetitelja. Vezovi duljine 265 m i 245 m dovršeni su 2017. godine, a čitav projekt financiran je javnim novcem (Europske banke, RH i Lučke uprave Split), dok se obavljanje lučkih usluga prepustilo koncesionarima.

---

[5] U europskim lukama privatnici odrađuju lučke usluge izražene u postocima npr.: tegljenje 88%; privez 65%; bunkering 94%; rukovanje teretom na brodu 80%; logističke usluge 88%; skladištenje 81%; prijevoz baržama 100% [12].

[6] *Prosječan prihod po lučkoj upravi je 4,8% pri čemu ni jedna lučka uprava ne prelazi 12%.* (2009.god.) [6].

[7] Koncesionar će plaćati stalni dio koncesije 4€/metar kvadratni (m^2), a promjenjivi 6,4€/TEU s popustom u slučaju premašaja min.

Lukama Rijeka i Split u ostvarenju značajnijih lučkih projekata pridružila se i zadarska luka Gaženica unutar koje se putnički terminal za domaći i međunarodni ro-ro promet te kružna putovanja dao na koncesijsko upravljanje. Izgradnja se odvila u tri faze a završena je 2017. godine kada je i objavljen natječaj za koncesiju procijenjene vrijednosti 113 183 146,72 kn u trajanju od 20 godina. Pošto je davatelj koncesije već izgradio terminal kao i ostatak infrastrukture potrebne za rad, na koncesionaru je obveza održavanja te nabavka pješačkog ukrcajnog mosta ukoliko količina potražnje ukaže na potrebu za investicijom [3].

Ovi kapitalni projekti u lukama od osobitog značaja za RH pokazuju želju za unaprjeđenjem ponude, kapaciteta i usluge te su svakako naznaka pozitivnih tendencija u tehničkom i tehnološkom napretku naših luka. Ipak, trebalo bi naglasiti kako samo ulaganje bilo privatnog ili javnog novca ne može biti dovoljno za progresivan napredak hrvatskog lučkog sustava. Potrebna je promjena percepcije luka kao izdvojenih infrastrukturnih jedinica u luke kao spojeve različitih prometnih grana koje zajedno čine slojevitu mrežu izloženu različitim vanjskim i unutarnjim utjecajima. Strategijom upravljanja lučkim sustavima i jasnim zakonskim regulativama trebalo bi potaknuti poduzetnike na veće sudjelovanje u razvoju luka. Na taj način studije gospodarske opravdanosti bi dobile još važniju ulogu pri planiranju

razvoja luke kao dokument u kojem su integrirani za to bitni elementi kako bi na kraju dobili optimizirana lučka središta spremna za držanje koraka s budućim trendovima.

3. TEMELJNE ODREDNICE STUDIJA GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI

Studija gospodarske opravdanosti je razvojni dokument temeljem kojeg se dokazuje rentabilnost i profitabilnost gospodarskog korištenja pomorskog dobra. Sastavni je dio dokumentacije za nadmetanje na natječaju povodom dodijele koncesije i ključan čimbenik kod odabira najpovoljnije ponude[8]. Izrađuje je investitor, odnosno potencijalni koncesionar na način kako je to propisano ZPDML i Uredbom, te uputama davatelja koncesije sadržanim u dokumentaciji za nadmetanje. Mora biti napisana po pravilima struke, metodološki razrađena sa objektivnim podacima i realnim prikazima budućih kretanja unutar prometnih i financijskih tokova bitnih za područje pod koncesijom.

Studijom koncesionar dokazuje svoju kompetenciju, kadrovsku i tehničku opremljenost, izvore financiranja, poslove i usluge koje će vršiti, te način na koji će poslovanje biti profitabilno. Njena kompleksnost ovisi o veličini koncesije za koju se izrađuje. Za koncesije koje uključuju izgradnju novih građevina i proširenje ponude, unutar studije treba vjerno prikazati način na koji će ta infrastruktura biti optimalno iskorištena te samim tim i profitabilna kako bi se osiguralo pozitivno poslovanje. Prema tome, iako su kriteriji za ocjenu ponude propisani Uredbom, oni se po potrebi mogu mijenjati. Davatelj koncesije može vrednovati iskustvo koncesionara, njegov potencijal za proširenjem poslovanja i usluga te za privlačenjem klijenata ispred količine uloženih sredstava.

Nazivi i organizacija studije mogu varirati, ali ona svakako mora biti koncipirana tako da prati razvojnu politiku postavljenu od strane davatelja koncesije s tim da zadrži orijentiranost prema prihodu od kojeg koncesionar egzistira. Tako investicije u tehničke i tehnološke elemente moraju biti optimalne, tržišno prilagođene i precizno razrađene kroz razvojne faze. Kako bi se to postiglo, izradi studije treba pristupiti na multidisciplinaran način,

[8] U kriterijima za ocjenu ponude propisanim u Uredbi stoji kako ponuđeni iznos ukupnog investicijskog ulaganja prema studiji gospodarske opravdanosti koji obuhvaća i tehničko-tehnološku opremljenost za izvršenje plana čini 40% konačne ocjene za dodjelu koncesije.

kojim bi se determinirali svi vanjski i unutarnji utjecaji bitni za razvoj luke i očuvanje poslovanja. Osim navedenog, studija mora imati prilog u kojem će se analizirati utjecaj na okoliš samog projekta te količinu investicije u očuvanje eko sistema povezanog s koncesioniranim područjem.

Kao što je od ranije poznato, luke su dio pomorskog, odnosno općeg dobra, i kao takve moraju zadržati svoju javnu funkciju. Svrha dodjele koncesije kao modela predaje poslovanja privatnom sektoru nije isključivo financijska dobit, nego ujedno i razvoj luke te svih segmenata povezanih s njom. Prilikom izrade studije gospodarske opravdanost, koncesionar bi trebao prikazati na koji će se način pod njegovim poslovanjem ostvariti društvena korist te kakav će utjecati imati na širu zajednicu. Nezanemariva je činjenica da luke kao takve povezuju brojne djelatnosti i gospodarski su multiplikatori. Odgovornost svakog koncesionara je da što boljim poslovanjem doprinese razvoju luke, a osnovni preduvjet za to je kvalitetno izrađena studija gospodarske opravdanosti. Na taj će način, osim doprinosa luci, investitor svoj poduzetnički rizik smanjiti na minimum. Kako bi studija zadržala objektivnost prikazanih rezultata, podaci koji ih generiraju moraju biti realni. Prilikom izrade studije poduzetnik sastavlja analizu tržišta, izračunava veličinu investicije u osnovna sredstva i obrtna sredstva, predviđa količinu prihoda i rashoda te amortizaciju, prikazuje izvore financiranja te njihovu otplatu kao i naknadu za koncesiju te na kraju daje statičnu i dinamičnu financijsko tržišnu ocjenu projekta.

3.1. SADRŽAJ STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI

Sadržaj studije gospodarske opravdanosti može varirati ovisno veličini projekta za kojeg se izrađuje, nazivima i strukturi te preporukama postavljenim od koncesionara, ali uvijek mora biti izveden po pravilima struke i usklađen sa ZPDML i Uredbom. Zato je neophodno da studija ponudi sljedeće elemente:

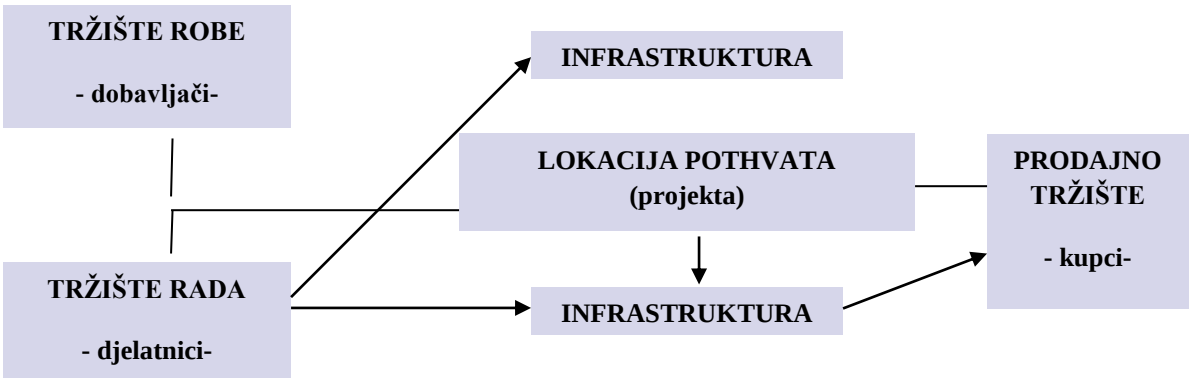
- *postojeće stanje lokacije za koju se traži koncesija;*
- *plan investicija detaljno razrađen za cjelokupno vrijeme trajanja koncesije;*
- *iznos planirane investicije u zaštitu okoliša;*
- *iznos planirane ukupne investicije;*
- *izvore financiranja investicija (vlastiti izvori, krediti);*

- *procjenu rentabilnosti projekta (prihodi - rashodi);*
- *izjavu ponuditelja o tehničkoj i kadrovskoj opremljenosti i organizacijskim sposobnostima za ostvarenje koncesije;*
- *garanciju poslovne banke za ozbiljnost ponude u visini 1% od ponuđene vrijednosti investicije s rokom važenja do planiranog roka zaključenja ugovora o koncesiji, a najduže dvije godine;*
- *pismo namjere poslovne banke da će izdati garanciju za dobro ispunjenje obveza iz ugovora o koncesiji koji će se sklopiti s odabranim ponuditeljem u visini 5,0% ponuđene vrijednosti investicije s rokom važenja 6 mjeseci dužim od planiranog roka završetka investicijskog ciklusa* [13].

Iako način na koji će investitor organizirati sadržaj studije nije određen, ona unutar svojih cjelina treba obraditi i povezati sve bitne elemente koji će u konačnici dati zaključnu ocjenu čitavog projekta. Generalno, studije gospodarske opravdanosti prilikom koncesioniranja lučkog područja bi trebale imati sljedeći oblik i poglavlja. Uvod je dio u kojem se navode opći podaci o projektu sadržani unutar studije gospodarske opravdanosti. Tu spadaju lokacija i njeno stanje, makro i mikro tržišni pokazatelji, pravna usklađenost projekta, obuhvat samog predmeta koncesije te njen krajnji cilj. *Osnovni podaci o projektu sadrže sažetak sa svim brojčanim pokazateljima o investicijskom ulaganju, primjerice o određenom roku trajanja koncesije, ukupnoj procjeni investicijske vrijednosti, planiranom broju novih zaposlenika, površini pomorskog dobra, kapacitetima morskog i kopnenog dijela luke, broju i veličini vezova ili navoza, veličini brodova i građevina, operativnim i parkirališnim površinama te ostali bitni sadržajni i funkcionalni podaci o luci posebne namjene* [13]. Unutar poglavlja podaci o investitoru-poduzetniku objedinjene su opće informacije o poduzeću, poput naziva, adrese, registarskog broja, djelatnosti za koju je registrirana, pravnom obliku zasnivanja itd. *Ako se radi o postojećem poduzetniku, investicijska studija mora sadržavati i sažetu analizu dosadašnjeg poslovanja. Analiza se radi temeljem financijskih izvješća za dvije ili tri prethodne poslovne godine, a preslike izvješća se prilažu uz studiju* [11]. Ukoliko se radi o novoosnovanom društvu, onda se ovaj dio izostavlja. U svakom slučaju, poduzetnik treba navesti svoje iskustvo unutar područja poslovanja ili interesa, ostvarene projekte te stručnost kako bi dokazao kompetenciju za upravljanje projektom. Uz to, investitor treba predstaviti

viziju poduzetničkog poduhvata obrazlažući ciljeve ulaganje te načine na koji će ih postići. Tu se navode informacije o stručnom kadru s kojim raspolaže, dostupnim financijama, tehničko-tehnološkoj opremljenosti i rokovima unutar kojih će sve faze biti izvedene [11].

Lokacija luke je jedan od temeljnih čimbenika koji uvelike određuje njen daljnji razvoj i smješta je na mapu, ne samo u geografskom smislu, nego i po konkurentskoj snazi unutar regije te njenoj ekonomskoj i razvojnoj potenciji. Upravo zato, pri planiranju projekta unutar luke, važno je napraviti analizu lokacije kojom će se, uz osnovne podatke o povijesnim, političkim, pravnim i gospodarskim segmentima, iznijeti vanjske i unutarnje karakteristike, kako trenutne tako i razvojne. U tom smislu izrađuje se analiza mikrolokacije i makrolokacije. *Analizom mikrolokacije luke daje se prikaz prostorne, infrastrukturne, prometne i komunikacijske karakteristike lokacije, primjerice prostorno planske razvojne mogućnosti, infrastrukturna opremljenost, odnosno postojeće i planirane telekomunikacije, vodovodna i kanalizacijska mreža, opskrba električnom energijom, a koje su potakle investitora na odabir i konkretno ulaganje itd. U analizi makrolokacije luke daju se podaci o pomorskim i kopnenim karakteristikama, prometnim pravcima i povezanosti, kulturnom, povijesnom i prirodnom regionalnom okruženju, najbližim urbanim sredinama i slično, s naglaskom i poveznicom na buduću djelatnost luke* [13]. Povezanost lokacijskih segmenata prikazana je slikom 4.



Slika 4. Lokacija u tržišnom okruženju i infrastruktura [11]

Svrha svake investicije u određeni projekt je njen povrat i ostvarenje dobiti prodajom proizvoda odnosno usluga. Kako bi predvidjeli hoće li se i kada to zaista ostvariti investitori rade analizu tržišta gdje se detaljno razrađuju djelatnosti koje će se obavljati kao i njihov

odnos s potražnjom za čitav period poslovanja. *Analiza tržišta proces je istraživanja u kojem se raščlanjuju temeljni činitelji što djeluju na tržištu i uočavaju bitna obilježja i promjene u oblikovanju potražnje i ponude na određenim mjestima i u određenom vremenu. U procesu planiranja investicijskih projekata analiza tržišta ima dva osnovna dijela: analiza tržišta prodaje i analiza tržišta nabave. U oba dijela se analizira stanje i kretanje slijedećih kategorija:*

- *potražnja*
- *ponuda*
- *plasman*
- *nabava* [11].

U lukama otvorenim za javni promet koncesionar naplaćuje svoje usluge preko sustava lučkih naknada, čiji maksimalan iznos propisuje lučka uprava, što je pri kreiranju analize prodaje jedan od ključnih inputa. Unutar studije gospodarske opravdanosti potrebno je na egzaktan način u vrijednosnim jedinicama prikazati sve djelatnosti s pripadajućom naplatnom cijenom kako bi se predvidio financijski učinak. Proizvodi i usluge moraju biti detaljno razrađene i usklađene s tehničko-tehnološkom analizom, cijena tih usluga i proizvoda treba biti realna, pa je pri njenom kreiranju važno uzeti u obzir potrebe tržišta i nabavnu cijenu materijala za njihovo ostvarenje. Osim toga bitno je istražiti i projicirati utjecaj konkurencije u smislu kvalitete, organizacije, raznovrsnosti ponude i cjenovnih granica. Razvoj gospodarstva te politički i zakonski okvire također mogu doprijeti fleksibilnosti poslovanja, dok budući trendovi unutar industrije u globalnom i regionalnom mjerilu mogu uvelike odrediti daljnju potražnju. Zbog velikog broja različitih lučkih usluga i različitih utjecaja na potražnju za njima teško je na jednostran način pristupiti kompleksnom pitanju kao što je analiza prodajnog tržišta. Prema tome, imajući na umu čitav niz tržišnih utjecaja, svakoj djelatnosti treba pristupiti pojedinačno i na vjerodostojan način prikazati njen razvoj unutar ukupnog projekta koncesije. Generalno, usluge možemo podijeliti na osnovne i ostale. Osnovne djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet bi bile:

- *privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata,*
- *ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala,*

- *prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina,*
- *ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme* (ZPDML, NN 158/03, 100/04, 141/06, 38/09, 123/11, 56/16)

Ostale djelatnosti mogu se prikazati kao poslovi koji za funkciju imaju upotpunjavanje osnovnih djelatnosti i ponude luke što bi dovelo do povećanja broja korisnika.[9] Prilikom analize nabavnog tržišta, osim nabavne vrijednosti koja direktno utječe na prodajnu cijenu, treba promotriti i lokaciju dobavljača, količinu nabave i rokove koje može poštivati te njegove logističke mogućnosti. Svakako, uzimajući u obzir kompleksnost analize tržišta, kako prodajnog tako i nabavnog, unutar studije potrebo je transparentan i detaljan način prikazati planirane djelatnosti s pripadajućim cijenama, količinu nabave s njenom vrijednošću te u konačnici njihov međuutjecaj po svim kategorijama u vremenskom odmaku kako bi se dobila realna slika konkurentnosti čitavog projekta [13].

Tehničko-tehnološkom analizom koncesionar predstavlja ukupni plan izgradnje objekata i nabave opreme potrebne za poslovanje, faze i rokove u kojima će se realizirati te veličinu investicije za njihovo ostvarenje. Ovisno o vrsti i opsegu koncesije ovisi i složenost analize, no u svakom slučaju treba obuhvatiti sve tehničko-tehnološke elemente bitne za ostvarenje planiranih djelatnosti. Tu spada lučka suprastruktura i infrastruktura, pokretna mehanizacija, sustav ekološke zaštite te sve dozvole, licence i patenti potrebni za rad. Planiranjem nabave i izgradnje navedenih elemenata s pripadajućim rokovima dovršetka, stvara se temelj za izračun daljnjih financijski aspekata među kojima jednu od ključnih uloga ima ukupna planirana investicija. Upravo je ukupna investicija, odnosno ulaganje u tehničko-tehnološku opremljenost, Uredbom određena kao najvažniji element prilikom ocjenjivanja ponude. Osnovna sredstva, odnosno dugotrajna imovna obuhvaća sva sredstva koja se upotrebljavaju u periodu dužem od godine dana i potrebna su za ostvarenje planiranih djelatnosti. Stoga, unutar studije gospodarske opravdanosti ulaganje u osnovna sredstva treba detaljno planirati te na transparentan način prikazati sve elemente koje ona obuhvaća, njihove kapacitete, rokove nabave i izgradnje, nabavnu vrijednost, kao i svu dokumentacija poput

[9] *(npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije i ostale servisne usluge, poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.)* [13].

građevinskih dozvola, idejnog i glavnog projekta. Osim za izračun ukupnih troškova i amortizacije, tehničko-tehnološka analiza može poslužiti i kao izvor informacija za daljnju razradu prilikom analiziranja organizacije poslovanja i planiranja broja adekvatnog broja zaposlenika. Plan izgradnje lučke infrastrukture mora biti povezana s ranijom analizom tržišta kako bi na optimalan način odgovorili sadašnjim, ali i budućim trendovima potražnje. Naime, nedostatni kapaciteti mogu stvoriti proizvodno opterećenje čime dovode do usporavanja procesa unutar luke, a samim tim i pada kvalitete usluge što se negativno odražava na poslovanje, dok prevelika infrastruktura ostvaruje gubite zbog neiskorištenosti kapaciteta[10]. Također, pri izradi analize potrebno je vremenski rasporediti izgradnju kroz faze sukladno planiranoj potražnji. Zbog svega navedenog da se zaključiti kako ovom poglavlju treba posvetiti posebnu pozornost prilikom izrade, jer tehničko-tehnološki elementi projekta čine temelj kasnije procjene razvoja svih procesa, zarade, troškova te u konačnici zaključne ocjene [11] [13].

Bitan dio tehničko-tehnološke analize zauzima i sustav zaštite okoliša koji se prilikom ocjenjivanja ponude promatra kao dio investicije u osnovna sredstva, a služi i kao čimbenik pri računanju rashoda poslovanja. Osim toga, treba uzeti u obzir da pomorsko dobro obuhvaća dio osjetljivog ekološkog sustava te da bi projekt uopće zaživio mora najprije zadovoljiti odredbe Zakona o zaštiti okoliša kao i Pravilnika o procjeni utjecaja na okoliš zbog čega se izrađuje studija procjene utjecaja na okoliš kao i kasnija ispitivanja kakvoće vode, dna i obale. Uz to, luka treba biti opremljena objektima i opremom za sprječavanje onečišćenja poput plutajućih brana, disperzanata, absorbenta, pumpi, pročišivača, brodica za sakupljanje krutog otpada i postavljanje brana, itd., što treba biti troškovnički predstavljeno unutar studije [11].

Ekonomsko-financijska analiza predstavlja najopsežnije poglavlje studije gospodarske opravdanosti i ujedno ključno u donošenju ocjene projekta. *Analiza tržišta, tehničko – tehnološka analiza i analiza lokacije dale su rezultate koji su izraženi i u fizičkim i u vrijednosnim jedinicama. Kako bi objedinili sve rezultate, svi učinci projekta moraju se preračunati u financijske veličine. Cilj ekonomsko – financijske analize je sve učinke projekta*

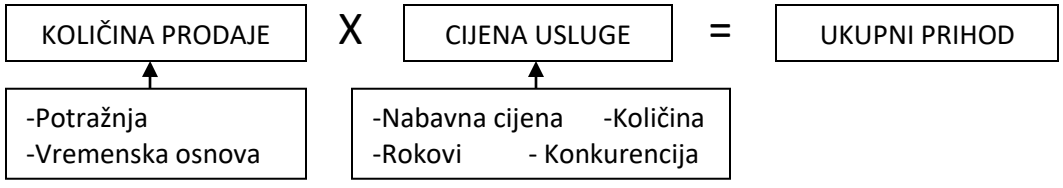
[10] Uredba navodi rast prometa i iskorištenost kapaciteta kao jedan od faktora donošenja konačne ocjene za dodjelu koncesije s 20% udjela u odluci

izraziti u vrijednosnim jedinicama, te tako pripremiti osnovicu za ocjenu projekta. Potrebni podaci već su prikupljeni u prethodnim fazama rada, a slijedeći popis predstavlja elemente i strukturu ekonomsko – financijske analize:

- *formiranje ukupnog prihoda*
- *investicije u osnovna sredstva*
- *rashodi poslovanja*
- *investicije u obrtna sredstva*
- *izvori financiranja i financijske obveze*
- *temeljna financijska izvješća: račun dobiti i gubitka, financijski tok, bilanca* [11].

Valja naglasiti da ako se radi o postojećem poduzetniku, investicijski projekt treba odvojiti od ostalih djelatnosti koje obavlja kako bi ekonomsko-financijskom analizom mogli ocijeniti samostalnu učinkovitost projekta kao i utjecaj na ukupno poslovanje [11].

Temeljem izrađene analize tržišta planira se formiranje ukupnog prihoda investicijskog projekta. Ukupni prihod se predviđa naplatom proizvoda i usluga koji su ranije određeni i to na način da se svaka planirana djelatnost množi sa pripadajućom prodajnom cijenom te njihov konačan zbroj daje ukupan prihod. Uz to, investitor pribraja i prihode dobivene na druge načine poput subvencija, kompenzacija ili premija, odnosno sva financijska sredstva koja pružaju potporu pri konačnoj prodaji planiranih proizvoda i usluga. Planiranje ukupnog prihoda usko je povezano s analizom tržišta zbog čega ona mora biti detaljno i egzaktno izrađena, posebno kod dodjela koncesija koje obuhvaćaju širok spektar lučkih djelatnosti. Različite nabavne cijene, rokovi i količine te fluktuacija cijene u odnosu na potražnju mogu stvoriti poteškoće prilikom procjena, ali svakako investitor u studiji treba koristit vjerodostojne podatke te ih izložiti na jasan način kako bi se stvorio kvalitetan uvid u financijski uspjeh svake od planiranih usluga pa tako i čitavog projekta [11]. Bazičan način kojim se formira i računa ukupni prihod prikazan je slikom 5.



Slika 5. Formiranje ukupnog prihoda [11]

Planiranje investicije je dio ekonomsko-financijske analize kojom poduzetnik prikazuje ukupnu količinu novca uloženu u osnovna sredstva i njihovo održavanje, zaštitu okoliša te obrtna sredstva. Važno je naglasiti da samo investicija u osnovna sredstva, odnosno dugotrajnu imovinu kao i ulaganje u zaštitu okoliša spadaju u ukupno investicijsko ulaganje te ih se kao takve vrednuje prilikom ocjene ponude od strane davatelja koncesije. *Ukupno investicijsko ulaganje je kriterij koji predstavlja novčani iznos utvrđen Studijom gospodarske opravdanosti kao troškovnički utvrđena vrijednost svih građevina i opreme koje će ponuditelj kao budući koncesionar izvesti u svrhu izgradnje i uređenja, odnosno dovođenja svrsi pomorskog dobra za gospodarsko korištenje luke, odnosno ulaganje u dugotrajnu imovinu* [13].

Planiranje investicije u dugotrajnu imovinu temelji se na tehničko-tehnološkoj analizi odakle se podaci izraženi u fizičkim vrijednostima prenose i izražavaju u vrijednosnim jedinicama. Dugotrajnom imovinom, odnosno osnovnim sredstvima smatramo sve objekte i opremu koja se upotrebljava u periodu dužem od jedne godine, a služi za proizvodnju i ostvarenje planiranih djelatnosti unutar luke čime se ostvaruje dobit, ali i trošak u vidu smanjenja njihove početne vrijednosti što je podloga za kasniji izračun amortizacije. Plan investicije u dugotrajnu imovinu treba sadržavati sve predmetne elemente raspoređene po fazi nabave, vrsti objekata i opreme s njihovom pripadajućom cijenom i količinom te naposljetku visinu ukupne investicije. Tako osnovna sredstva možemo razvrstati na sljedeći način:

- zemljište
- objekti podgradnje (pristupne ceste, parkinzi, energetska mreža, telekomunikacijska mreža)
- objekti nadgradnje (skladišta, upravne zgrade, kapitalni pretovarni objekti, objekti s popratnim sadržajem)
- tehnička oprema (kopnena i morska transportna sredstva i uređaji te pomoćna sredstva i uređaji)
- tehnička oprema za zaštitu okoliša.

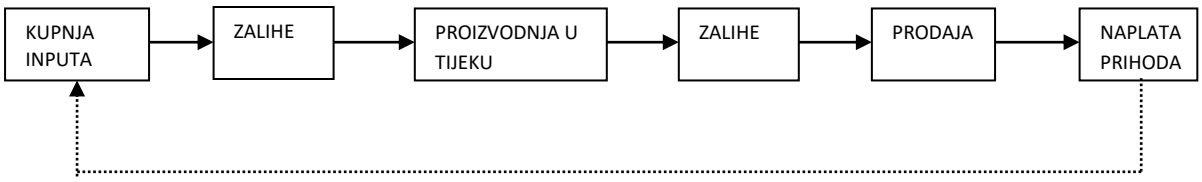
U proračunu ulaganja u osnovna sredstva, nabavna vrijednost je polazni koncept. Sastavni dijelovi troška nabave obuhvaćaju:

- *kupovnu cijenu po obračunu dobavljača*

- *carinu i uvozne pristojbe,*
- *vozarinu,*
- *osiguranje,*
- *montažu,*
- *ostale ovisne troškove* [11].

Faza, odnosno godina nabave određenog osnovnog sredstva također je bitna stavka pomoću koje se osim amortizacije računaju i bilančne stavke, vrši kontrola visine ulaganja unutar danog perioda te planira održavanje i zamjena dijelova što ne spada u ukupno investicijsko ulaganje. Iznos planirane investicije u zaštitu okoliša pak ubraja se unutar ukupne investicije, a njeni elementi, nabrojani stavku po stavku s pripadajućom cijenom, se troškovno mogu grupirati kao dio dugotrajne imovine iako bi unutar tehničko-tehnološke analize trebali biti detaljno razrađeni kao zasebna cjelina [11].

Iako ne ulazi u strukturu ukupnog ulaganja i samim tim ne predstavlja kriterij za ocjenu ponude, investiciju u obrtna sredstva potrebno je izračunati kako bi se planiralo novčani tok poduzeća. Kratkotrajna imovina, odnosno obrtna sredstva predstavljaju materijale i sirovine nužne za proizvodnju i ostvarenje planiranih djelatnosti, a čiji se investicijski povrat očekuje unutar jedne godine, što je ujedno i period u kojem se i obračunavaju. Ona u svom procesu korištenja mijenjaju oblik, ali zadržavaju vrijednost. Proces od nabave do naplate prikazan je slikom 6. Ovisno o vrsti koncesije odnosno o kompleksnosti lučkih djelatnosti



Slika 6. Reprodukcijski ciklus obrtnih sredstava [11]

ovisi i složenost izrade proračuna investicije u obrtna sredstva. Ako se na primjer radi o preradi i oplemenjivanju sirovine koja se transferira kroz luku i kasnije preprodaje, potrebno je imati dovoljne zalihe različitih obrtnih sredstava potrebnih za proces, što jasno zahtjeva temeljitije planiranje. U svakom slučaju, *treba utvrditi obilježja pothvata: vrsta djelatnosti,*

vrijeme potrebno za proizvodnju, vrijeme potrebno za nabavu materijala i trgovačke robe, važnost držanja zaliha, uvjeti plaćanja kupaca, uvjeti plaćanja dobavljačima, uvjeti plaćanja poreza, plaća, kamata i sl. [11]. Vremenski čimbenik posebice je bitan dio planiranja investicije u obrtna sredstva, pa tako treba uzeti u obzir vrijeme naplate potraživanja kao i vrijeme isplate dobavljaču za isporučena dobra. Osim toga treba voditi brigu o dovoljnoj količini zaliha potrebnih sredstava kako ne bi došlo do usporavanja vezanih procesa unutar luke. Kod obavljanja jednostavnijih djelatnosti, investitor može primijeniti manje kompleksan pristup prilikom izračuna potrebne investicije u obrtna sredstva dijeljenjem godišnjih troškova sredstava s brojem nabava u godini [11].

Kao i investicija u obrtna sredstva ni troškovi održavanja ne čine dio ukupnog investicijskog ulaganja pa ih se ne smatra kriterijem za dodjelu koncesije. No to ne znači da njihovom planiranju ne treba posvetiti pažnju, posebice zato što čine segment prilikom izračuna rashoda. Pod investicijskim i tekućim održavanjem smatramo sva ispitivanja opreme zamjene građevinskih elemenata i dijelova opreme i uređaja [11].

Projekcija rashoda sačinjava bitan dio ekonomsko-financijske analize te ima velik utjecaj na efikasnost poslovanja, stoga investitor treba detaljno obrazložiti načine kojima je došao do predstavljenih iznosa. Rashodi poslovanja obuhvaćaju sve troškove nastale u svrhu ostvarenja planiranih djelatnosti, a na njihovu visinu utječu količina realiziranih proizvoda i usluga, vrijeme potrebno za realizaciju proizvoda i usluga, vrsta i obujam djelatnosti, nabavno tržište, tehničko-tehnološka rješenja u sklopu proizvodnog procesa, količina utroška rada i materijala itd. Prema tome strukturu poslovnih rashoda možemo podijelit:

- materijalni i nematerijalni troškovi
- bruto plaće
- amortizacija.

Materijalni i nematerijalni troškovi čine dio rashoda poslovanja koji se računa kao umnožak količine i nabavne cijene koja sadrži sve nabavne troškove. Tu spadaju: nabavna vrijednost robe, sirovine i materijala, energija, investicijsko i tekuće održavanje, sitni inventar, energija, voda, marketing, knjigovodstvo, komunalije itd. *Na količinu pojedinog materijalnog troška*

utječe normativ utroška pojedinog materijala, te godišnja količina proizvodnje tog proizvoda (usluge) ili količina prodaje trgovačke robe – ova stavka mora biti u direktnoj korelaciji s planiranim prihodima poslovanja [11]. Osim navedenog, vrlo važnu stavku ovog dijela čini i visina koncesijske naknade što ulazi u ukupnu ocjenu prilikom dodjele koncesije. Investitor unutar studije treba iskazati količinu ponuđenog iznosa stalog dijela koncesije nakade koji se računa po metru kvadratnom koncesionirane površine te visinu promjenjivog dijela koncesijske naknade koji se odnosi na postotak od ukupnih prihoda koje koncesionar planira uplatiti davatelju koncesije.[11] Bruto plaće treba planirati za čitav period trajanja koncesije, a investitor bi ih unutar studije trebao prikazati po svim godinama trajanja koncesije za sve zaposlene i novozaposlene djelatnike. Također, valjalo bi razdvojiti sezonsku radnu snagu od stalno zaposlenih djelatnika, ukoliko za to postoji potreba. Svakako, broj planiranih radnih mjesta i stručnost radnika je jedna od stavki koja po Uredbi zauzima 10% ukupne ocjene dostavljene ponude, pa je zbog toga potrebno posvetiti pažnju pri formiranju visine plaće u odnosu na zakonske regulative, gospodarsko okruženje kao i konkurenciju te kvalitetu novozaposlenog kadra. Amortizacijom se iskazuje utrošak osnovnog sredstva u proizvodnji planiranih djelatnosti, odnosno smanjenje njegove vrijednosti uzrokovano tehničko-tehnološkom zastarom. Početna točka za proračun amortizacije je nabavna vrijednost osnovnog sredstva te godišnja stopa otpisa propisana Pravilnikom o amortizaciji. Valjalo bi spomenuti da se amortizacija ne odnosi na sve elemente osnovnih sredstava, poput na primjer zemljišta, jer se ona ne troše, no podlogu za čitav izračun nalazi se u ranijoj tehničko-tehnološkoj analizi te planu investicije u osnovna sredstva [11].

Izvori financiranja i obračun otplate obvezan je dio studije gospodarske opravdanosti kojeg investitor izrađuje u sastavu ekonomsko-financijske analize. Izvori financiranja mogu biti vlastiti i tuđi (krediti, bespovratna sredstva, "leasing" gdje financijska kompanija kupuje predmet nabave te ga daje na upravljanje poduzetniku koji za to postepeno vraća novac, "venture capital" kojim investitor ulaže kapital u tvrtku s potencijalom za rast, a zauzvrat dobija upravljački udio, itd.). Za vlastita i bespovratna sredstva ne treba raditi obračun troškova. Ukoliko se radi o kreditu kojim se financira dio ulaganja, potrebno je navesti

[11] Uredba vrednuje ponuđeni iznos stalnog dijela koncesijke naknade s 15% udjela u ukupnoj ocjeni, te jednako i ponuđeni iznos promjenjivog dijela koncesijske naknade.

osnovne uvjete kreditiranja, otplatni plan, te godišnje obveze po kamati i vraćanju glavnice kredita. Ukupni izvori sredstava trebaju biti jednaki ukupnim ulaganjima, a plan otplate se prikazuje po svim godinama trajanja kreditne obveze od početka korištenja s iznosima godišnjih anuiteta, obračunom glavnice i kamata do potpune otplate. Investitor treba prikazati dinamiku korištenja financija usklađenu s prethodno izvedenim planom ulaganja u osnovna i obrtna sredstva kao i tehničko-tehnološkom analizom [11].

Financijska izvješća također su dio ekonomsko-financijske analize kojima investitor prikazuje uspješnost projekta. Temeljna financijska izvješća koja se prilažu unutar studije su račun dobiti i gubitaka te izvješće o financijskom toku. Računom dobiti i gubitaka prikazuje se odnos ukupnog prihoda od svih planiranih djelatnosti i troškova poslovanja (materijalni i nematerijalni troškovi, bruto plaće, amortizacija, financijski rashodi) po svim godinama koncesijskog razdoblja. Osnovu za njegov izračun investitor temelji na ranije izvedenom planiranju spomenutih elemenata, a krajnji cilj je utvrditi poslovnu uspješnost projekta. Također, račun dobiti i gubitaka služi za izračun bruto dobiti, poreza, neto dobit i kumulativne neto dobit za cijelo koncesijsko razdoblje. Kako bi se ocijenila sposobnost projekta za ostvarenjem novih investicija, te podmirenjem svih poslovnih obveza, odnosno kako bi izračunao likvidnost, investitor izvodi plan financijskog toka kojeg prikazuje po svim godinama koncesijskog razdoblja. *Veličina financijskog poslovanja ovisi o priljevu i odljevu financijskih sredstava u pojedinom razdoblju vijeka projekta što se analizira u financijskom toku* [11]. Financijski, odnosno novčani tok s jedne strane prati kretanje novca koji se ostvaruje poslovanjem, vlastitim i tuđim izvorima financiranja i novca kao zadržane vrijednosti osnovnih i obrtnih sredstava u zadnjoj godini koncesije, dok s druge strane analizira izdatke vezane za investicije, rashode, poreze te obveze prema izvorima financiranja. Financijski tok je vrlo bitan pokazatelj uspješnosti projekta, jer daje uvid u ukupnu količinu novca kojom poduzetnik raspolaže, a samim tim i u njegovu investicijsku potenciju u raznim fazama poslovanja kao i vrijednost imovine po završetku koncesije [11].

Nakon obavljene ekonomsko-financijske analize kao finalni dokaz isplativosti, investitor definira financijsko tržišnu ocjenu koja ima svoj statički i dinamički pogled na projekt. Statičnim pristupom se nastoji prikazati uspješnost projekta u okviru reprezentativne

godine, odnosno perioda kada se predviđa iskorištenost kapaciteta s tim da ga kreditne obveze ne prerastu. Dinamička metoda pak, ima složeniji pristup u kojem se koriste podaci čitavog koncesijskog razdoblja po svim godinama. Temelj za ovu metodu je ekonomski tok u kojem se za razliku od financijskog toka, ne primjenjuju podaci vezani za izvore financiranja, jer se njim ne mjeri likvidnost, već ekonomski potencijal, odnosno količina imovine unutar čitavog vijeka trajanja projekta. Prema tome, inputi koji se koriste za izračun ekonomskog toka su ukupni primici, ukupni izdaci i neto primici. Kako bi se ekonomskim tokom procijenila uspješnost investicije, spomenuti inputi koriste se u trima različitim metodama. Metodom povrata ulaganja izračunava se period potreban za povrat uloženih sredstava, metoda neto sadašnje vrijednosti sumira godišnje neto primitke ekonomskog toka svedene na njihovu početnu vrijednost, dok metoda interne stope rentabilnosti koristi diskontnu stopu kojom će se neto sadašnja vrijednost projekta svesti na nulu. Ako kumulativ neto primitaka postane pozitivan u periodu trajanja koncesije, te ako neto sadašnja vrijednost i interna stopa rentabilnosti premašuju postavljene kriterije, financijsko tržišna ocjena projekta je pozitivna [11] [13].

Kao završni dio studije gospodarske opravdanosti investitor prezentira zaključnu ocjenu projekta. Ona obuhvaća temeljne odrednice gospodarskog poduhvata poput njegove ukupne vrijednosti, investicije, trajanja koncesije, osnovnih djelatnosti te ekonomske i financijske isplativosti projekta, ali pruža i uvid njegovog utjecaja na regionalno i lokalno gospodarstvo. U tom smislu, broj zaposlenih, razvoj infrastrukture, izgradnja poslovnih prostora, utjecaj na turizam, trgovinu ili proizvodnju, te mogućnost pokretanja vezanih djelatnosti samo neke od stavki koje investitor treba obrazložiti. Uz to, važno je objasniti i načine poslovanja kojima će se osigurati pozitivna financijska struktura, kao zalog za vraćanje kreditnih obveza i plaćanje koncesijske naknade, te mogućnost ulaganja u proširenje kapaciteta i modernizaciju opreme. Projekti unutar luka, kao gospodarski multiplikatori sa sobom mogu donijeti veliku društvenu korist i financijsku dobit, a na investitoru je da studijom gospodarske opravdanosti dokaže kako će projekt pod njegovim načinom upravljanja pridonijeti razvoju čitave zajednice [13].

3.2. VAŽNOSTI I UTJECAJ STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI

Studija gospodarske opravdanosti temeljni je dokument unutar ponude kojom investitor aplicira na natječaj za dodjelu koncesije lučkog područja. Poduzetnik njom dokazuje da raspolaže tehničkim, stručnim i organizacijskim sposobnostima kojima će osigurati uspješno poslovanje, a samim tim i povrat investicije te isplatu kreditnih obveza kao i koncesijske naknade. Osim toga prikazuje jamstva za realizaciju projekta te visinu ulaganja u opremu i infrastrukturu čije tehničke specifikacije izražene u studiji postaju temelj za izradu idejnog rješenja koji se zajedno s ovim dokumentom prilaže davatelju koncesije. Studijom je izražena vizija poduzetničkog poduhvata kao i zaključna ocjena projekta podržana realnim predviđanjima dobivenim različitim stručnim metodama za čiji se izračun koriste relevantne informacije. Prema tome, studija gospodarske opravdanosti je polazna točka i osnovni plan po kojem se kasnije realizira projekt, izvršavaju djelatnosti, ostvaruje profit i u konačnici razvija luka.

Iako je izrađuje investitor koji različitim, međusobno povezanim analizama, dokazuje profitabilnost projekta, njen utjecaj i važnost imaju dvosmjernu ulogu. Poduzetniku, odnosno privatnom sektoru od presudne je važnosti ostvariti povrat investicije i dodatnu zaradu, dok je davatelju koncesije, to jest javnom sektoru, bitna uredna naplata koncesijskih naknada kao i realizacija dogovorenih investicija. Logično je da davatelj koncesije i koncesionar imaju svoje interese koje trebaju ostvariti, no kako bi se to zbilja i desilo potrebna je njihova kontinuirana suradnja koja započinje kvalitetnom izradom studije s jedne strane te njenom analizom i prihvaćanjem s druge. Svakako, studija treba pratiti razvojnu politiku luke te smjernice postavljene natječajem što pretpostavlja i njenu javno-sfernu orijentaciju, no preduvjet za ostvarenje navedenog je uspješno poslovanje koje kao rezultat ima financijsku dobit. Prema tome, iako se interesi poduzetnika i lučke uprave isprepliću, važnost studije može se sagledati iz oba kuta.

3.2.1. Važnost studije gospodarske opravdanosti iz pozicije davatelja koncesije

Prilikom postupka dodjele koncesije unutar lučkog područja ulogu davatelja koncesije ima lučka uprava, organizacija osnovana od strane nadležnog ministarstva na kojoj leži

odgovornost za koordinaciju lučkih aktivnosti i sam razvoj luke. Kreiranjem razvojne politike lučka uprava konstruira bazu na kojoj počiva organizacija i izgled kasnijeg lučkog poslovanja. Upravo bi ta baza trebala biti metodološki predstavljena unutar okvirnog sadržaja studije gospodarske opravdanosti koji čini dio dokumentacije za nadmetanje. Dakle, okvirni sadržaj studije postavlja pravila i minimalne zahtjeve te prikazuje ideju razvojne politike lučke uprave, što čini temelj za izradu studije gospodarske opravdanosti. Upravo zbog toga, za davatelja koncesije ona ima presudnu važnost.

Studija gospodarske opravdanosti sadrži niz elemenata koji su u različitim i međusobno povezanim segmentima bitni za davatelja koncesije. Ti segmenti se mogu okarakterizirati kao interni i javni, iako svaki od njih ima višestruki značaj. Za davatelja koncesije interni čimbenici su oni koji u financijskom, logističkom, kadrovskom, tehničko-tehnološkom i svakom drugom smislu pridaju razvoju luke i poslovanju lučke uprave. S druge strane, javni segmenti utječu na razvoj infrastrukturne mreže kojoj luka pripada te na gospodarstvo okruženja. Svakako, koncesijska naknada ima interni - financijski aspekt i jedan je od ključnih dijelova studije za davatelja koncesije. Ona bi trebala činiti značajan udio prihoda lučke uprave, što ne ovisi samo o visini ponuđenog stalnog i promjenjivog dijela, nego i o količini prometa u luci, također bitnog faktora studije. Količina prometa se predviđa analizom tržišta, uvjetuje izgradnjom lučkih kapaciteta i nabavom mehanizacije, ali ostvaruje logističkim i poslovnim sposobnostima koncesionara. Dokaz o sposobnosti potencijalnog operatera su njegov stručni kadar, eventualno iskustvo u branši ili već potpisani ugovori s budućim korisnicima. Osim za privlačenje posla, sposobnost investitora se očituje učinkovitim i financijski optimalnim obavljanjem djelatnosti. Cijena, ali ponekad važnije vrsta i logistička efikasnost pri proizvodnji lučkih usluga mogu biti od presudne uloge prilikom privlačenja korisnika i ostvarenja konkurentnosti, što za davatelja znači i veći priljev novca od promjenjivog dijela naknade i lučkih pristojbi, te popunjenost kapaciteta. Kako bi se navedeno ostvarilo, jedan od preduvjeta je dostatan broj kvalificiranih zaposlenika u svim segmentima proizvodnje planiranih djelatnosti. Bez kvalitetnih ljudskih potencijala realizacija lučkih usluga bila bi neizvediva, pa davatelj koncesije ovom dijelu studije pridaje velik značaj. No, ako su zaposlenici nosioci proizvodnje usluge, onda je tehničko-tehnološka opremljenost njen temelj. Taj aspekt studije gospodarske opravdanosti posebno je značajan za davatelja kako u

segmentu planiranja i realizacije tako i u kasnijim fazama razvoja luke. Neovisno o tome hoće li čitavu investiciju iznijeti poduzetnik ili će se projekt ostvariti po modelu javno-privatnog partnerstva, na koncesionaru je odgovornost dovođenja luke u funkciju izgradnjom svih potrebnih objekata i nabavom opreme, ali i njihovo održavanje, modernizacija i ako tržišne prilike ukažu, proširenje u narednim fazama. Veličina investicije u dugotrajnu imovinu ključan je čimbenik prilikom ocjenjivanja ponude i kao takva treba na efektivan način odgovarati zahtjevima tržišta. Optimalno planirani kapaciteti kao i ulaganje u modernu opremu trebali bi osigurati pozitivno poslovanje kroz čitav vijek koncesije. Za davatelja to znači potpunu realizaciju projekta predstavljenog studijom, porast vlastitih prihoda te tehničko-tehnološka rješenja koja se drže u korak s vremenom.

Studijom gospodarske opravdanosti planira se razvoj luke kao zasebne cjeline, ali to ne znači da ona ne nosi potencijal za unaprjeđenjem ostalih sustava kojima pripada. Prateći trendove koje nameće tržište, koncesijom bi se trebala realizirati razvijena unutar-lučka infrastruktura koja omogućava jeftin i brz protok robe. No ne ovisi sve o luci. Naime, iako je važan dio transportnog sustava, luka je samo dio prometne mreže i njena modernizacija trebala bi potaknuti razvoj ostatka povezane infrastrukture kako bi se postigla veća razina multimodalnosti čitavog procesa. *Dokazano je da postoji čvrsta veza između infrastrukture i nacionalnog dohotka po stanovniku* [6]. Osim toga, poznato je da su luke gospodarski multiplikatori i kao takvi mogu pozitivno utjecati na razvoj čitavog regionalnog gospodarstva. Proširenje poslovanja uvjetovano studijom zahtjeva veći broj zaposlenika te može omogućiti privlačenje novih komitenata. Iako djeluju kao zasebna poslovna društva, osnovna uloga luka otvorenih za javni promet je ustupanje što bolje usluge njenim korisnicima, a odgovornost za ostvarenje snosi lučka uprava. Prema tome, studija gospodarske opravdanosti za davatelj koncesije ima presudnu ulogu u funkciji vlastitog sustava, ali i u funkciji javnog interesa.

3.2.2. Važnost studije gospodarske opravdanosti iz pozicije koncesionara

Potpisivanjem ugovora o koncesiji poduzetniku davatelj koncesije dodjeljuje ulogu koncesionara, a zajedno s tim odgovornost organizacije i realizacije planiranih lučkih djelatnosti. No, kako bi uopće aplicirao na natječaj za dodjelu projekta te predvidio njegovu isplativost, koncesionar izrađuje studiju gospodarske opravdanosti. U njoj koristi relevantne i

realne podatke kako bi na objektivan način pristupio analizi tržišta, a potom planiranju količine ulaganja i dobiti. Prema tome, osim što čini ključan dio dokumentacije za nadmetanje u sklopu koje nudi odgovore i rješenja na davateljeve zahtjeve, studija gospodarske opravdanosti pruža uvid u vremenski period potreban za povrat investicije i ostvarenje profita, odnosno daje realnu ocjenu projekta, što za koncesionara nosi temeljnu važnost i svrhu poslovanja.

Za razliku od davatelja koncesije koji brine i za javni segment, koncesionaru je od primarne važnosti prikazati profitabilnost investicije kako bi njegovo poduzeće moglo podmiriti obveze i davanja te u konačnici povećati vlastitu imovinu. Da bi to postigao, poduzetnik treba izraditi studiju koja će biti tržišno orijentirana. Analiza lokacije koncesionaru osim infrastrukturnih, prostornih, prometnih i komunikacijskih, odnosno unutarnjih karakteristika, daje podatke o regionalnom okruženju kojem gravitira. Povezanost i kompatibilnost s ostatkom prometne mreže, dobavljači, korisnici i konkurencija okruženja za koncesionara su bitni prilikom analize tržišta, to jest izračuna količine očekivane potražnje, ali i formiranja cijena, što je temelj za centralni dio studije, tehničko-tehnološku analizu. Koncesionar, kao predstavnik privatnog sektora, teži postići što manju kreditnu opterećenost i ukupne troškove svoje organizacije pa dijelu studije u kojem planira izgradnju infrastrukture i nabavu opreme pridaje veliku važnost, jer ona čini bazu prilikom planiranja ekonomsko financijskog aspekta projekta čime se dobiva i konačna tržišna ocjena. Veličina ukupne investicije trebala bi kapacitetom odgovarati ranije predviđenoj potražnji kako u punoj fazi rada ne bi nastajali gubici, nego se osigurao povrat investicije te isplata koncesijske naknade i ostalih davanja nastalih tokom proizvodnog procesa. Da otplata ukupne investicije bude što prije ostvarena, koncesionar treba osigurati što veći protok roba i korisnika, uz što bolju naplatu svojih usluga. Na visinu lučkih tarifa utječe kvaliteta usluge, ali još više samo tržište, no djelotvornost poslovanja je na koncesionaru, odnosno njegovoj organizacijskoj sposobnosti. Razina logističke efikasnosti pri kojem se proizvodni procesi odvijaju mora biti na zadovoljavajućoj razni kako bi se postigao što veći obrtaj i što manji zastoji pri smanjenoj potrošnji. Kvalitetno razrađen sustav lučkog poslovanja smanjuje troškove u segmentima opreme, radne snage, kapaciteta, materijala itd., pa tako kumulativno utječe na ukupni trošak i mogućnost konkuriranja ne samo kvalitetom, nego i fleksibilnijim cijenama naplate usluga

dajući koncesionaru znatnu prednost nad konkurencijom, a samim tim i mogućnost veće zarade. Osim smanjenih troškova, visoka logistička operabilnost može privući veći broj korisnika, odnosno komitenata što pruža priliku za izdavanjem dodatnih potkoncesija i povećanjem prihoda, pa ovaj dio studije za koncesionara također nosi ozbiljan značaj. No finalni dio studije gospodarske opravdanost i ključan za koncesionara dobitak je realne financijsko tržišne ocjene gdje se, nakon prethodno izrađene ekonomsko financijske analize, različitim stručnim metodama kombiniraju podaci iz svih ranijih analiza te se u konačnici rezultira omjerom troškova i dobitaka, odnosno odgovora na pitanje, hoće li projekt u konačnici biti rentabilan.

Iako je koncesionar u osnovi orijentiran na uspješnost vlastitog poslovanja, i za njega je važno da studijom isplanira i dokaže pozitivan utjecaj projekta na širu zajednicu. Javna nota studije gospodarske opravdanosti treba biti izražena, jer primarna svrha luka kao infrastrukturno složenih sustava koji čine integrali dio prometne mreže je otvorenost prema korisniku te infrastrukturna i gospodarska povezanost s gradom, odnosno regijom. Kako bi se to zbilja i ostvarilo unatoč različitim polazišnim točkama davatelja i koncesionara, studija gospodarske opravdanosti treba postati temelj njihove suradnje i zadovoljavanja interesa radi postizanja zajedničkog cilja, u čemu je sažeta važnost ovog dokumenta.

3.3. PRIMJER STUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI

Ovisno o namjeni za koju se daje, vrsti usluge i samom tipu luke u kojoj će se koncesija odvijati ovisi i kompleksnost studije gospodarske opravdanosti. Projekti koji uključuju izgradnju objekata i nabavu mehanizacije zahtijevat će složenije planiranje i izračune od onih gdje se lučke građevine koncesionaru daju na uporabu radi ostvarenja usluge. No, u oba slučaja, studija metodološki i stručno mora zadržati jednak standard kako bi rezultat financijsko tržišne ocjene bio realan i kako bi se koncesija mogla ostvariti.

Tako je dokumentacijom za nadmetanje pri dodjeli dvadesetogodišnje koncesije za obavljanje gospodarske djelatnosti pružanja usluga putnicima unutar zadarske luke Gaženica izražena obveza izrade studije gospodarske opravdanosti. Iako se koncesijom ne zahtijeva izgradnja novih lučkih objekata, nego njihovo korištenje, opremanje i održavanje, koncesionar

je prema uputama davatelja koncesije, studijom trebao obraditi i to područje, kao i ona koja se bave njegovom vizijom poslovanja, marketingom, ljudskim resursima te financijskim planom. U tu svrhu Lučka uprava Zadar naručila je izradu Studije opravdanosti davanja koncesije, koja na metodološki i stručno jednak način obrađuje navedene cjeline kako iz perspektive davatelja koncesije tako i samog koncesionara.

U početnom dijelu tog dokumenta opisuju se osnovni podaci predmetne koncesije poput roka na kojeg se daje, površine, iznosa stalnog i promjenjivog dijela naknade, definiraju vrste usluga koje će koncesionar obavljati te svrha i cilj koncesije. Tako se studijom navodi rok koncesije u trajanju od 20 godina unutar ukupne površine veličine 145 515 m^2 za koju će koncesionar izdvojiti minimalnu koncesijsku naknadu stalnog dijela u visini od 1 455 150 kn godišnje i promjenjivog dijela u vrijednosti minimalno 10% od prihoda dobivenih obavljanjem planiranih djelatnosti. Svrha koncesije se opisuje kao *omogućavanje pružanja kvalitetnih, specijaliziranih i integriranih usluga putnicima na međunarodnom putničkom terminalu te povećanja ostvarenja pomorsko-putničkog prometa u svim segmentima luke* [3]. Cilj bi trebala biti *uspostava novih i povećanje postojećih lučkih usluga te povećanje njihova standarda i kvalitete u odnosu na krajnje korisnike* [3]. Kako bi se navedeno ostvarilo koncesionar će korisnicima pružati sljedeće vrste usluga:

- *prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina u međunarodnom ro-ro prometu;*
- *ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme na terminalu za međunarodni kruzing promet;*
- *ukrcaj i iskrcaj prtljage;*
- *usluge putnicima u luci među kojima se izdvaja:*
    - *usluge organizacije i naplate parkirališta;*
    - *usluge prodaje putnih karata;*
    - *ugostiteljske usluge pripremanja i usluživanja jela, pića i napitaka, osim pružanja usluga smještaja;*
    - *usluge iznajmljivanja osobnih automobila, motocikla, skutera i bicikla;*
    - *usluge turističkih agencija;*
    - *usluge bežičnog interneta;*

- *ostale usluge prodaje roba i pružanja usluga manjeg opsega (npr. suvenirnice, pošta i sl.)* [3].

Kako bi koncesionar povećao kvalitetu i broj usluga, ali i vlastite prihode, pojedine sporedne djelatnosti dodijelit će drugim poslovnim subjektima sustavom potkoncesije.

Prilikom predviđanja potražnje unutar studije izvršena je analiza prometa prema srednjem scenariju prikazana u tablicama 1. i 2. Pristup se zasniva na *tri tipa putničkog i kombiniranog prometa koje se planira ostvariti na međunarodnom putničkom terminalu Gaženica u sljedećem razdoblju od 20 godina. Ta tri tipa odnose se na:*

- *Međunarodni ro-ro promet s obzirom na broj putnika i broj vozila,*
- *Međunarodni kruzing tranzitni promet s obzirom na broj putnika u tranzitu i broj ticanja brodova prema veličini*
- *Međunarodni kruzing polazišno-odredišni promet («home port») s obzirom na broj putnika i broj ticanja brodova prema veličini* [3].

Tablica 1. Prometna potražnja prema srednjem scenariju [3]

	Međunarodni ro-ro promet		Međunarodni kruzing	
Godina	Broj putnika	Broj vozila	Broj putnika u tranzitu	Broj putnika "home-port"
1.god	98.836	21.141	163.361	66.936
n+5god.	119.956	25.324	254.472	112.382
n+10god.	134.972	28.359	305.165	128.849
n+15god.	151.874	31.765	353.770	155.214

Tablica 2. Broj ticanja brodova prema srednjem scenariju [3]

	Broj ticanja brodova za kružna putovanja, prema veličini			
Godina	Manji	Srednji	Veliki	Ukupno
1.god	226	73	30	329
n+5god.	343	105	53	501

n+10god.	411	112	69	592
n+15god.	476	117	88	681

Analiza lokacije na kojoj će se odvijati koncesija izvedena je u poglavljima koja se odnose na opis građevine i opis koncesijskog područja. Autor studije naveo je već dovršenu zgradu međunarodnog terminala kao glavni objekt predmetne koncesije čija se osnovna tehničke karakteristika odnosi na kapacitet putnika, posebno tijekom razdoblja veće potražnje što se može iščitati iz tablice 3. Pretpostavljeni maksimalni kapacitet tokova putnika iznosi:

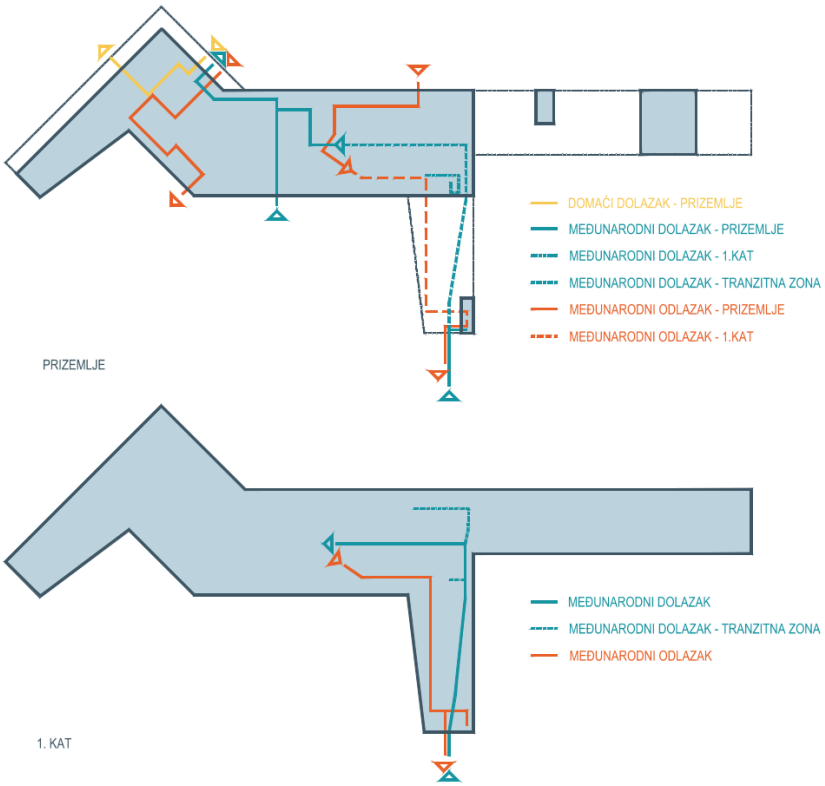
Tablica 3. Maksimalni kapacitet tokova putnika [3]

Međunarodni ro-ro promet	*Međunarodni kruzing promet*
2 broda istovremeno s vremenskim pomakom +1 s	1 brod
500 putnika/brod	2.400 putnika („home-port“)

Osim navedenog, grafički su prikazani funkcionalni dijelovi Centralne zgrade, tablično površine njenih prostora čiji ukupni zbroj iznosi 24.537,05 m^2, dok su funkcionalne cjeline podijeljene na:

1. *Domaći ro-ro promet*
2. *Međunarodni ro-ro promet (trajekti)*
3. *Promet brodova za kružna putovanja (kruzeri)*
4. *Stalni granični prijelaz za međunarodni promet putnika i roba u pomorskom prometu*
5. *Uredi korisnika (javne institucije, uredi koncesionara)*
6. *Tehnički prostori raznih sadržaja vezani upravljanje i nadzor zgrade* [3].

Lokacijskim opisom koncesioniranog područja analiziraju se prometni tokovi unutar Centralne zgrade, na gatu, prilaznim cestama i parkingu te se pojašnjava koncept tehnoloških procesa cirkulacije putnika i vozila. Idući grafički prikaz sadržan u slici 7. analizira prometne tokove unutar Centralne zgrade.



Slika 7. Prometni tokovi u sklopu Centralne zgrade međunarodnog putničkog terminal [3]

Prostorni obuhvat koncesije naznačen je u grafičkom planu lučkog područja. Područje obuhvata koncesije označeno je šrafurom a obuhvaća:

1) Terminal za međunarodni putnički promet koji se sastoji od:

a) pristana i operativne obale s ukrcajnom-iskrcajnim tracima za vozila

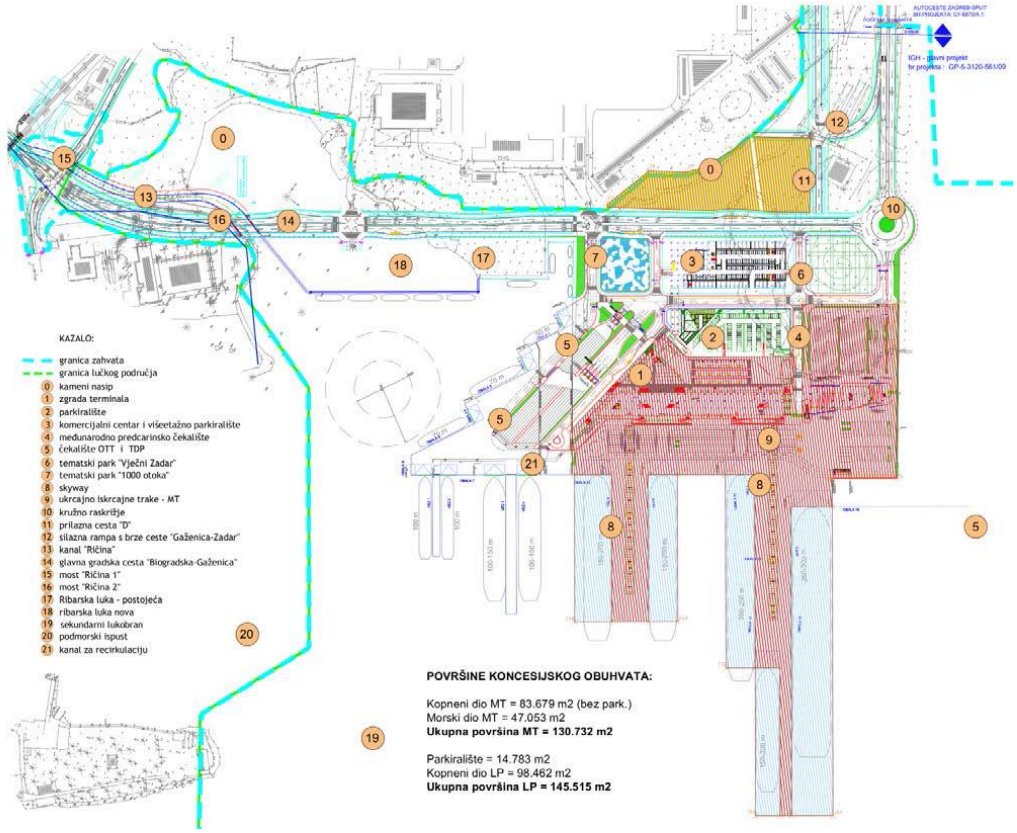
b) zgrade terminala s pristupnim mostovima (skyway)

c) međunarodno čekalište s pristupnim tracima za vozila

2) Akvatorij uz pristane putničkog terminala

3) Vanjsko parkiralište izvan zone međunarodnog terminala [3].

Prostorni obuhvat koncesije kao i navedena podjela prikazana je slikom 8.



Slika 8: Grafički prikaz koncesijskog obuhvata [3]

Površina prostora koncesije iznosi:

- Kopneni dio: 83.679 m^2
- Morski dio: 47.053 m^2
- Parkiralište: 14.783 m^2

Sveukupna površina koncesije iznosi 145.515 m^2, dok sam parking ima kapacitet za 440 vozila [3].

Što se tehničkog dijela studije tiče, koncesija se daje za već izgrađeni sustav i kao takva ne predviđa izgradnju dodatnih objekata, već održavanje spomenutog i nabavku opreme. *Trajektni terminal Zadar-Gaženica postojeća je građevina koja je priključena na cestovnu i komunalnu infrastrukturu (sustav vodoopskrbe i odvodnje, elektroenergetski sustav i telekomunikacije)* [3]. Održavanje se planira kao redovno i investicijsko održavanje same

zgrade, priključne infrastrukture i opreme tokom čitavog vijeka trajanja koncesije čiji se trošak procjenjuje *u visini od 50,00 EUR/m2 godišnje za zatvoreni prostor i 15 EUR/m2 godišnje za druge prostore* [3]. Što se nabavke opreme tiče, odnosno kapitalnih troškova, *predviđena investicija koncesionara uključuje nabavu jednog pješačkog ukrcajnog mosta (gangway) u slučaju realizacije predviđenog scenarija rasta prometa u prvih pet godina i ostvarenje koncepta "home port"* (polazišna luka u kojoj se odvija ukrcaj i iskrcaj putnika na kružnim putovanjima). *Investicija u jedan pješački ukrcajni most "gangway" koji predstavlja kapitalnu opremu procjenjuje se na oko 11.250.000,00 kuna* [3].

Financijsku analizu ove studije autor započinje s izračunom ukupnih prihoda od ostvarenja planiranih djelatnosti te prezentira jedinične cijene lučkih naknada, ne uzimajući u obzir ograničenje njihove visine odlukom davatelja. *Prihodi su procijenjeni prema podacima o ostvarenjima prometnih tokova te na osnovi prognoza prometa u budućim razdobljima. Prognoza ostvarenja prometa predviđa da će projekt ostvariti svoj puni poslovni kapacitet u 5. projektnoj godini* [3]. Prihodi su predstavljeni tablično, na godišnjoj razini i razvrstani po djelatnostima, što je razvidno iz tablice 4.

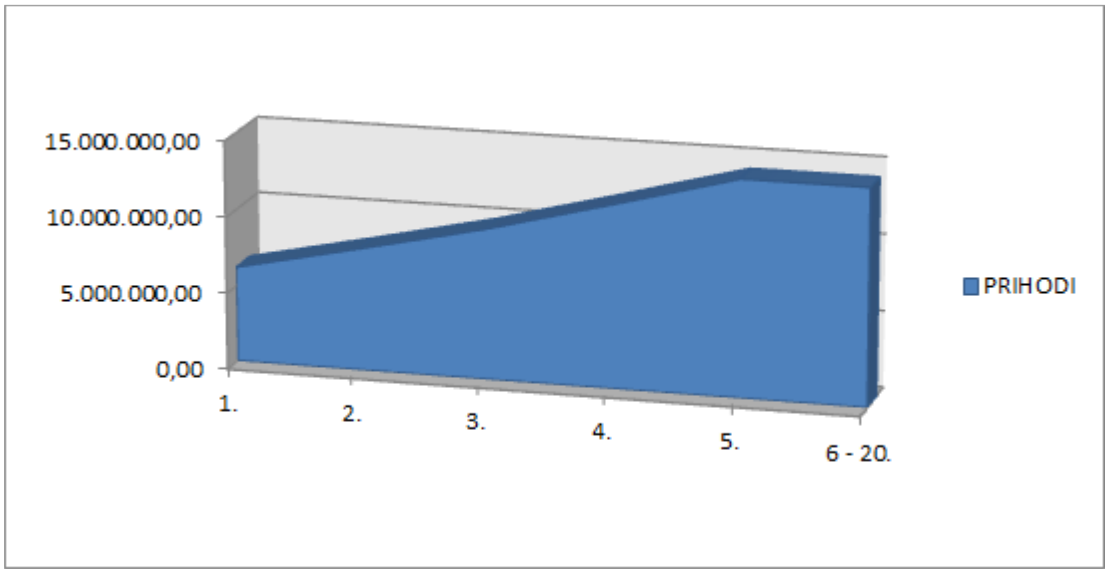
Tablica 4. Godišnji prihodi koncesionara od koncesionirane djelatnosti u 1. projektnoj godini [3]

R.br.	Prihodovna kategorija	Jedinica mjere	UKUPNO
1	ukrcaj i iskrcaj putnika, prihvat i usmjeravanje vozila međunarodni kruzing i ro-ro promet	godišnji prihod	4.015.477,50 kn
2	manipulacija prtljagom	godišnji prihod	1.195.140,00 kn
3	parkiralište za "home port" (300 mjesta)	godišnji prihod	176.250,00 kn
4	potkoncesije	godišnji prihod	844.200,00 kn
UKUPNO	6.231.067,50 kn	UKUPNO	6.231.067,50 kn

Prema navedenome, prihode od ukrcaja i iskrcaj putnika, te prihvata i usmjeravanja vozila u međunarodnom kruzing i ro-ro promet računski je moguće strukturirati na:

- *prihod od ukrcaja i iskrcaja putnika u međunarodnom tranzitnom kruzing prometu – 15,00 kn / putnik*
- *prihod od ukrcaja i iskrcaja putnika u međunarodnom kruzing "home port" prometu – 30.00 kn / putnik*
- *prihod od ukrcaja i iskrcaja putnika, te prihvata i usmjeravanja vozila u međunarodnom ro-ro prometu – 11,25 kn / putnik i 15,00 kn / vozilo.*

Također, prihode od manipulacije prtljagom kalkulativno je moguće izraziti u veličini oko 41,25 kn / komad prtljage uz pretpostavku da svaki od putnika u režimu "home port" ima u prosjeku dva komada prtljage. Tako dobivena procjena ostvarenja ukupnog godišnjeg prihoda koje bi koncesionar mogao ostvariti temeljem obavljanja koncesioniranih djelatnosti kreće se u visini od 6.231.067,50 kn u prvoj projektnoj godini te potom raste u narednim projektnim godinama kako je prikazano u nastavku [3]. Navedeno je autor studije predstavio slikom 9.



Slika 9. Godišnji prihodi koncesionara od koncesionirane djelatnosti [3]

Analizom rashoda koncesionara su prikazani troškovi opremanja koncesioniranog prostora u funkciji ispunjenja svih potrebnih standarda i normi za obavljanje koncesionirane

djelatnosti. Osim toga, izračunati su troškovi zaposlenika i predstavljena je stopa amortizacije koja iznosi 5% na godišnjoj razini. Rashodi su prikazani tablicom 5. i 6. kako slijedi.

Tablica 5. Struktura ulaganja u osnovna sredstva i opremu, te obračun amortizacije [3]

Ulaganje	Količina	Jedinična cijena	UKUPNO
Oprema "gangway"	1	11.250.000,00	11.250.000,00
UKUPNO			11.250.000,00
Stopa amortizacije			5,00%

Tablica 6. Troškovi zaposlenih [3]

Radno mjesto	Broj djelatnika	Mjesečna bruto plaća	Porezi	Ukupni mjesečni trošak	Ukupni godišnji trošak	Ukupni godišnji trošak poreza i doprinosa
plaća - djelatnik	20	6.905,93	413,94	161.875,00	1.942.499,99	715.906,68
UKUPNO				161.875,00	1.942.499,99	715.906,68

Ukupni godišnji trošak zaposlenih procjenjuje se u visini od 1.942.500,00 kn [3].

Proračun investicije u obrtna sredstva obavlja se temeljem dana vezivanja svake od stavaka. *Pri tom su korišteni dani vezivanja odnosno koeficijenti obrtaja procijenjeni na bazi planirane usluge* [3]. Navedeno je izračunato tablicom 7.

Tablica 7. Proračun investicija u trajna obrtna sredstva [3]

STAVKA /RAZDOBLJE	1	2	3	4	5	6-20	DANI V.	KOE. O.
1. ZALIHE I REALIZACIJA	693.063	707.846	723.156	740.985	759.344	759.344	30	12
2. POTRA.OD KUPAC.	1.386.126	1.415.693	1.464.367	1.557.789	1.653.994	1.653.994	60	6
3. NOVAC	346.532	353.923	366.092	389.447	413.499	413.499	15	24
A.UK.OBRT. SREDST.	2.425.721	2.477.462	2.553.615	2.688.221	2.826.837	2.826.837	-	-
4.DOBAVLJAČI	531.188	545.971	561.281	579.110	597.469	597.469	30	12
5.BRUTO PLAĆE	161.875	161.875	161.875	161.875	161.875	161.875	30	12
6.AMORTIZACIJA	562.500	562.500	562.500	562.500	562.500	562.500	360	1
7.RASH.FIN.-KAMATA	0	0	0	0	0	0	30	12

8.POREZI IZ DOBITI	0	0	9.028	37.910	67.653	67.653	30	12
B.IZVORI IZ POSLOVANJA	1.255.563	1.270.346	1.294.684	1.341.395	1.389.497	1.389.497	-	-
C.TRAJNA OBR.SRE.	1.170.158	1.207.116	1.258.931	1.346.827	1.437.340	1.437.340	-	-
D.INV.U TRAJNA OBRT.SRE.	1.170.158	36.958	51.816	87.895	90.513	0	-	-

Potrebna trajna obrtna sredstva po godinama poslovanja prikazana su u retku C i iznose oko 1.400.000,00 kn godišnje, dok je u retku D izračunata i prikazana potrebna dinamika investicija u obrtna sredstva. S obzirom da koncesionar u startu nema trajnih obrtnih sredstava, u prvim dvjema godinama valja predvidjeti investiranje u ista [3].

Račun dobiti i gubitaka uzima omjer prihoda od planiranih djelatnosti i troškova poslovanja tokom čitavog koncesijskog razdoblja kako bi se uvidjela bruto i neto dobit koncesionara što je izračunato u tablici 8.

Tablica 8. Struktura raspodjele ukupnog prihoda [3]

Godina	1.	2.	3.	4.	5.	6 - 20.	UKUPNO
PRIHODI	6.231.067,50	8.005.051,88	9.842.213,61	11.981.656,23	14.184.819,35	14.184.819,35	263.017.098,86
RASHODI	8.879.256,74	9.056.655,18	9.240.371,35	9.454.315,61	9.674.631,93	9.674.631,93	191.424.709,69
Amortizacija	562.500,00	562.500,00	562.500,00	562.500,00	562.500,00	562.500,00	11.250.000,00
Plaće zaposlenih	1.942.499,99	1.942.499,99	1.942.499,99	1.942.499,99	1.942.499,99	1.942.499,99	38.849.999,81
Koncesijska naknada	2.078.256,75	2.255.655,19	2.439.371,36	2.653.315,62	2.873.631,94	2.873.631,94	55.404.709,89
Direktni materijalni troškovi, troškovi održavanja i usluga	4.296.000,00	4.296.000,00	4.296.000,00	4.296.000,00	4.296.000,00	4.296.000,00	85.920.000,00
DOBIT	-2.648.189,24	-1.051.603,3	601.842,26	2.527.340,62	4.510.187,43	4.510.187,43	71.592.389,17
POREZ 18%	0,00	0,00	108.331,61	454.921,31	811.833,74	811.833,74	12.886.630,05
NETO DOBIT	-2.648.189,24	-1.051.603,3	493.510,65	2.072.419,30	3.698.353,69	3.698.353,69	58.705.759,12
EBITDA	-2.085.689,24	-489.103,30	1.164.342,26	3.089.840,62	5.072.687,43	5.072.687,43	82.842.389,17
EBIT	-2.648.189,24	-1.051.603,3	601.842,26	2.527.340,62	4.510.187,43	4.510.187,4	71.592.389,17

						3	

Financijskim tokom analizira se ulaz i izlaz novca tokom čitavog poslovanja i na taj način iskazuje financijski potencijal projekta koji je prikazan je tablicom 9. po svim godinama trajanja koncesije.

Tablica 9. Financijski tok [3]

STAVKA/ RAZDOBLJE	0	1	2	3	4	5	6-20
1. PRIMICI	11.250.000	7.401.225	8.005.052	9.842.214	11.981.656	14.184.819	14.184.819
1.1 UKUPNI PRIHOD	-	6.231.068	8.005.052	9.842.214	11.981.656	14.184.819	14.184.819
1.1.1 POSLOVNI PRIHODI	-	6.231.068	8.005.052	9.842.214	11.981.656	14.184.819	14.184.819
1.2 IZVORI FINANCI.	11.250.000	0	0	0	0	0	0
1.2.1 VLAST.KAPITAL	11.250.000	0	0	0	0	0	0
1.2.2 NOVI KREDITI / ZAJMOVI	0	0	0	0	0	0	0
1.3 OSTATAK VRIJ. PROJ.	-	1.170.158	0	0	0	0	0
1.3.1 OST.OSN. SREDSTAVA	-	0	0	0	0	0	0
1.3.2 IZDAT./OST.TRAJ. OBR.SRED.	-	1.170.158	0	0	0	0	0
1.3.3 IZDAT./OSTATAK REZERVE	-	0	0	0	0	0	0
2. IZDACI	11.250.000	8.316.757	8.531.113	8.838.019	9.434.632	10.014.479	9.923.966
2.1 INV.U OSA	11.250.000	0	0	0	0	0	0
2.2 INV.U TRAJNA OBA	-	0	36.958	51.816	87.895	90.513	0
2.3 TRO.MAT.I USLU.	-	6.374.257	6.551.655	6.735.371	6.949.316	7.169.632	7.169.632
2.4 BRUTO PLAĆE	-	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500
2.5 POREZ IZ DOB.	-	0	0	108.332	454.921	811.834	811.834
2.7 OBV.PREMA IZVORIMA - ANUITETI	-	0	0	0	0	0	0
2.8 OSTALI KAPITAL	-	-	-	-	-	-	-
3. NETO PRIMICI	0	-915.532	-526.061	1.004.195	2.547.024	4.170.340	4.260.854
4. KUMUL.NETO PRIM.	0	-915.532	-1.441.593	-437.398	2.109.626	6.279.966	10.540.820

Studija pokazuje kako projekt može biti likvidan u vijeku realizacije [3].

Pri izračunu financijsko tržišne ocjene korišten je statički i dinamički pristup kako bi se predvidjela uspješnost projekta. *Statičan pristup ocjeni projekta analizira učinkovitost na osnovi podataka iz jednog razdoblja vijeka i obično se uzima "reprezentativna godina", koju karakterizira dostignuti projektirani kapacitet proizvodnje i/ili usluga i trajanje financijskih obveza. Za reprezentativnu godinu projekta odabrana je četvrta godina u vijeku projekta* [3]. Statična ocjena računa se tablično, što je vidljivo u tablici 10.

Tablica 10. Statičan pristup ocjeni projekta [3]

STAVKA/PERIOD	1	2	3	4	5	REPREZ GOD.(4)	STAND. VRIJEDNOSTI
1. RENTABILNOST							
- RENT.UKUP.POSL.SREDS.	-0,223	-0,097	0,044	0,155	0,216	0,155	> 0
- RENT.S GLEDIŠTA VLASN.	0,500	0,166	-0,084	-0,548	-44,187	-0,548	> 0,15
- RENT.PROMETA	-0,425	-0,131	0,050	0,173	0,261	0,173	> 0,05
- RENT.S GLED.IZVORA.FIN.	-0,223	-0,097	0,044	0,155	0,216	0,155	> 0,05
2. OBRTAJ UKUPNE IMOVINE	0,526	0,741	0,870	0,894	0,828	0,894	> 0,8 - 2,0
3. REPRODUKCI.SPOSOB.	-0,176	-0,045	0,132	0,345	0,249	0,345	>>
4. FINANCIJSKA STABILNOST							
RADNI KAPIT.(ČISTA OBA) (kn*1milijun)	-12,512	-0,588	0,455	3,067	7,304	3,067	>
- STUP.POKRIĆA I	1,500	1,667	1,456	1,042	0,684	1,042	< = 1
- STUP.POKRIĆA II	-2,018	-1,595	-1,633	-2,380	-100,809	-2,380	< = 1
5. FINANCIJSKA SNAGA							
- TUĐI IZVO.U UKUP.SRED.	2,202	1,267	1,212	1,026	0,806	1,026	< 0,8
- TUĐI IZVO.U VLAS.SRED.	-4,927	-2,157	-2,343	-3,639	-164,993	-3,639	< 4
- TUĐI IZVO. U DOBITI I AMORT.	-7,323	-8,678	12,987	5,223	3,241	5,223	< 5,1

- KAPIT. U UKUP.SRED.	-0,447	-0,587	-0,518	-0,282	-0,005	-0,282	> 0,2
- FIN.POSRED.POLOŽAJ (kn*1milijun)	-25,625	-13,716	-12,688	-10,094	-5,876	-10,094	>
6. FINANCIJSKA RAVNOTEŽA - ANALIZA LIKVIDNOSTI							
- OPĆI (CURRENT) KOEF.LIKVIDN.	0,085	0,537	1,352	3,286	6,256	3,286	> 1,0 - 2,1
- UBRZANI (QUICK) KOEF.LIKVIDN.	0,034	-0,020	0,793	2,734	5,710	2,734	> 0,7 - 1,1
- NOVČANI (CASH) KOEF.LIKVIDN.	-0,067	-1,135	-0,338	1,573	4,520	1,573	> 0,8 - 10,0
7. INTERNA STOPA RENTAB.PROJEKTA 16,71						----	> 4,0

Pokazatelji rentabilnosti ukazuju da je projekt prihvatljiv u količinama prometa kojeg obavlja (rentabilnost ukupnih poslovnih sredstava iznosi 15,5%, rentabilnost prometa 17,3%). Stupanj zaduženja u ukupnim sredstvima otvara mogućnost i drugih zaduženja u narednim godinama. Reprodukcijska sposobnost programa iznosi 34,5%. Kako se srednja stopa amortizacije u programu kreće u visini 5,00% program ima visoku reprodukcijsku sigurnost [3]. Dinamička metoda računa se za čitav period trajanja koncesije, po svim godinama, a temelj za njen izračun je ekonomski tok koji sadrži podatke o ukupnim izdacima, ukupnim primicima i neto primicima što se može vidjeti u tablici 11.

Tablica 11. Ekonomski tok projekta [3]

STAVKA/ RAZDOBLJE	0	1	2	3	4	5	6-20
1. PRIMICI	0	6.231.068	8.005.052	9.842.214	11.981.656	14.184.819	14.184.819
1.1 UKUPNI PRIHOD	-	6.231.068	8.005.052	9.842.214	11.981.656	14.184.819	14.184.819
1.2 OST.VRIJ. PROJEKTA	0	0	0	0	0	0	0
1.2.1 OSNOV. SRE.	-	-	-	-	-	-	-
1.2.2OBRTNA SRE./ROBA	-	0	0	0	0	0	0
1.2.3REZERVE	-	0	0	0	0	0	0
2. IZDACI	12.420.158	8.316.757	8.531.113	8.838.019	9.434.632	10.014.479	9.923.966
2.1 VRIJED. OSN.SRED.	11.250.000	0	0	0	0	0	0
2.1.1 POST. OSN.SRED.	0	0	0	0	0	0	0

2.1.2 INVE.U NOVA OSN. SRED.	11.250.000	0	0	0	0	0	0
2.2 VRIJED. OBRT.SRED.	1.170.158	0	36.958	51.816	87.895	90.513	0
2.2.1 POST. OBRT.SRED.	0	0	0	0	0	0	0
2.1.2 INVE.U OBRT.SRED.	1.170.158	0	36.958	51.816	87.895	90.513	0
2.3 TRO.MAT. I USLU.	-	6.374.257	6.551.655	6.735.371	6.949.316	7.169.632	7.169.632
2.4 BRUTO PLAĆE	-	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500	1.942.500
2.5 POREZ IZ DOB.	-	0	0	108.332	454.921	811.834	811.834
3. NETO PRIMICI	-12.420.158	-2.085.689	-526.061	1.004.195	2.547.024	4.170.340	4.260.854

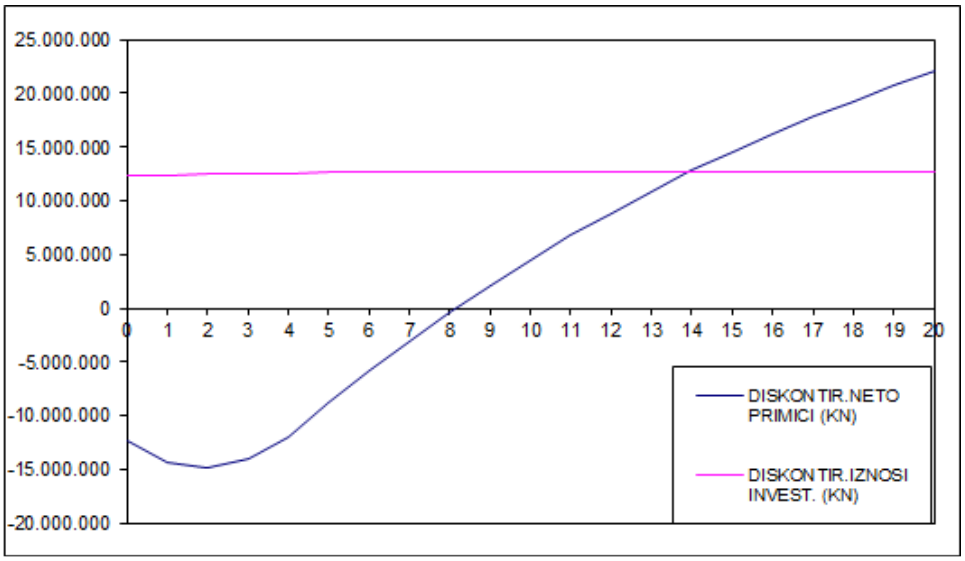
Neto primici definirani su kao razlika između primitaka i izdataka, a iz tablice je vidljivo da tijekom vijeka projekta ne dolazi do smanjenja ekonomskog potencijala, te da se on u kasnijim godinama blago povećava ili održava, a što odgovara standardima [3]. Metodom sadašnje vrijednosti godišnji neto primici iz ekonomskog toka unutar tablice 12. svedeni su na njihovu početnu vrijednost. *Kako je u projektnoj kalkulaciji uključen jedan vlasnički zajam i bez tuđih izvora, tada je srednja bankarska stopa za višegodišnja zaduženja uzeta i kao diskontna stopa za analizu* [3].

Tablica 12. Neto sadašnja vrijednost projekta [3]

GODINA	NOM.NETO PRIMICI (KN)	DISKONTNI FAKTORI	DISKONTIR.NETO PRIMICI U (KN)
0	-12.420.158	1,00000	-12.420.158
1	-2.085.689	0,94340	-1.967.631
2	-526.061	0,89000	-468.193
3	1.004.195	0,83962	843.141
4	2.547.024	0,79209	2.017.481
5	4.170.340	0,74726	3.116.321
6	4.260.854	0,70496	3.003.734
7	4.260.854	0,66506	2.833.711
8	4.260.854	0,62741	2.673.312
9	4.260.854	0,59190	2.521.993
10	4.260.854	0,55839	2.379.238
11	4.260.854	0,52679	2.244.565
12	4.260.854	0,49697	2.117.514
13	4.260.854	0,46884	1.997.654
14	4.260.854	0,44230	1.884.580

15	4.260.854	0,41727	1.777.905
16	4.260.854	0,39365	1.677.269
17	4.260.854	0,37136	1.582.329
18	4.260.854	0,35034	1.492.764
19	4.260.854	0,33051	1.408.268
20	4.260.854	0,31180	1.328.554
UKUPNO	-	-	22.044.352

Projekt je to prihvatljiviji što je njegova relativna neto sadašnja vrijednost veća. Pri tom je omjer neto sadašnje vrijednosti projekta i sadašnje vrijednosti investicija u promatranom vijeku (20 godina) projekta 1,74 što znači da se po jedinici uloženog kapitala ostvaruje 1,74 jedinica neto sadašnje vrijednosti projekta [3]. Diskontirani neto primici i investicija unutar perioda trajanja koncesije prikazani su grafički slikom 10.



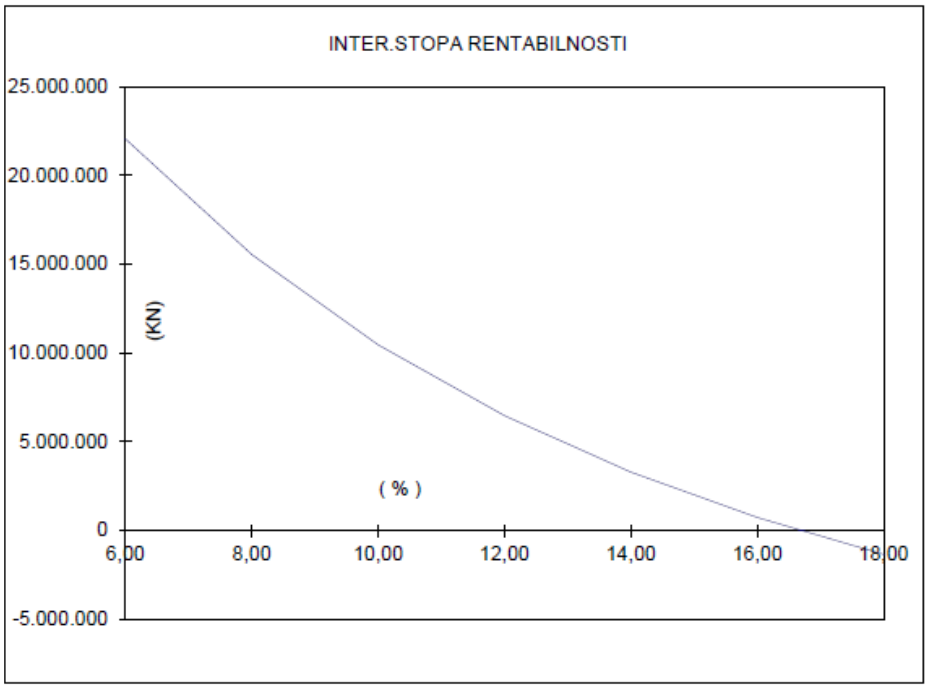
Slika 10. Diskontirani neto primici i iznosi investicije [3]

Metoda interne stope rentabilnosti (interne stope rentabilnosti je ona diskontna stopa koja neto sadašnju vrijednost projekta svodi na nulu.) koristi diskontnu stopu kojom će se neto sadašnja vrijednost projekta svesti na nulu [3]. Navedena metoda je izražena u tablici 13., a rezultat prikazan grafički slikom 11.

Tablica 13. Interna stopa rentabilnosti [3]

P	DISKONTNA STOPA U %	NETO SADAŠNJA VRIJ. (KN)

Pp (%)=	16,00	
Pn (%)=	18,00	
SPp(KN)=	737.119.693	
SPn(KN)=	-1.334.843.637	
INTER.STOPA RENTAB. (%)		16,71



Slika 11. Interna stopa rentabilnosti [3]

Vidljivo je da će investicije u projektu proizvesti akumulaciju koja je definirana kao neto primitak u ekonomskom toku po prosječnoj godišnjoj stopi od 16,71%. Drugim riječima, Izuzetno je važno da se interna stopa rentabilnosti shvati kao maksimalno prihvatljiva kamatna stopa na kredite bez obzira sudjeluje li u financiranju i vlastiti kapital ili ne [3].

Izradom ove studije autor je dokazao isplativost koncesije, odnosno poslovanja. S obzirom da koncesija obuhvaća već izgrađen i infrastrukturno povezan sustav koji ne zahtjeva dodatnu gradnju, za koncesionara poslovni rizik se uvelike smanjuje. Tome u prilog ide i projekcija potražnje koja najavljuje njen rast, ali i financijska analiza te financijsko tržišna

ocjena po kojoj bi se trebalo ostvariti povećanje vrijednosti imovine. Zbog svega navedenog može se zaključiti kako bi se realizacijom planiranog projekta trebala osigurati društvena i financijska korist kao cilj obiju strana.

4. GENEZA I BUDUĆNOST SUDIJE GOSPODARSKE OPRAVDANOSTI UNUTAR ZAKONSKIH OKVIRA RH

U nacionalnoj pravnoj stečevini prvi zakon kojim se pokrenulo reguliranje koncesija bio je ZOK iz 1990. godine, nakon kojeg su uslijedila još četiri istoimena zakona (ZOK 1992.god, 2008. god, 2012. god i 2017. god.). Iako su navedeni zakoni s manjim ili većim uspjehom pokrivali pitanje koncesije, oni su na njega odgovarali generalno što je stvorilo potrebu za donošenjem specijalnih zakona koji će temeljitije urediti koncesije različitih pravnih područja, pa tako i pomorskog dobra, odnosno morskih luka. Uređenje ove specifične problematike krenulo je s Pomorskim zakonikom iz 1994. god., nastavilo Zakonom o morskim lukama (1995/96/99. god.), da bi se za sada okončalo donošenjem još aktualnog ZPDML 2003. god. Već samim pregledom vremenskog ciklusa u kojem su mijenjani, a potom i doneseni trenutno vrijedeći zakoni, može se zaključiti kako je njihova usklađenost nužna, čime bi se stvorio pravni temelj pomoću kojeg bi sustav koncesije na pomorskom dobru profunkcionirao u punom smislu te riječi. Jasno postavljenim normativima smanjila bi se pravna neizvjesnost i poslovni rizik koncesionara koji bi se prilikom izrade studije gospodarske opravdanosti mogao odlučiti za investiciju većih sredstava, ali i pridati znatniji interes planiranju ostalih segmenata studije što bi doprinijelo razvoju luke. Na kreiranje studije se zajedno s tržišnim načelima odražavaju i pravne norme koje, ako su čvrsto definirane, mogu potaknuti veću involviranosti poduzetnika. Kako bi se temeljitije shvatio utjecaj zakonskih regulativa na studiju gospodarske opravdanosti, potrebno je proanalizirati razvoj i današnji izgled ZOK kao i neusklađenost ZPDML s njegovim propisima.

Dok su se prva dva ZOK vrlo šturo odnosila prema problematici koncesija, ZOK iz 2008. god. prvi je u nizu kojim se krenulo u usklađivanje ovog pitanja s europskim pravnim stečevinama. *Ovaj Zakon je uveo definiciju koncesije i podjelu na tri vrste, definirao područja u kojima se koncesije mogu dati, odredio način na koji se koncesije daju, uveo univerzalnu pravnu zaštitu, ustrojio okvir politike koncesija, uloge Ministarstva financija te evidenciju i nadzor nad ugovorima o koncesijama u provedbi* [10]. No, kako se su se zahtjevi tržišta mijenjali, zajedno s njima nastala je i potreba za promjenom zakonskih regulativa, pa 2012. dobivamo novi ZOK. Unutra njega sadržana su načela jednakog tretmana, ravnopravnog

tržišnog natjecanja i transparentnosti kao i ostala načela nastala usklađivanjem s direktivama EU. *Nova regulacija koncesija usko povezuje tri dosad prilično udaljena pravna okvira sustava: koncesija, javne nabave i javno-privatnog partnerstva* [10]. Trenutno važeći ZOK izglasan 2017. god. nasljeđuje europska načela i temeljne regulacije dvaju prethodnih zakona, ali uvodi i neke novitete.

Prvi koji se izravno utječe na studiju gospodarske opravdanosti je promjena u kriterijima za odabir najpovoljnije ponude unutar koje se pojavljuje pojam inovacije[12] čija je definicija prilično generalna, te bi se kao takva posebnim zakonom trebala specifičnije regulirati. Osim toga, davatelju koncesije se daje za pravo izmjena kriterija prilikom odabira ekonomski najpovoljnije ponude u slučaju da u jednoj od ponuda dobije učinkovito inovativno rješenje koje sam nije predvidio. Iako je vjerojatna namjera ovog rješenja lakši odabir boljeg poduzetnika, kako bi se to zbilja i postiglo, opet je nužan decidirani opis samog pojma kako bi se stvorili jasniji kriteriji i izbjegla slobodna interpretacija čime bi se olakšala izrada studije i izbjegla eventualna zlouporaba ovog propisa.

Druga za studiju važna stavka novog ZOK je mogućnost osnivanja založnog prava isključivo u korist financijskih institucija koje, uz suglasnost davatelja koncesije, ugovor o koncesiji mogu prenijeti na treću osobu. Ovom regulacijom koncesionar može biti fleksibilniji u pogledu financijske strukture prilikom izrade studije, jer u slučaju negativnog poslovanja kreditor preuzima i prosljeđuje koncesiju, što se može negativno odraziti na interese davatelja koncesije.

Također, novitet je i podugovor kojim koncesionar pružanje planiranih usluga u manjem opsegu može povjeriti trećoj osobi što pri planiranju studije znači drugačiji raspored prihoda za koncesionara, ali i pitanje o njegovoj sposobnosti za obavljanje djelatnosti koja se prebacuje na treću osobu.

---

[12] *Inovacija je novi ili značajno poboljšan proizvod, usluga ili postupak, uključujući, ali ne ograničavajući se na postupke proizvodnje, građenja ili izgradnje, nova metoda stavljanja na tržište ili nova metoda organizacije u poslovnoj praksi, organizacije radnih mjesta ili vanjskih odnosa, među ostalim radi pomaganja rješavanja društvenih izazova* (ZOK, NN 69/17)

Uz navedeno, stavka aktualnog ZOK koja se posebno ističe je *odredba čl. 1. st. 2. tog Zakona, prema kojoj se na pitanja koja nisu uređena ZOK-om odgovarajuće primjenjuju posebni zakoni te propisi kojima se uređuje javna nabava. Time je otklonjena mogućnost primjene pojedinih pravila posebnih zakona koja uređuju koncesije različito od krovnog ZOK-a, odnosno koja s tim Zakonom nisu usklađena* [4].

Činjenica je da trenutno važeći ZPDML zaostaje nekoliko generacija za ZOK i neadekvatno odgovara na vrlo kompleksno pitanje upravljanja pomorskim dobrom i morskim lukama zbog čega veći koncesijski projekti u lukama RH izostaju, ali stavljanje propisa generalnog zakona iznad specijalnih teško može dati adekvatno rješenje. Temeljita, brza i pravno normirana promjena ZPDML je nužna, ali i zadržavanje njegovog krovnog statusa u primjeni. Pomorsko dobro i morske luke velik su i složen sustav i kao takvi zahtijevaju stručan pristup orijentiran na njegove specifične segmente. Takvim interpretacijom bi se tek stvorili temelji za fleksibilnije poslovanje luka što bi doprinijelo većoj involviranosti privatnog sektora u njenom razvoju preko sustava koncesija koji započinju izradom kvalitetne studije gospodarske opravdanosti.

5. ZAKLJUČAK

Ključan segment dokumentacije za nadmetanje kojom investitor aplicira na javnu ponudu za dodjelu koncesije unutar lučkog područja je studija gospodarske opravdanosti. Koncesionar njom izražava viziju i cilj poduzetničkog poduhvata, prikazuje vlastite tehničke, stručne i organizacijske sposobnosti, te zatvara financijsku strukturu da bi na kraju dobio zaključnu ocjenu projekta. Ovaj metodološki i stručno izrađen dokument treba sadržavati sve ključne informacije za konačnu realizaciju projekta koncesije u njenom čitavom vijeku trajanja, zbog čega ima važnu ulogu.

Iako studija gospodarske opravdanosti ima karakteristike razvojnog dokumenta koji kao takav zauzima ključno mjestu pri planiranju i realizaciji lučkog poslovanja ona se izrađuje na temelju zahtjeva i ciljeva lučke politike te važećih pravnih normi. Zbog podnormiranosti zakonskih regulativa koje bi trebale regulirati bitne segmente za izradu studije kao i općenito sustava koncesije na morskim lukama te zbog nedovoljno artikulirane lučke politike puni potencijal ovog dokumenta se ne iskorištava. Pravna nesigurnost i nedosljednost u razvojnim ciljevima lučkih sustava ne pridonose privlačenju investitora i veliki projekti izostaju. Činjenica je da u većini hrvatskih luka glavninu usluga izvršavaju koncesionari, no isto tako je lako uočiti da se opremanje luke i izgradnja objekta gotovo svugdje financirala javnim novcem. Ulaganja u luku bi barem jednim dijelom trebalo prepustiti privatnom sektoru, što je praksa u većini europskih luka.

Kako bi se to ostvarilo trebalo bi promijeniti paradigmu i luke početi promatrati kao integralni segment veće prometne mreže. Na takvim temeljima valjalo bi uspostaviti razvojne ciljeve lučke politike te uskladiti zakonodavstvo koje se bavi pitanjem pomorskog dobra i morskih luka. Iako je prijeđen dugačak put pravnog normiranja ovog pitanja, može se zaključiti kako tek treba naći pravi model upravljanja sustavom luka kako bi se stvorili temelji za fleksibilnije poslovanje što bi donijelo veću uključenost investitora izraženu u dobro promišljenoj studiji gospodarske opravdanosti.

LITERATURA

[1] Batur, T.: *Pravni status morskih luka i lučka politika u Republici Hrvatskoj*, Pravni fakultet, Split, 2010.

[2] Bolanča, D.: *Koncesije na pomorskom dobru-novine u hrvatskom zakonodavstvu*, Pravni fakultet, Split, 2009.

[3] Debelić, B.; Rak, L.; Grubišić, N.: *Studija opravdanosti davanja koncesije za obavljanje gospodarske djelatnosti pružanja usluga putnicima uz korištenje i održavanje objekata lučke suprastrukture,* Pomorski fakultet u Rijeci, Zadar, 2017.

[4] Jeličić, O.: *Raspolaganje koncesijom prema novom Zakonu o koncesijama*, 2017, https://www.pomorskodobro.com/fokus-jelcic-rujan-2017.html, (pristupljeno 2018)

[5] Jug, J.: *Pravni status općih dobara*, 2004.

[6] Jugović, A.: *Upravljanje morskom lukom*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2012.

[7] Kesić, B.; Jugović, A.: Korištenje pomorskog dobra u gospodarskom razvoju pomorstva na Jadranu, Rijeka

[8] Pallis, A.A.; Notteboom, T.; De Langen P.W.: Concession *agreements and market entry in the container terminal industry*, Maritime Economics and Logistics, Rotterdam, 2008, vol. 10

[9] Vojković, G.: *Koncesije danas*, http://www.pomorskodobro.com/fokus-goran-vojkovic.html, (pristupljeno 2017.)

[10] Staničić, F.; Bogović, M.: *Koncesije na pomorskom dobru - odnos Zakona o koncesijama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama,* Pravni vjesnik, Zagreb, 2017.

[11] Primorsko - goranska županija, *Priručnik „Kriteriji i sadržaj studije gospodarske opravdanosti za davanje koncesija na pomorskom dobru u svrhu gospodarskog korištenja“,* (pristupljeno 2017.)

[12] ESPO: *Trends sin EU ports governance 2016*, European sea port organization, EU, 2016.

[13] Obvezni sadržaj studije gospodarske opravdanosti http://www.mppi.hr/UserDocsImages/STUDIJA%20GOSPODARSKE%20OPRAVDANOSTI%20TISNO%2029-7_13.pdf (pristupljeno 2018)

POPIS SLIKA

Slika 1. Razvrstaj ključnih pojmova za koncesioniranje lučkih sustava 5
Slika 2. Način dodjele koncesije (postupak odabira) 8
Slika 3. Međuutjecaj subjekata i temeljnih stavki ugovora o koncesiji 14
Slika 4. Lokacija u tržišnom okruženju i infrastruktura 21
Slika 5. Formiranje ukupnog prihoda 25
Slika 6. Reprodukcijski ciklus obrtnih sredstava 27
Slika 7. Prometni tokovi u sklopu Centralne zgrade međunarodnog putničkog terminal 40
Slika 8: Grafički prikaz koncesijskog obuhvata 41
Slika 9. Godišnji prihodi koncesionara od koncesionirane djelatnosti 43
Slika 10. Diskontirani neto primici i iznosi investicije 50
Slika 11. Interna stopa rentabilnosti 51

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prometna potražnja prema srednjem scenariju 38
Tablica 2. Broj ticanja brodova prema srednjem scenariju 38
Tablica 3. Maksimalni kapacitet tokova putnika 39
Tablica 4. Godišnji prihodi koncesionara od koncesionirane djelatnosti u 1. projektnoj godini 42
Tablica 5. Struktura ulaganja u osnovna sredstva i opremu, te obračun amortizacije 44
Tablica 6. Troškovi zaposlenih 44
Tablica 7. Proračun investicija u trajna obrtna sredstva 44
Tablica 8. Struktura raspodjele ukupnog prihoda 45
Tablica 9. Financijski tok 46
Tablica 10. Statičan pristup ocjeni projekta 47
Tablica 11. Ekonomski tok projekta 48
Tablica 12. Neto sadašnja vrijednost projekta 49
Tablica 13. Interna stopa rentabilnosti 50

POPIS KRATICA

APA	(Antwerp port authority)	Lučka uprava Antwerpen
ESPO	(European Sea Port Organization)	Organizacija europskih luka
EU	(European Union)	Europska Unija
Kn		Kuna
m		Metar
m^2		Metar kvadratni
MMPI		Ministarstvo mora prometa i infrastrukture
RH		Republika Hrvatska
TEN-T	(Transeuropean transport network)	Transeuropske transportne mreže
TEU	(Twenty feet equivalent unit)	Dvadeset stopni kontejner
ZJN		Zakon o javnoj nabavi
ZJPP		Zakon o javno-privatnom partnerstvu
ZOK		Zakon o koncesijama
ZPDML		Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama
ZV		Zakon o vlasništvu