

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
SVEUČILIŠTA U ZAGREBU
Vukelićeva 4, HR-10000 Zagreb



"ANALIZA TRŽIŠTA CESTOVNOG PRIJEVOZA U REPUBLICI HRVATSKOJ"

Inačica dokumenta: 1.2
Diseminacija: Interno do prezentacije naručitelju

Zagreb, 2006.

SADRŽAJ

1. UVODNE NAPOMENE	1
2. ANALIZA PRIJEVOZNIH ZAHTJEVA	2
2.1 ROBNII PROMET HRVATSKOG GOSPODARSTVA	2
2.1.1 KOPNENI PRIJEVOZ ROBA	3
2.1.2 CESTOVNI PRIJEVOZ ROBA	4
2.1.2.1 CESTOVNI PRIJEVOZ ROBA PO ŽUPANIJAMA	8
2.1.3 MEĐUNARODNI CESTOVNI PRIJEVOZ	9
2.2 FINANCIJSKI POKAZATELJI ROBNE RAZMJENE	14
2.3 ROBNII TOKOVI MEĐUNARODNOG CESTOVNOG PRIJEVOZA	18
3. ANALIZA PRIJEVOZNIH SREDSTAVA I PRIJEVOZNIKA	31
3.1 BROJ LICENCIRANII PRIJEVOZNIKA I VOZILA U MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU	31
3.2 JAVNI PRIJEVOZ I PRIJEVOZ ZA VLASTITE POTREBE	34
3.3 ANALIZA STRUKTURE VOZILA PREMA VRSTI - NAMJENI	36
3.4 ANALIZA PRIJEVOZNIH SREDSTAVA PREMA EKOLOŠKIM KRITERIJIMA	38
4. ANALIZA PRIJEVOZNOG UČINKA TERETNIH VOZILA	42
4.1 ANALIZA DOMAĆEG PRIJEVOZA ROBA	42
4.2 ANALIZA MEĐUNARODNOG CESTOVNOG PRIJEVOZA ROBA	46
5. ANALIZA MEĐUNARODNIH DOZVOLA	49
5.1 BILATERALNE DOZVOLE	49
5.2 CEMT DOZVOLE	52
6. ANALIZA TROŠKOVA U CESTOVNOM PRIJEVOZU	58
6.1 PRIJEVOZNI ZAHTJEVI U UŽEM OKRUŽENJU PRIJEVOZNIKA	58
6.2 PRIJEVOZNI ZAHTJEVI U ŠIREM OKRUŽENJU PRIJEVOZNIKA	58
6.3 PRIJEVOZNI ZAHTJEVI U MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU	58
6.4 DIREKTI TROŠKOVI CESTOVNOG PRIJEVOZA	59
6.5 VARIJABILNI TROŠKOVI CESTOVNOG PRIJEVOZA	59
6.6 FIKSNI TROŠKOVI I NJIHOV UTJECAJ NA PRIJEVOZNU DJELATNOST	60
7. ANALIZA CESTOVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA	64
8. ZAKONSKA REGULATIVA	66
9. ZAKLJUČCI I PRIJEDLOZI	69

PRILOZI

Kontrolni podaci dokumenta:

Projekt	ANALIZA TRŽIŠTA CESTOVNOG PRIJEVOZA U REPUBLICI HRVATSKOJ
Naručitelj	Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka
Oznaka dokumenta	ATCPRH
Koordinator projekta	prof. dr. sc. Ivan Bošnjak, prof. dr. sc. Ivan Županović
Ostali autori, konzultanti i suradnici	mr. sc. Veselko Protega, Marijan Banelli, mr. sc. Darko Vukadinović, mr. sc. Anton Kolak, Milivoj Sikirica
Razina diseminacije	Miroslav Vujić, Dario Milinović, Marko Matulin, Mirjana Horvat, Mira Keglović

Popis verzija:

Broj verzije	Datum	Pregledao	Sažetak izmjena
Inačica 1.1	prosinac, 2006.		
Inačica 1.2	siječanj, 2007.		

Odobrenja:

	Ime i prezime	Datum
Pripremili	Projektni tim	
Pregledao		
Odobrio		

PREDGOVOR

Studija pod nazivom Analiza tržišta cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj treba povećati razinu informacijske transparentnosti nad stvarnim trenutnim stanjem ponude prijevoznih kapaciteta i potražnje na tržištu cestovnog prijevoza putnika i tereta. Kroz prikupljanje i analizu podataka te ekspertnih procjena stvara se podloga za rješavanje otvorenih pristupa tržištu odnosno ulasku u djelatnost. Temeljno pitanje je pitanje kabotaže koje predstavlja mogući specifičan udar na domaće prijevoznike. Kontingent dozvola treba prilagoditi ulasku Republike Hrvatske u EU u skladu sa datim preporukama.

U petom krugu proširenja EU po pitanju otvaranja tržišta roba postoji različita praksa. Posebno su zanimljivi slučajevi Cipra, Malte, Slovenije, itd. koji mogu poslužiti za odgovor na pitanje da li zatražiti odgodu ili otvoreni pristup tržištu kod pridruživanja. U situaciji kada RH ima premalo CEMT (European Council of Ministers of Transport) dozvola, a zemlje EU previše, potrebno je otvoriti prostor propulzivnim prijevoznicima i spriječiti komplikacije oko izdavanja dozvola, te potencijalno negativne popratne pojave.

Zadaća studije je priprema bilateralnog screeninga i daljnja javna rasprava prije definiranja pregovaračkih polazišta po pitanju pristupa tržištu cestovnog prometa. U pripremi i izradi studije korišteni su podatci od MMTPR, Hrvatske gospodarske komore, županija, Centra za vozila, i drugih.

SAŽETAK

Analiza tržišta cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj daje dio potrebnih podataka i procjenu stvarnog stanja ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta, te daje početnu podlogu za sustavno razumijevanje i rješavanje pitanja otvaranja tržišta usluga prijevoza roba ("prometna poglavlja" 14. i 21. u pregovorima). Budući dosada nisu postojala odgovarajuća sustavna istraživanja i kvalitetna sinteza spoznaja o tržištu cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj, bilo je potrebno prikupiti i obraditi podatke o brojnom stanju prijevoznika po regijama i županijama, o izdanim licencijama, strukturi voznog parka, broju međunarodnih autobusnih linija, međunarodnim dozvolama, rezolucijama CEMT-a i smjernicama Europske unije.

Preporučljiva strategija, na osnovu prikupljenih podataka i spoznaja, je otvaranje tržišta što bi dalo više prostora propulzivnim prijevoznicima i potaklo pravovremeno osuvremenjivanje voznog parka i korištenje novih tehnologija i ITS-a, u skladu s ekološkim kriterijima. Podaci dobiveni terenskim snimanjem pokazuju da struktura voznog parka ne zadovoljava suvremene ekološke zahtjeve (istraživanja su pokazala da, na primjer, vozila kategorija EURO 3 i EURO 4 čine svega 23 posto vozila Republike Hrvatske u međunarodnom prijevozu roba), ali nisu zadovoljeni ni drugi zahtjevi eksploatacijske naravi, pa ovakav vozni park ne može ravnopravno sudjelovati u tržišnoj utakmici. Unatoč tome ovo je trenutak za definiranje dugoročne strategije, jer alternativa otvaranju tržišta bila bi odgoda kojom bi se štitili 'slabiji domaći prijevoznici' što bi, htjeli mi to ili ne, dovelo strane prijevoznike (prvenstveno iz Slovenije i Austrije) u još povoljniji položaj.

Obavljena istraživanja i iz njih proizašle spoznaje ne mogu dati apsolutne odgovore na sva pitanja, ali upućuju na nužnost otvaranja tržišta (bez odgode). Vrijeme do pristupanja treba iskoristiti za osposobljavanje domaćih prijevoznika i osuvremenjivanje tehnologija prijevoznih transportnih procesa.

1. UVODNE NAPOMENE

Postojeća razina spoznaja i sinteze podataka o prijevoznim zahtjevima (potražnji za uslugom prijevoza) i prijevoznim kapacitetima nije dovoljna za odgovor na pitanje 'kako se treba postaviti po pitanju otvaranja tržišta prijevoza roba', u kontekstu pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Polazeći od navedenog, studija povećava razinu informacijske transparentnosti nad postojećim stanjem ponude prijevoznih kapaciteta i potražnje na tržištu cestovnog prijevoza roba. Kroz prikupljanje i analizu podataka te ekspertnih procjena želi se stvoriti podloga za rješavanje temeljnog strategijskog pitanja: DA, NE ili DA S ODGODOM. Važno pitanje je pitanje kabotaže koje predstavlja mogući specifičan udar na hrvatsko prijevozništvo, te procjena zadovoljenja ekoloških (tablica 53) i eksploatacijskih kriterija koji značajno određuju konkurentnost tijekom tržišnog nadmetanja.

U petom krugu proširenja EU po pitanju otvaranja tržišta roba postoji različita praksa. Posebno su zanimljivi slučajevi Cipra, Malte, Slovenije, itd. koji mogu poslužiti za odgovor na pitanje da li zatražiti odgodu ili otvoreni pristup tržištu kod pridruživanja. U situaciji kada Republika Hrvatska ima premalo dozvola, a zemlje EU ih trebaju samo za obavljanje prijevoza robe na tržištima istočne Europe, potrebno je otvoriti prostor propulzivnim prijevoznicima i spriječiti komplikacije oko izdavanja dozvola, te potencijalne popratne negativne pojave.

U skladu s postavljenim projektnim zadatkom i svrhom studije, obuhvaćeno je sljedeće:

- ▷ analiza prijevoznih zahtjeva,
- ▷ podaci o brojnom stanju prijevoznika (po županijama),
- ▷ podaci o prevezenim količinama tereta po vrstama supstrata,
- ▷ podaci o robnoj razmjeni (u uvozu i izvozu),
- ▷ podaci o analizi strukture vozila cestovnog prijevoza tereta,
- ▷ podaci o srednjim udaljenostima prijevoza tereta prema vrstama vozila,
- ▷ podaci o prijevoznim učincima (prema vrstama roba i tereta),
- ▷ podaci o graničnom prometu,
- ▷ podaci o strukturi međunarodnih dozvola za prijevoz tereta,
- ▷ podaci o strukturi troškova cestovnog prijevoza
- ▷ podaci o linijama međunarodnog putničkog prijevoza
- ▷ preliminarna analiza zakonske regulative, i drugo.

Temeljem obavljenih istraživanja date su zaključne ocjene, prognoze i prijedlozi vezani za strategiju otvaranja tržišta prijevoza roba (manji naglasak je na prijevozu putnika). Studija treba poslužiti kao inicijalni materijal za daljnja istraživanja i stvaranje ažurirane baze znanja i podataka o tržištu cestovnog prijevoza i prijevoznim potencijalima.

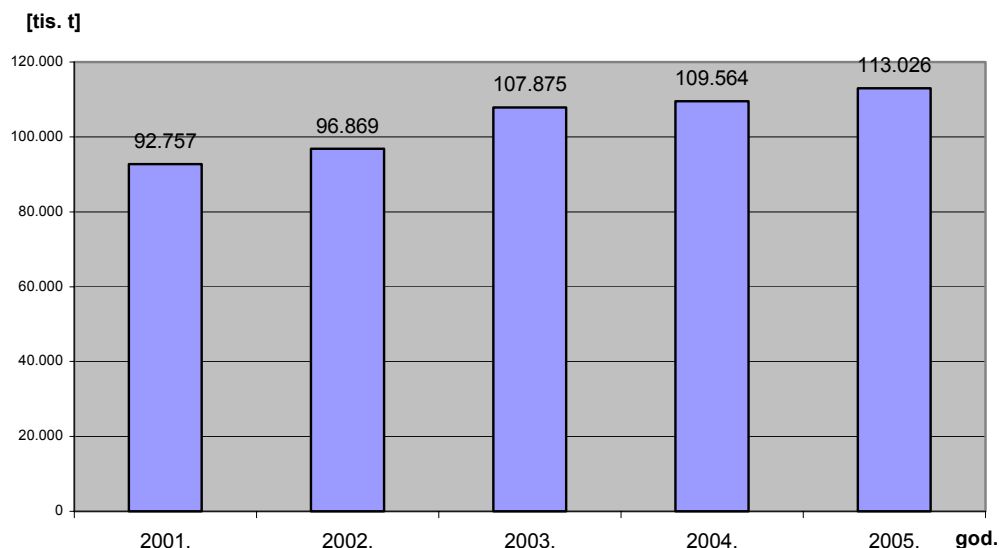
2. ANALIZA PRIJEVOZNIH ZAHTJEVA

Početni korak i primarno pitanje u domaćim uvjetima je analiza prijevoznih zahtjeva za prijevozom tereta (ukupno i po županijama). Prijevozni zahtjevi (potrebe) hrvatskog gospodarstva iskazani su kroz podatke o robnom prometu do uključivo 2005. godine i to kao ukupni, kopneni, cestovni, domaći i međunarodni promet. Analizirana je robna razmjena Republike Hrvatske sa svijetom, kao i robni tokovi međunarodnog cestovnog prijevoza. Analiza prijevoznih zahtjeva treba poslužiti kao podloga utvrđivanju optimalnog broja i strukture voznog parka koji će zadovoljiti iskazanu i predvidivu potražnju, uz uvažavanje tehnoloških i ekoloških kriterija, u uvjetima otvaranja tržišta prijevoza i pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

2.1 Robni promet hrvatskog gospodarstva

Ukupne količine prevezenih roba hrvatskog gospodarstva, prema raspoloživim podacima, prikazane su u **grafikonu 1**. Vidljivo je blago povećanje ukupne količine roba, tako da je u 2005. godini prevezena količina tereta veća je 22% u odnosu na 2001. godinu. Trend rasta izveden iz tih podataka odgovarao bi linearnoj funkciji što bi rezultiralo prosječnom stopom rasta od oko 4,5% i pratilo rast društvenog bruto proizvoda.

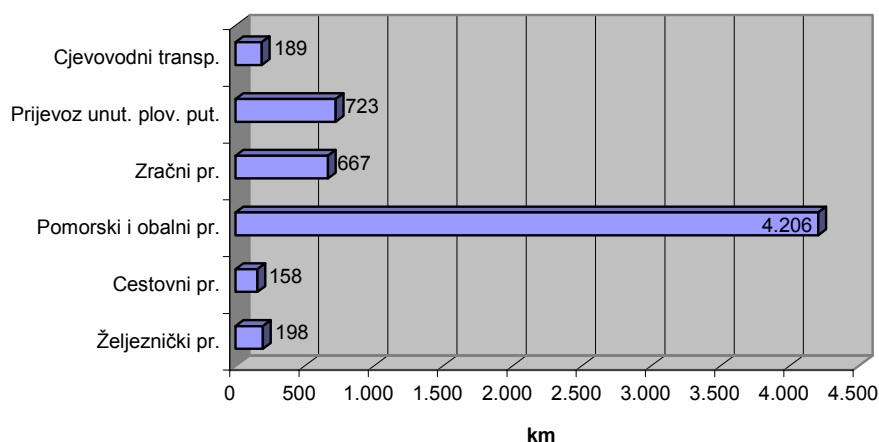
Prijevozni učinak u pojedinim granama prometa pokazuje bitne oscilacije.



Izvor: Državni Zavod za statistiku Republike Hrvatske

Grafikon 1. Ukupne količine prevezenih roba

Za potrebe studije posebno je značajna analiza srednje udaljenosti prijevoza tereta (jedne vožnje) prema vrstama prijevoza (granama prometa).



Grafikon 2. Srednja duljina prijevoza tereta (po granama prometa)

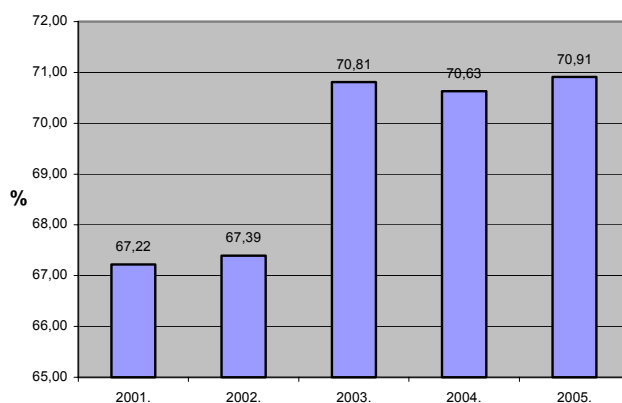
Prosječna udaljenost prijevoza tereta cestovnim prometom u Republici Hrvatskoj iznosi 158 kilometara i najmanja je u usporedbi s drugim granama prometa (pomorski i obalni prijevoz ima prosječnu udaljenost prijevoza tereta od 4.206 kilometara (**grafikon 2.**)).

2.1.1 Kopneni prijevoz roba

Kopneni prijevoz roba osim cestovnog obuhvaća još i:

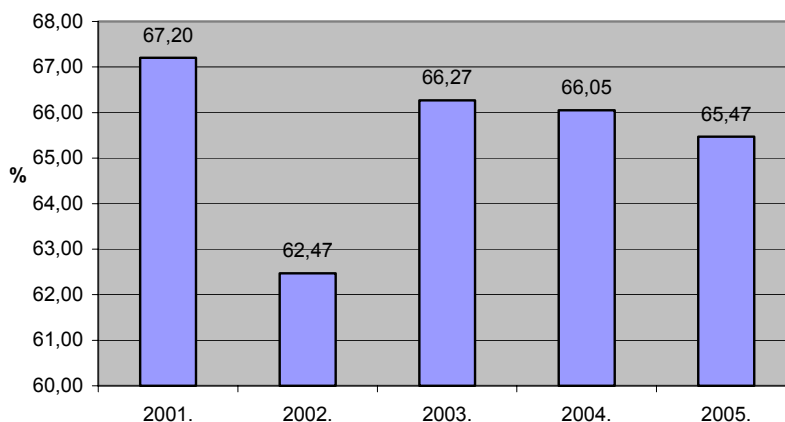
- ▷ željeznički prijevoz
- ▷ cjevovodni transport
- ▷ prijevoz roba po unutarnjim plovnim putovima.

Udio cestovnog prijevoza u ukupno prevezenoj količini tereta kopnenog prijevoza prikazan je **grafikonom 3.**



Grafikon 3. Udio cestovnog prijevoza u ukupno prevezenoj količini tereta kopnenog prijevoza

Udio cestovnog u ukupnom prijevoznom učinku kopnenog prijevoza dan je u **grafikonu 4.**



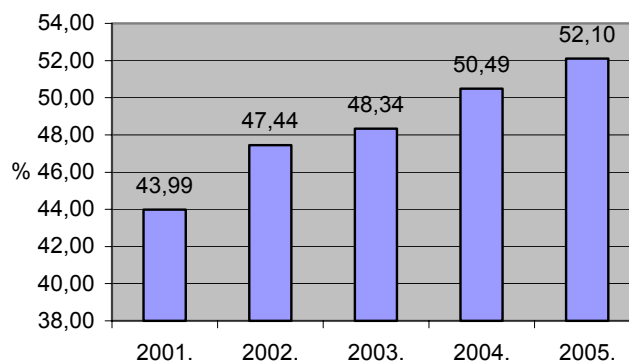
Grafikon 4. Udio cestovnog u ukupnom prijevoznom učinku kopnenog prijevoza

Porast udjela cestovnog prijevoza (u ukupnom prijevozu roba) ne prati porast udjela prijevoznog učinka, iz razloga smanjene prosječne udaljenosti prijevoza.

Dominantna uloga cestovnog prijevoza u kopnenom prijevozu očekuje se i u narednom razdoblju. Eventualna alternativa može se postići boljim razvojem kombiniranog prijevoza, koji je trenutno na vrlo niskoj razini razvoja u RH.

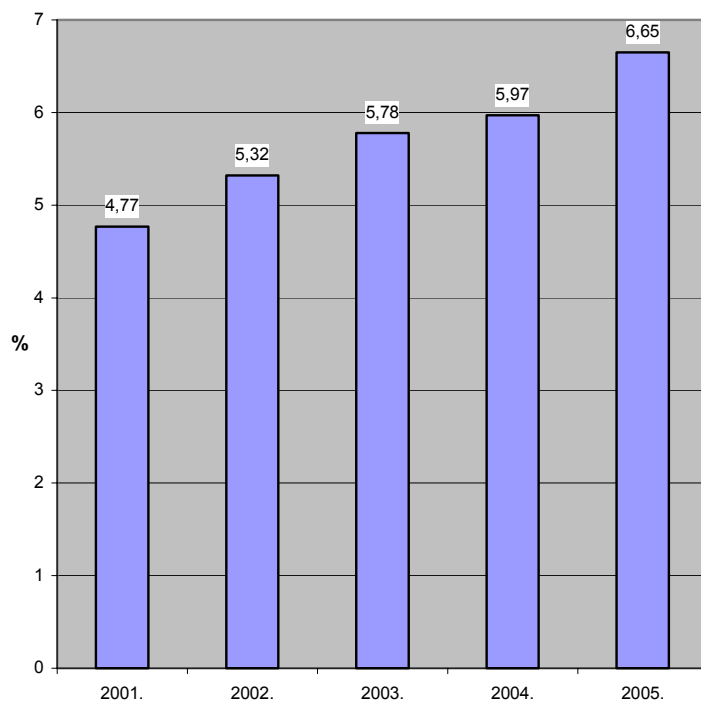
2.1.2 Cestovni prijevoz roba

U središtu istraživanja ove studije je međunarodni cestovni prijevoz roba, ali je potrebno analizirati upravo cestovni prijevoz roba u cjelini kako bi dobio uvid u pozadinu zbivanja na tržištu prijevoza. Tek potom se može pristupiti detaljnoj analizi rada hrvatskih prijevoznika u međunarodnom cestovnom prijevozu roba. Na **grafikonu 5.** pokazan je udio cestovnog prijevoza u ukupno prevezenoj količini tereta.



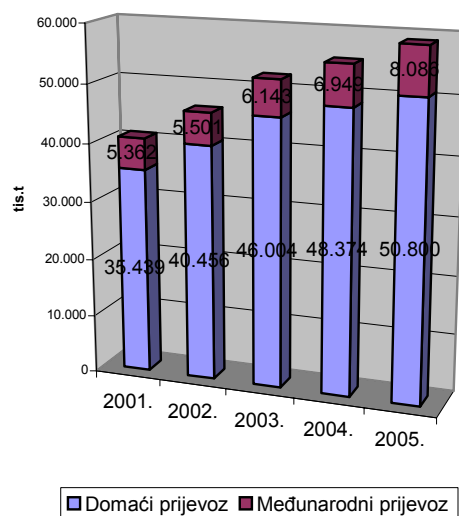
Grafikon 5. Udio cestovnog prijevoza u ukupno prevezenoj količini tereta

Udio cestovnog prijevoza u ukupnom prijevoznom učinku pokazan je u **grafikonu 6.**



Grafikon 6. Udio cestovnog prijevoza u ukupnom prijevoznom učinku

Prevezena količina tereta po vrstama prometa u domaćem i međunarodnom cestovnom prijevozu ilustrirane su u **grafikonu 7.**



Grafikon 7. Prevezena količina tereta u domaćem i međunarodnom cestovnom prijevozu

U 2005. prevezena količina tereta u domaćem cestovnom prijevozu ima porast od 43% u odnosu na 2001., dok je u međunarodnom cestovnom prijevozu porast

iznosio 51%. Udio prevezene količine tereta u domaćem prijevozu iznosi u 2005. 86%, a u međunarodnom prijevozu samo 14%. Prijevozni učinak u domaćem prijevozu ima porast od 37%, a u međunarodnom 38%. Udio prijevoznog učinka u domaćem prijevozu u ukupnom prometu u 2005. iznosi je 47%, a u međunarodnom prijevozu 53%.

Prevezena količina tereta prema djelatnosti prijevoznika data je u **tablici 1.** Analizirani podaci odnose se na:

- ▷ prijevoz, skladištenje i veze
- ▷ građevinarstvo
- ▷ trgovinu
- ▷ prerađivačku industriju
- ▷ financijsko posredovanje
- ▷ ostale djelatnosti.

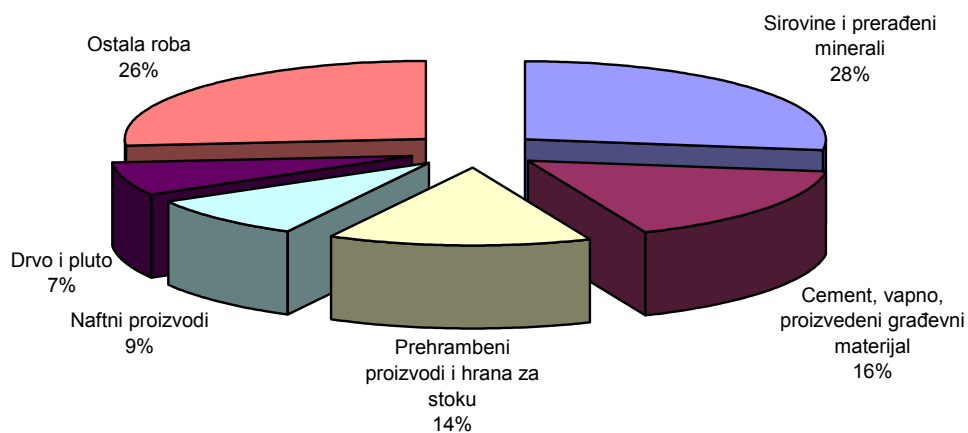
Tablica 1. *Prevezena količina tereta prema djelatnosti prijevoznika*

	Prijevoz, skladištenje i veze	Građevi- narstvo	Trgovina	Prerađiv. ind.	Financ. posred.	Ostale djelat.	Ukupno
2002.	18.711	9.573	5.644	6.346	943	4.740	45.957
2003.	21.063	9.063	7.218	7.541	2.041	5.221	52.147
2004.	22.026	10.372	7.983	6.045	3.178	5.719	55.323
2005.	21.398	10.000	8.718	6.748	4.709	7.313	58.886

"Prijevoznici" koji pripadaju djelatnosti trgovine prevezli su osjetno veću količinu tereta i ostvarili veći prijevozni učinak nego u prethodnim godinama: npr., 54 % tereta u 2005. godini u odnosu na 2002. godinu. Ovakav trend može se očekivati i u narednom razdoblju, što se negativno odražava na poslovanje prijevoznika u javnom prijevozu, kojima je to osnovna i najčešće jedina djelatnost.

Na **grafikonu 8.** prikazana je struktura roba prema uobičajenoj podjeli:

- ▷ sirovine i prerađeni minerali
- ▷ cement, vapno, proizvedeni građevni materijal
- ▷ prehrambeni proizvodi i hrana za stoku
- ▷ naftni proizvodi
- ▷ drvo i pluto
- ▷ ostala roba.

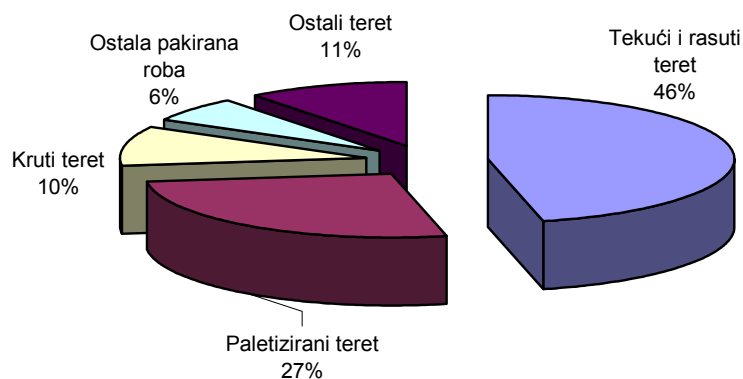


Grafikon 8. *Struktura tereta prema vrstama roba*

Prema vrsti tereta razlikuje se:

- ▷ tekući i rasuti teret
- ▷ paletizirani teret
- ▷ kruti teret
- ▷ ostala pakirana roba
- ▷ ostali tereti.

Postotni udjeli vrsta tereta u prevezenoj količini prikazani su na **grafikonu 9**.



Grafikon 9. *Postotni udjel pojedinih vrsta tereta u prevezenoj količini tereta*

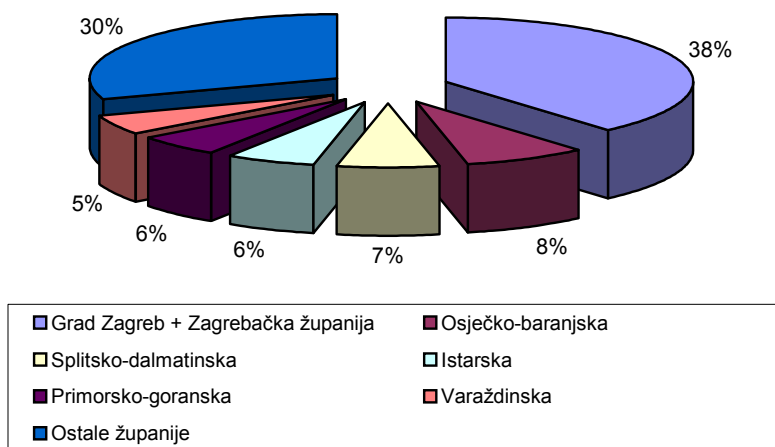
Veliki udio tekućeg i rasutog tereta u ukupnoj količini prevezenog tereta, prisutan nekoliko posljednjih godina, pokazuje da se radi o primijenjenim klasičnim tehnologijama u fazama ukrcaja i iskrcaja. Manji udio suvremenih tehnologija vremenski produljuje navedene faze prijevoznog procesa, sam prijevozni proces dovodi do manjeg prijevoznog učinka cestovnih teretnih vozila.

2.1.2.1 Cestovni prijevoz roba po županijama

Prevezena količina tereta po županijama prikazana je na **grafikonu 10**. Promatraju se:

- ▷ grad Zagreb i Zagrebačka županija
- ▷ Osječko baranjska županija
- ▷ Splitsko dalmatinska županija
- ▷ Istarska županija
- ▷ Primorsko goranska županija
- ▷ Varaždinska
- ▷ ostale županije

Županije koje nisu posebno navedene promatraju se objedinjeno (kao 'ostale županije').



Grafikon 10. Prevezena količina tereta u cestovnom prometu po županijama

Lokacija voznog parka prijevozničke tvrtke ima veliki utjecaj na poslovanje. S druge strane, povoljna lokacija je uvjetovana nizom čimbenika:

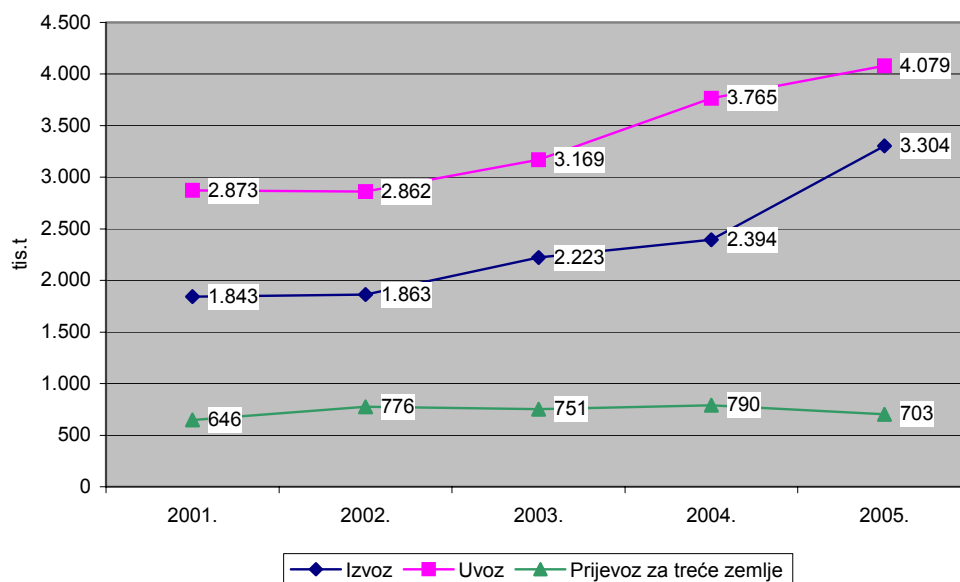
- ▷ jaka industrijska proizvodnja
- ▷ velika bilateralna razmjena
- ▷ blizina državne granice
- ▷ smještaj na prometnim koridorima.

Zemljopisno relativno mali prostor sjeverozapadne Hrvatske sjedište je prijevoznika, koji produciraju cca. 50 % prijevoznog učinka Republike Hrvatske.

2.1.3 Međunarodni cestovni prijevoz

Analiza međunarodnog cestovnog prijevoza roba temelji se na podacima o uvozu, izvozu i prijevozu za treće zemlje u Republici Hrvatskoj te registraciji prijevoznika koji obavljaju navedene procese.

Podaci o izvozu, uvozu i prijevozu za treće zemlje prikazani su na **grafikonu 11**.

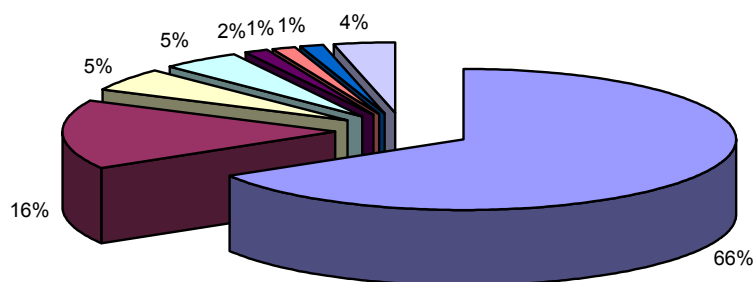


Grafikon 11. Prevezena količina tereta u uvozu, izvozu i prijevozu za treće zemlje

Prevezena količina tereta u 2005. godini veća je za 51 % u odnosu na 2001. godinu, dok je prijevozni učinak u porastu za 38 %. Navedeni pokazatelji su u najvećem dijelu rezultat povećane bilateralne razmjene Republike Hrvatske, jer se obujam prijevoza za treće zemlje, koji obavljaju hrvatski prijevoznici, nije znatno povećao. Prijevozna sredstva su ostvarila najveći pozitivni pomak kod pokazatelja vezanih za bilateralne prijevozne procese izvoznih značajki.

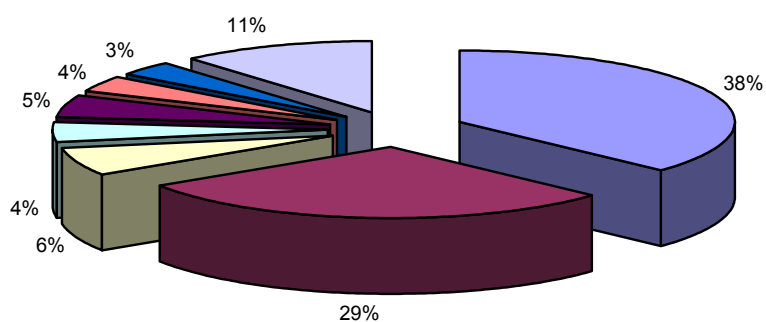
Prevezena količina tereta međunarodnim cestovnim prijevozom u 2005. godini veća je za 79% u odnosu na 2001. godinu, dok je prijevozni učinak u porastu za 55%. Uz sam nominalni porast prijevoznog učinka kod bilateralnih prijevoznih procese izvoznih značajki, njegov udio se povećao od 35 % u 2001. godini na 45 % u 2005. godini. Takav trend je pozitivan hrvatskim prijevoznicima, jer im povećava konkurentnost kod povratnih relacija, napose kod udaljenih te im smanjuje udio prijeđene udaljenost bez tereta.

Prevezena količina tereta u izvozu prema zemljama registracije stranih prijevoznika (od interesa za analizu) prikazana je u **grafikonu 12**.



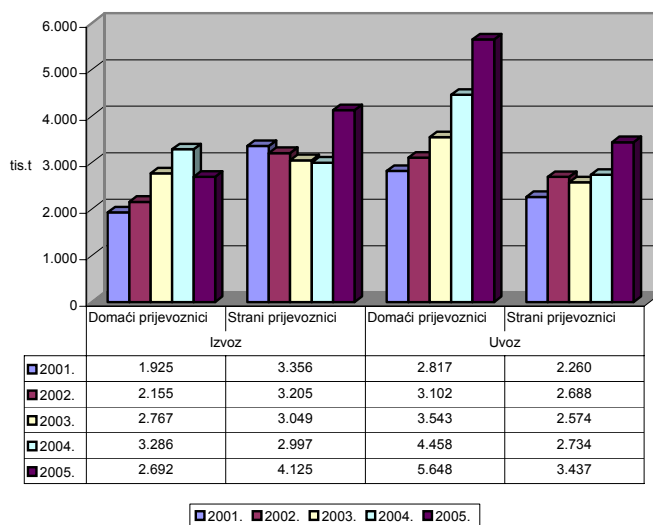
Grafikon 12. Prevezena količina tereta **u izvozu** prema zemlji registracije stranih prijevoznika

Količina tereta u uvozu prikazana je na **grafikonu 13.**



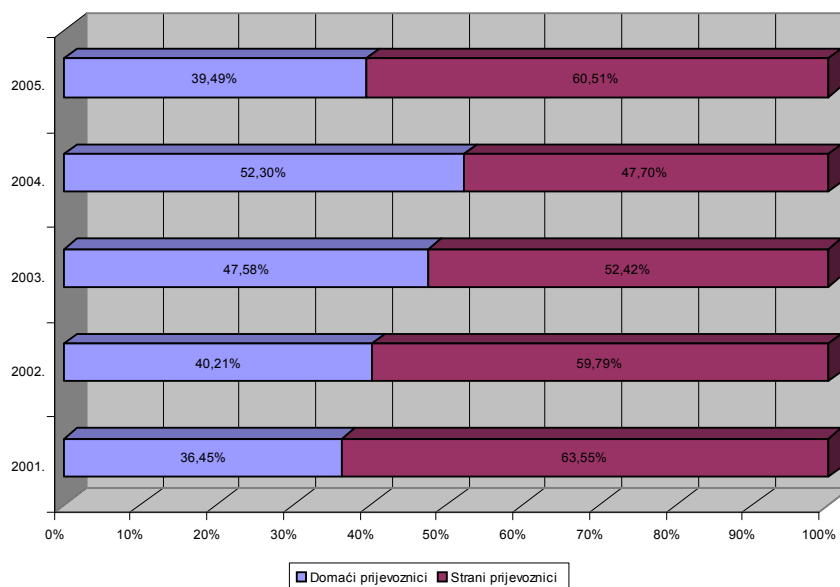
Grafikon 13. Prevezena količina tereta **u uvozu** prema zemlji registracije stranih prijevoznika

Količina tereta u provozu u prema zemlji registracije stranih prijevoznika prikazana je u **grafikonu 14.**



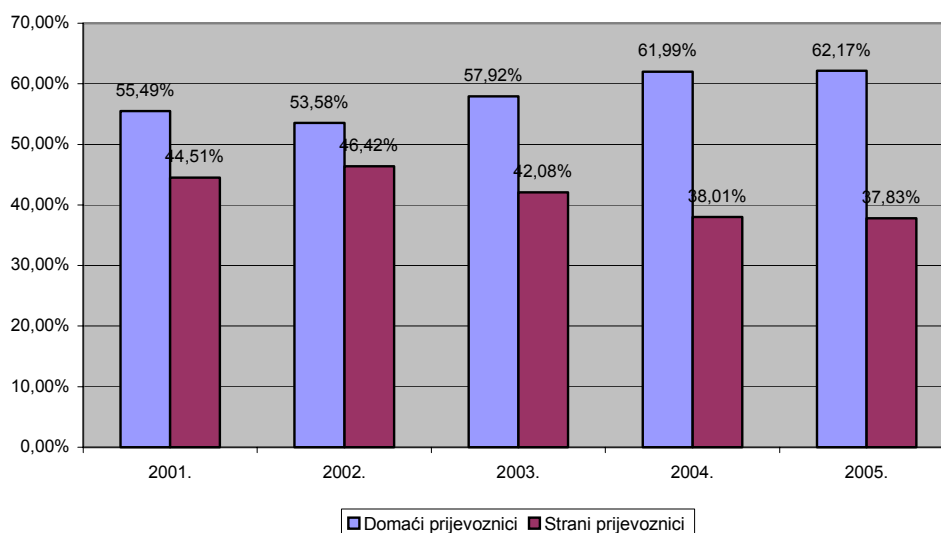
Grafikon 14. Količina tereta u provozu prema zemlji registracije prijevoznika

Zastupljenost domaćih i stranih prijevoznika tereta u izvozu prikazana je na **grafikonu 15.**



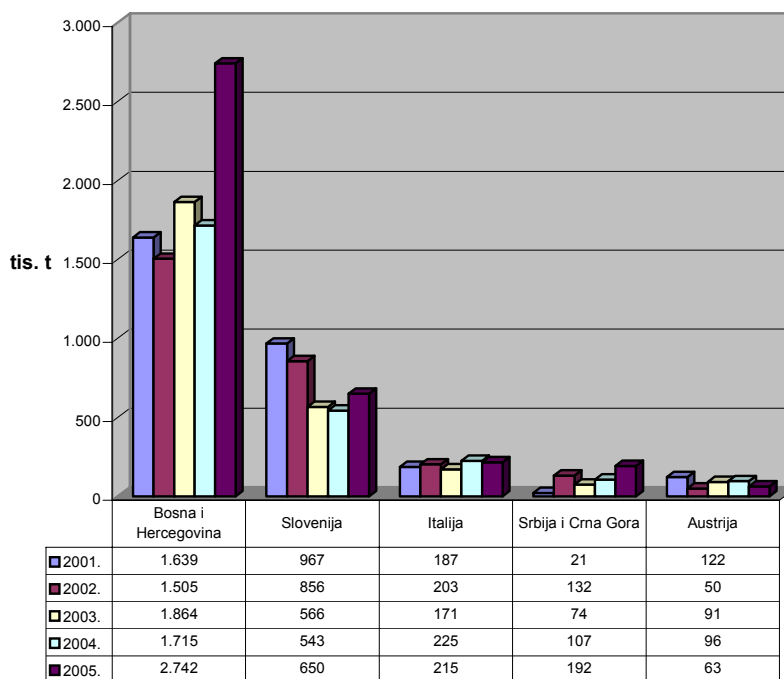
Grafikon 15. Zastupljenost domaćih i stranih prijevoznika tereta u izvozu

Zastupljenost domaćih i stranih prijevoznika tereta u uvozu prikazana je na **grafikonu 16.**



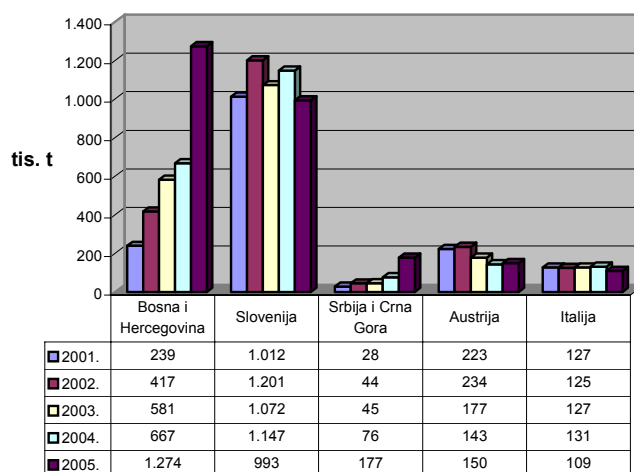
Grafikon 16. Zastupljenost domaćih i stranih prijevoznika tereta u uvozu

U **grafikonu 17.** te pripadajućoj tablici prikazana je zastupljenost inozemnih prijevoznika u izvozu roba iz Republike Hrvatske. Udjel nenavedenih zemalja je neznatan.



Grafikon 17. Zastupljenost inozemnih prijevoznika u izvozu roba

U **grafikonu 18.** te pripadajućoj tablici prikazana je zastupljenost inozemnih prijevoznika u uvozu roba iz Republike Hrvatske.



Grafikon 18. Zastupljenost inozemnih prijevoznika u uvozu roba

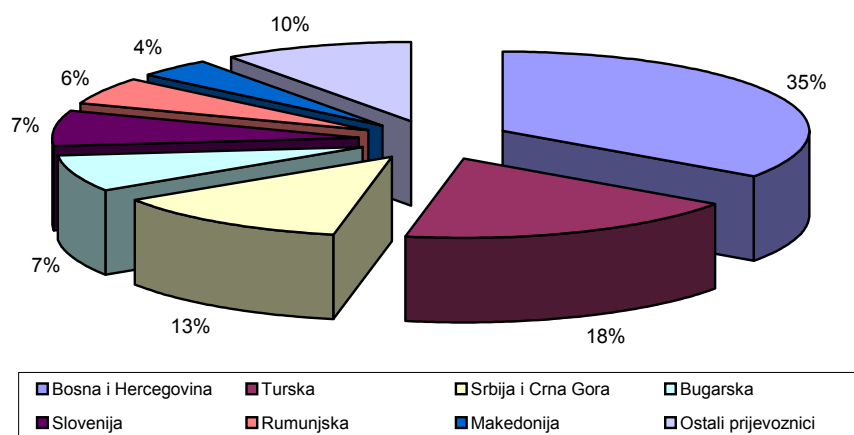
Iz analize prikazanih podataka može se zaključiti da su u prijevoznim procesima izvoznih i uvoznih obilježja u Republici Hrvatskoj najviše zastupljeni strani prijevoznici koji dolaze iz susjednih zemalja (Bosne i Hercegovine i Slovenije). U 2005. godini prijevoznici iz Bosne i Hercegovine prevezli su veću količinu tereta u prijevoznim procesima izvoznih obilježja u Republici Hrvatskoj nego domicilni hrvatski prijevoznici.

Razlog što prijevoznici iz zemalja s kojima također ostvarujemo veliku bilateralnu razmjenu (Italija, Njemačka, Austrija) nisu u odgovarajućem omjeru zastupljeni na hrvatskom prometnom tržištu, je u činjenici da im to tržište još nije dovoljno atraktivno (za razliku od prijevoznika iz zemalja bivše Jugoslavije). Buduća izgradnja intermodalnih transportno logističkih centara u Republici Hrvatskoj bi trebala pozitivno utjecati na robne tokove i povećanje udjela prevezene količine tereta prijevoznika iz navedenih zemalja.

Sve ove čimbenike potrebno je razmotriti i analizirati prije aktivnosti za pristup Republike Hrvatske u Europsku Uniju, odnosno uskladbe njenog zakonodavstva na području prometne politike. Kada će Republika Hrvatska liberalizirati svoje prometno tržište glede dozvola i kabotaže i kakve će to efekte imati na konkurentnost hrvatskih prijevoznika, teško je i složeno pitanje, na koje bi prometna struka trebala dati odgovor, a sve u cilju održivog razvoja hrvatskog prijevozništva i povoljnijeg gospodarskog privređivanja uopće.

Na ostvarene pokazatelje djelatnosti u prijevoznim procesima provoznih obilježja (gdje hrvatski prijevoznici imaju manje od desetina udjela u ukupnoj količini prevezenog tereta) moгуće je jednim dijelom utjecati putem administrativnih mjera za ekološki neprihvatljiva vozila u provozu.

Na **grafikonu 19.** prikazana je zastupljenost inozemnih prijevoznika u provožu tereta kroz Republiku Hrvatsku.



Grafikon 19. Zastupljenost inozemnih prijevoznika u provožu roba kroz Republiku Hrvatsku

Administrativne mjere mogu spriječiti ulaz vozila stranih prijevoznika s ekološki neprihvatljivim vozilima koje su vrlo često i upitne tehničke ispravnosti. U broju stranih vozila prednjače istočne države, gdje je stanje voznog parka međunarodnih prijevoznika puno lošije u odnosu na hrvatske međunarodne prijevoznike. To se odnosi kako na provozni promet, tako i na bilateralne prijevoze.

S aspekta cjelovite sustavske analize važno je uočiti da cilj nije samo naplatiti cestarinu i ostale doprinose na itineraru, već je potrebno razmišljati i o drugim, izravnim aspektima (prvenstveno sigurnosti prometa i ekologije). Državna tijela (inspeksijske i druge nadležne službe) trebaju biti u službi povećane konkurentnosti hrvatskih prijevoznika, uz uvažavanje potreba otvaranja tržišta i slobodnog protoka roba na prostoru Europske unije. Tako su u posljednje vrijeme, zbog povećanog provoznog prometa kroz Republiku Hrvatsku i zabrane vožnje za teretna vozila nedjeljom do 22 sata u Sloveniji, hrvatski prijevoznici prisiljeni čekati satima na hrvatsko – slovenskim graničnim prijelazima na ulazak u Sloveniju. Stoga se predlaže uvođenje zabrane ulaska za teretna vozila na kritičnim graničnim prijelazima u Republiku Hrvatsku nedjeljom do 20 sati.

2.2 Financijski pokazatelji robne razmjene

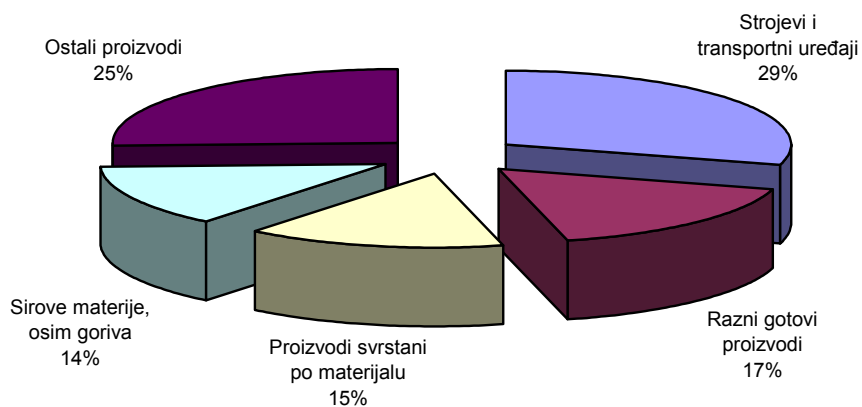
Pored količinskih iskaza (u tonama odnosno tonskim kilometrima) važno je promatrati i financijske pokazatelje robne razmjene Republike Hrvatske sa svijetom. Upravo oblik iskazivanja financijskih pokazatelja u novčanim jedinicama je bitan zbog sagledavanja korelacije: vrijednosti robe i ostvarenog prijevoznog učinka iskazanog u tonskim kilometrima. Naime, iz korelacije vrijednosti robe [kn] i prijevoznog učinka [tkm] crpe se saznanja o vrijednosti prijevoza – vozarina. Mogući izvoz roba iz RH bitno je određen veličinom transportnog troška jer se u dijelu troškova proizvodnje ne mogu pokriti veliki transportni troškovi.

Robna razmjena RH u izvozu prikazana je u **tablici 2.**

Tablica 2. *Financijski pokazatelji izvoza 2005. godine prema vrstama robe*

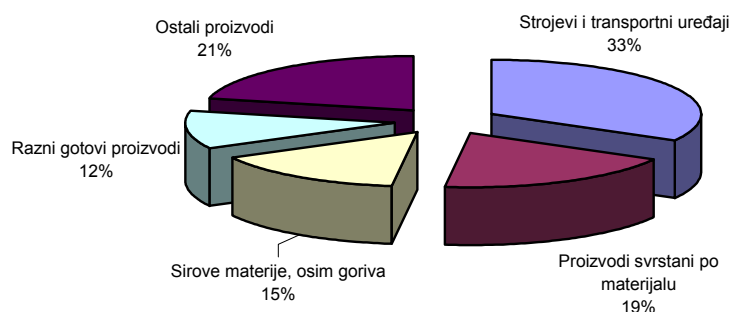
Izvoz - 2005.	[000 HRK]
Hrana i žive životinje	4.048.577
Pića i duhan	1.147.440
Mineralna goriva i maziva	2.897.354
Sirove materije, osim goriva	7.163.948
Životinjska i biljna ulja i masti	112.817
Kemijski proizvodi	5.195.448
Proizvodi svrstani po materijalu	7.690.750
Strojevi i transportni uređaji	15.524.343
Razni gotovi proizvodi	8.698.684
Proizvodi i transakcije	7.378
Ukupno	52.486.739

Struktura robnog izvoza prema sektorima međunarodne trgovinske komore (SMTK) prikazana je **grafikonom 20.**



Grafikon 20. *Struktura robnog izvoza*

Struktura robnog uvoza prema SMTK prikazana je **grafikonom 21.**



Grafikon 21. Struktura robnog uvoza

U **tablici 3.** prikazane su financijske vrijednosti robnog izvoza po županijama RH za 2005. godinu.

Tablica 3. Financijske vrijednosti robnog izvoza po županijama RH

Županija	Izvoz - 2005. [000 HRK]
Bjelovarsko-bilogorska	540.023
Brodsko posavska	611.630
Dubrovačko neretvanska	197.986
Grad Zagreb Zagrebačka županija	20.344.612
Istarska	5.676.485
Karlovačka	1.173.246
Koprivničko-križevačka	1.107.331
Krapinsko-zagorska	1.550.200
Ličko-senjska	39.043
Međimurska	1.334.475
Osječko-baranjska	3.182.732
Požeško-slavonska	531.227
Primorsko-goranska	2.417.224
Sisačko-moslavačka	2.962.354
Splitsko-dalmatinska	3.747.650
Šibensko-kninska	969.665
Varaždinska	3.205.038
Virovitičko-podravska	645.666
Vukovarsko-srijemska	808.704
Zadarska	798.238
Neraspoređeno	643.209
Ukupno	52.486.738

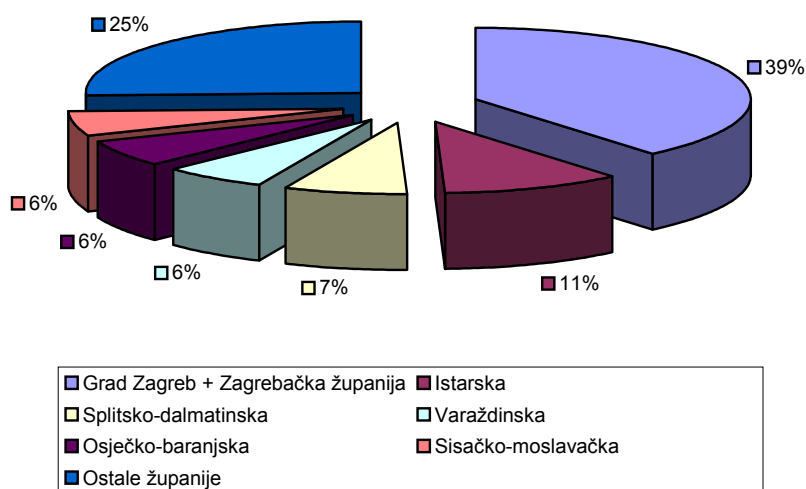
Iz podataka u **tablici 3.** može se procijeniti učešće pojedinih županija u strukturi robne razmjene.

Podaci u prvih deset mjeseci 2006. godine pokazuju da je rast izvoza nadmašio rast uvoza (Poslovni dnevnik, 13. 12. 2006.). Svježi podaci pokazuju da je dinamika rasta izvoza (17.3 %) premašila dinamiku rasta uvoza (14.5 %) nakon što su stope rasta izvoza i uvoza robnog deficita u devet mjeseci bile približno izjednačene. Pokrivenost uvoza izvozom je oko 50 %, što može biti indikator za analizu međunarodnog prijevoznog tržišta. Najznačajniji trgovinski partneri, koji su omogućili takve stope rasta izvoza u odnosu na 2005. godinu, su Italija (24%), BiH (3%), Njemačka (16%) i Slovenija (19%).

Za svrhu studije posebno je važno promatrati 'značajnije' županije kako je to prikazano u narednim grafikonima. Promatraju se:

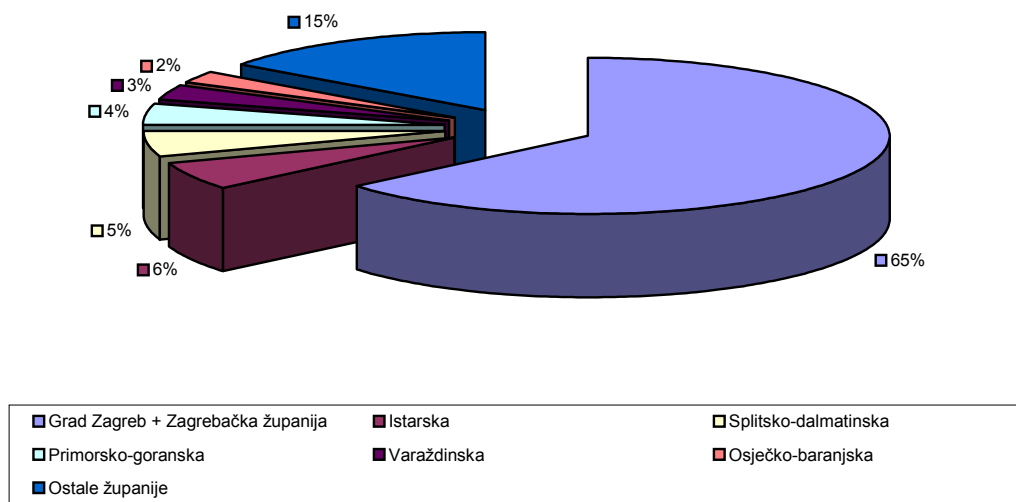
- ▷ grad Zagreb i Zagrebačka županija
- ▷ Istarska županija
- ▷ Splitsko dalmatinska županija
- ▷ Varaždinska
- ▷ Osječko baranjska županija
- ▷ Sisačko moslavačka
- ▷ ostale županije.

Na **grafikonu 22.** prikazan je robni izvoz po županijama (prema gore navedenoj podjeli).



Grafikon 22. Robni izvoz po županijama

Grafikonom 23. prikazan je robni uvoz po županijama.



Grafikon 23. Robni uvoz po županijama

Gotovo dvotrećinski udio grada Zagreba i zagrebačke županije u uvozu definira prostorno područje gdje se odvija najveći uvoz robe odnosno potrošnje u RH. Ujedno je to i završna faza robnog uvoza. Moguće je da se roba dalje distribuira u ostala mjesta vozilima domaćeg prijevoza. Iz analize uvoznih i izvoznih tokova moguće je izvesti zaključke glede prostornog lociranja intermodalnih transportno logističkih centara (što je predmet drugog dijela projektne studije).

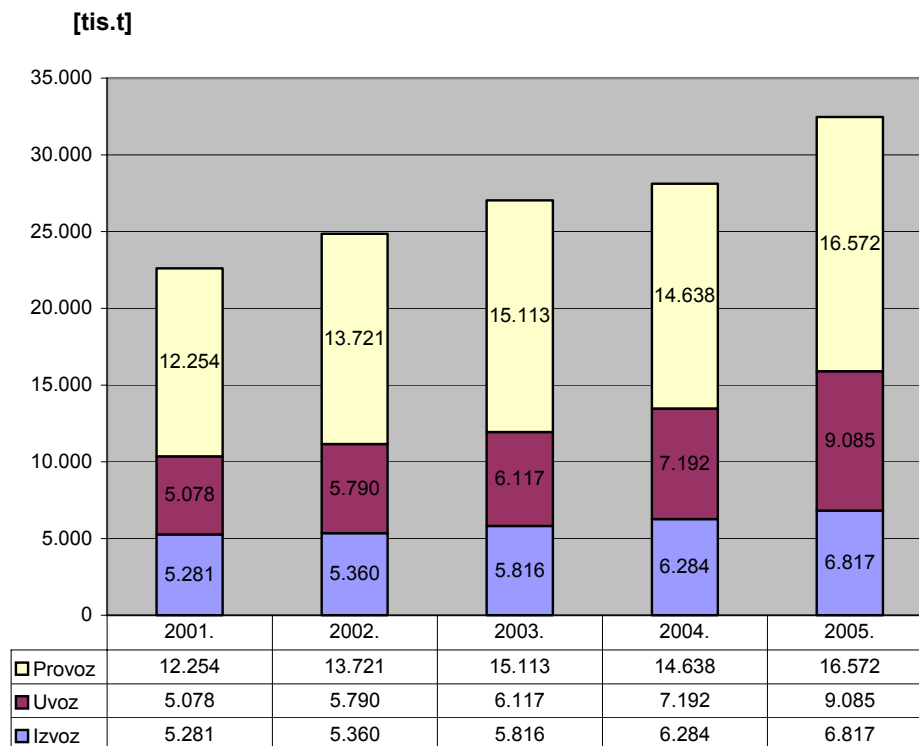
2.3 Robni tokovi međunarodnog cestovnog prijevoza

Robni tokovi međunarodnog cestovnog prijevoza uključuju tri vrste prijevoza:

- ▷ uvoz
- ▷ izvoz
- ▷ provoz.

Promatramo ukupni promet robe prema vrstama prijevoza te granični promet robe sa susjednim državama.

Na **grafikonu 24.** prikazana je količina tereta koja je prevezena u određenoj godini u uvozu, izvozu i provožu. Vidljiv je trend povećanja količine roba sa nešto izraženijim porastom uvoza i provoza. Posebno je važno istražiti robnu razmjenu sa susjednim državama (Italija, Bosna i Hercegovina, Srbija i Crna Gora te Mađarska) te prilagodbu graničnih prijelaza robnim tokovima međunarodnog cestovnog prijevoza. Od posebnog značaja je uvođenje novih rješenja graničnih prijelaza sa mogućnošću provođenja postupaka zaštite u sklopu ITS podsustava nacionalne sigurnosti i zaštite (funkcionalno područje 11).



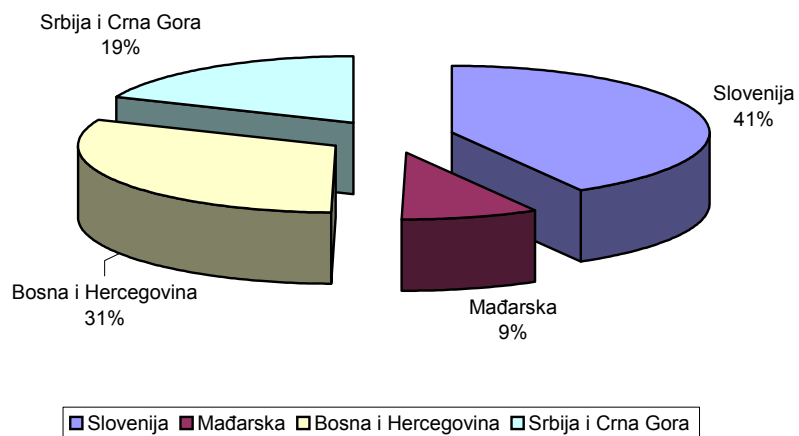
Grafikon 24. Količina tereta u uvozu, izvozu i provožu

Cestovni granični promet robe na hrvatskim graničnim prijelazima je u stalnom nominalnom porastu te su takva kretanja vrlo izgledna i u budućem vremenskom razdoblju. Kod graničnih prijelaza najopterećenijih teretnim prometom, samo granični prijelazi Bregana i Goričan imaju dostatnu kvalitetu infrastrukture (koju treba nadograditi prema ITS kriterijima).

Nova rješenja *fleet & freight managementa* imaju značajne implikacije na procedure i postupke na graničnim prijelazima uz smanjenje nepotrebnih čekanja i povećanje sigurnosti odnosno zaštite.

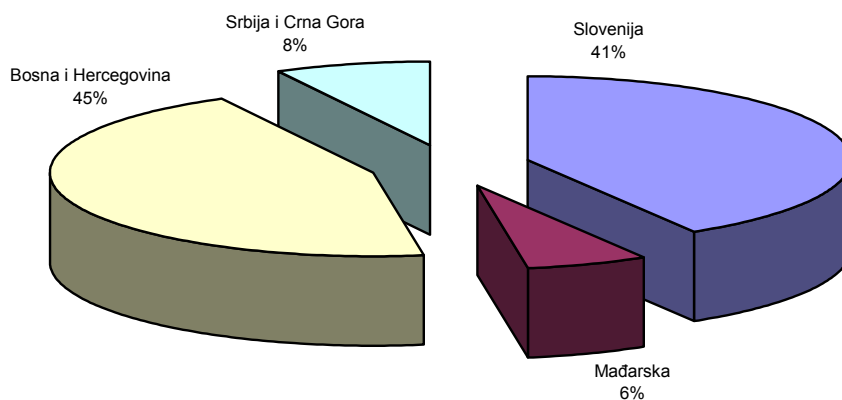
Prema prikupljenim podacima proizlazi da u 2005. godini ukupni cestovni granični promet ima porast od 44% u odnosu na 2001. Promet roba u prijevoznim procesima uvoznih obilježja ima porast od 79%.

Na **grafikonu 25.** prikazan je cestovni granični promet robe.



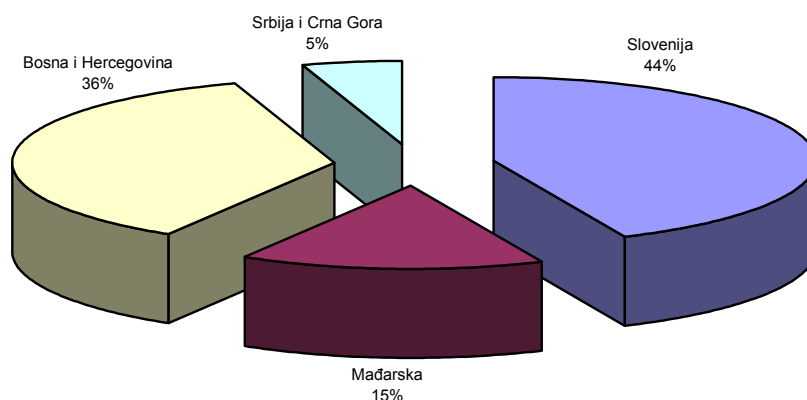
Grafikon 25. Cestovni granični promet robe

Cestovni granični promet robe u izvozu prikazan je na **grafikonu 26.**



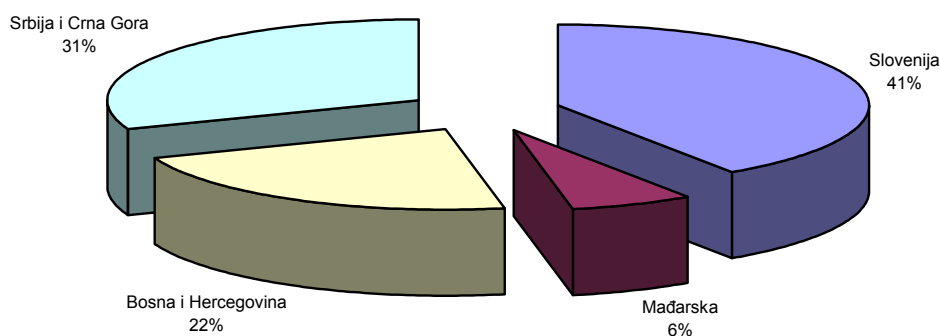
Grafikon 26. Cestovni granični promet robe u izvozu

Na **grafikonu 27.** prikazan je cestovni granični promet robe u uvozu.



Grafikon 27. Cestovni granični promet robe u uvozu

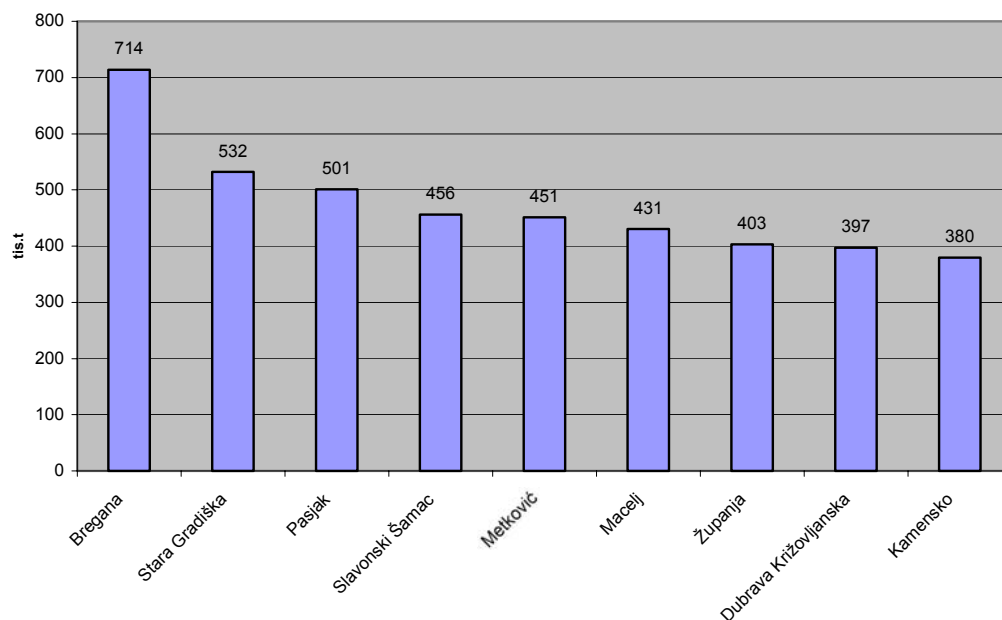
Na **grafikonu 28.** prikazan je cestovni granični promet robe u provožu.



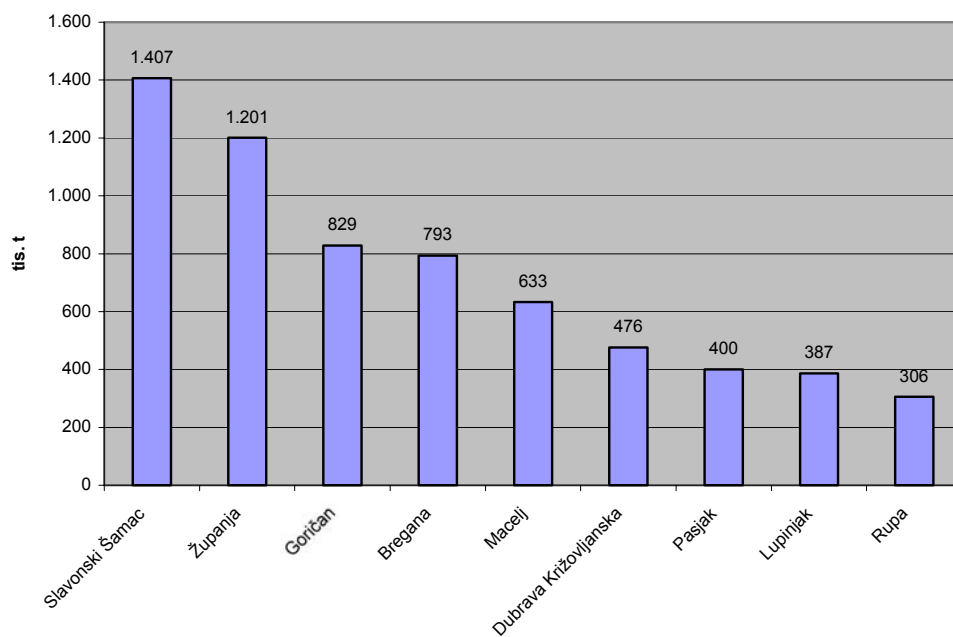
Grafikon 28. Cestovni granični promet robe u provožu

Od 1. siječnja 2008. godine Republika Hrvatska se uključuje u NCTS sustav. Riječ je o novom računalnom provoznom postupku koji bi trebao omogućiti ubrzanje graničnog prometa, smanjenje (otpremičkih) troškova te učinkovitije suzbijanje prijevara. Na taj način bi i NCTS sustav trebao doprinjeti povećanju konkurentnosti hrvatskih prijevoznika.

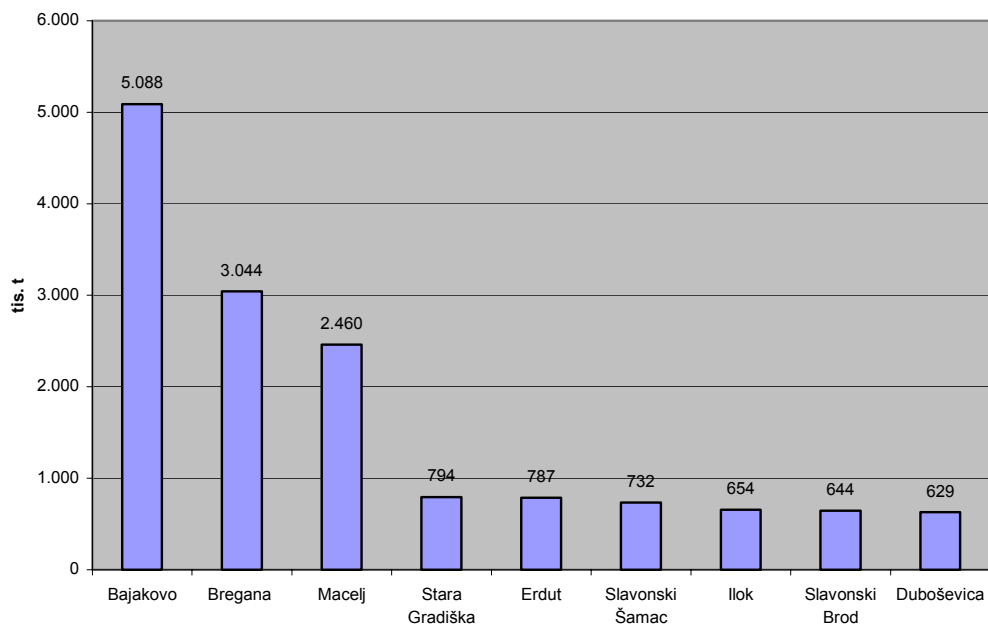
Na narednim grafikonima prikazane su količine tereta po graničnim prijelazima, i to zasebno za izvoz (**grafikon 29.**), uvoz (**grafikon 30.**) te provoz (**grafikon 31.**).



Grafikon 29. Prevezena količina tereta u izvozu po graničnim prijelazima



Grafikon 30. Prevezena količina tereta u uvozu po graničnim prijelazima



Grafikon 31. *Prevezena količina tereta u provozu po graničnim prijelazima*

Pri prijelazu državnih granica vozačko osoblje, shodno graničnom i bilateralnom režimu, obavlja niz raznih administrativnih aktivnosti. Svako smanjenje zaustavljanja i zadržavanja teretnih vozila na graničnim prijelazima može znatno smanjiti zagađenje okoliša. Na zadržavanje vozila na graničnim prijelazima utječe rad graničnih inspeksijskih službi, pa i to dovodi do smanjenog prijevoznog učinka. U postojećim uvjetima osposobljeno je 15 graničnih prijelaza koji podliježu veterinarskom, odnosno fitosanitarnom pregledu. Svi ovi prijelazi (osim graničnog prijelaza Kaštel) su kategorizirani kao veliki granični prijelazi.

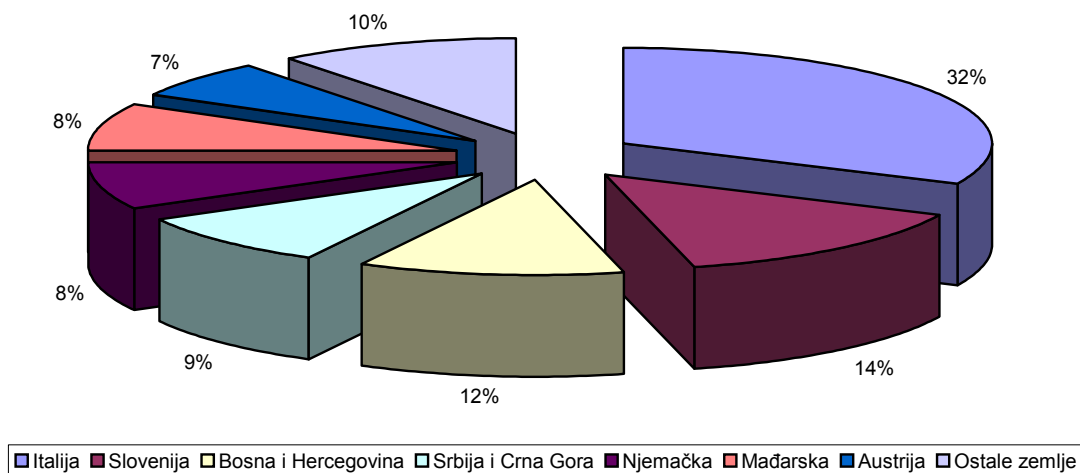
Granični prijelazi Bregana, Macelj, Goričan i Bajakovo osposobljeni su za veterinarski pregled tijekom cijele noći, a ostali samo dio dana. Obzirom na različitu visinu naknade za pregled veterinarske inspeksijske službe od 50%, prijevoznici se često odlučuju za obavljanje pregled tek ujutro. S obzirom da trećina uvoznih pošiljaka imaju odredište u Zagrebu i zagrebačkoj županiji, te da vožnja od prva tri navedena granična prijelaza do odredišta traje oko sat vremena, postoji mogućnost da se uvozno carinjenje i iskrcaj obave u istom danu uz manje prijevozne troškove. Za prijevoznike je vrlo važno razmotriti mogućnosti ukidanja „noćne tarife“ jer se i na taj način povećava protok vozila i njihov učinak.

Posebno je nepovoljna situacija s pošiljkama koje zahtjevaju sanitarnu kontrolu (opasne i eksplozivne tvari), jer su velika opasnost i mogu biti uzrokom ekoloških incidenata (u slučaju nesreće). Danas je za ovakve terete osposobljeno malo graničnih prijelaza, a sanitarni pregledi se rade jedino tijekom dana (od ponedjeljka do petka), a sanitarni inspektor dolazi tek nakon upućenog poziva.

U postojećim uvjetima, poteškoće prijevoznika su i u tome što se nije udovoljilo inicijativi za objedinjenjem svih graničnih službi pri jednom ministarstvu ili nekom drugom državnom tijelu, pa se pojavljuju problemi njihove koordinacije. Navedeni razlozi, u cjelini gledano, negativno se odražavaju na prijevozni učinak i smanjenje

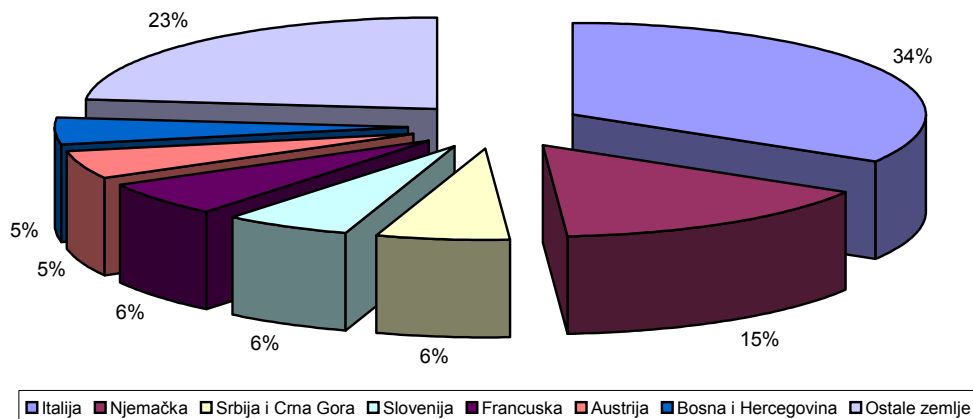
konkurentnosti hrvatskih prijevoznika, ali su od utjecaja i na privlačenje prometnih tokova u provozu.

U **grafikonu 32.** prikazana je količina tereta u izvozu prema zemljama iskrcaja. Najveći udjel imaju Italija (32 %), Slovenija (14 %), Bosna i Hercegovina (12 %).



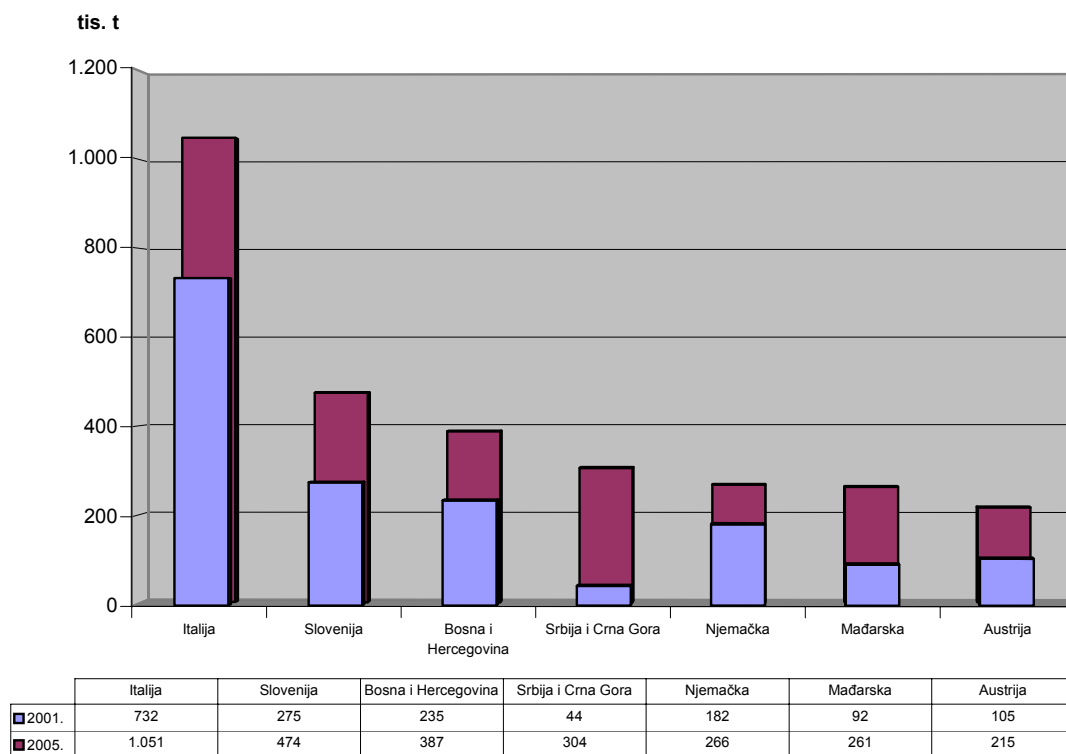
Grafikon 32. Količina tereta u izvozu prema zemljama iskrcaja

Na **grafikonu 33.** prikazan je prijevozni učinak u izvozu prema zemljama iskrcaja gdje je najznačajniji udjel Italije sa 34 %, te Njemačke sa 15%. Razlika između količina tereta i prijevoznog učinka nastala je zbog bitno veće udaljenosti prijevoza prema destinacijama u Njemačkoj u odnosu na Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu koje zauzimaju drugo i treće mjesto po količinama izvezenog tereta.



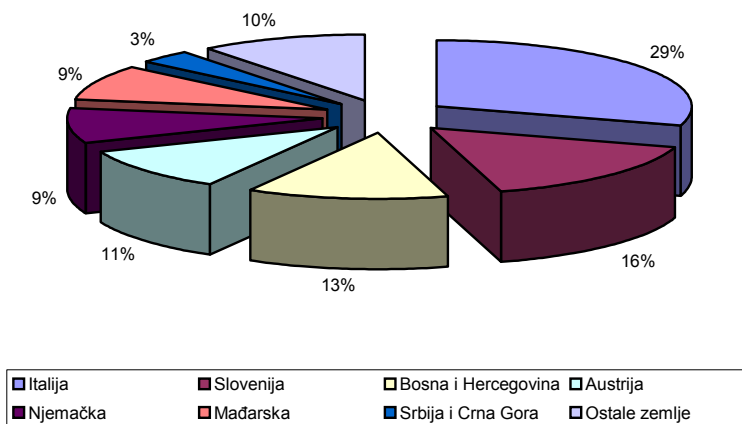
Grafikon 33. Prijevozni učinak u izvozu prema zemljama iskrcaja

Količine tereta iskazana u naturalnim pokazateljima ilustrirana je na **grafikonu 34.** Komparativno su prikazane 2001. i 2005. godina za prethodno navedene zemlje.



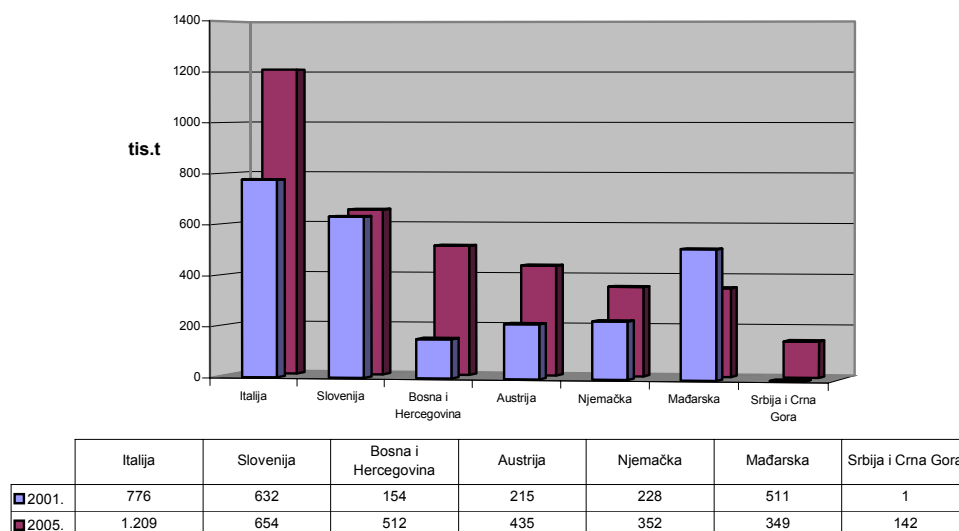
Grafikon 34. *Količina tereta u izvozu prema zemljama iskrcaja*

Prevezene količine tereta u uvozu prema zemljama ukrcaja prikazane su na **grafikonu 35.**



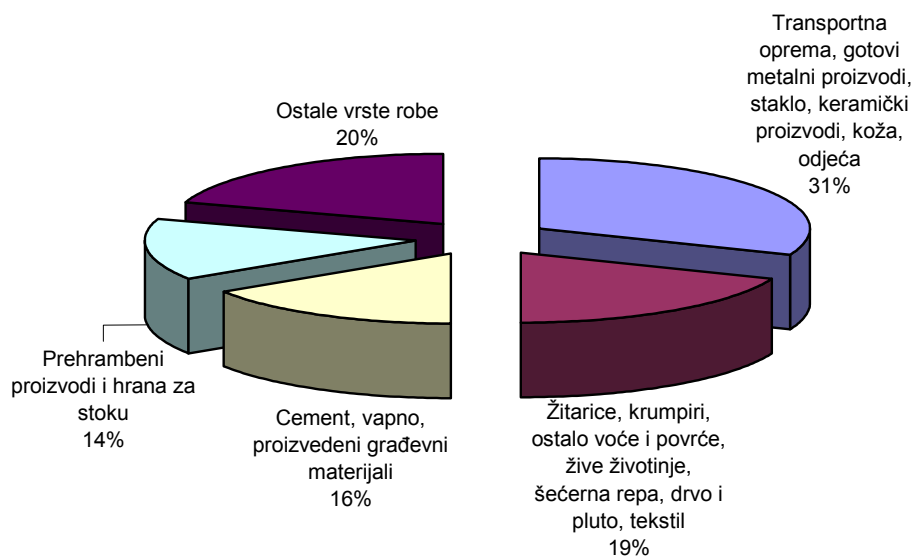
Grafikon 35. *Količina tereta u uvozu prema zemljama ukrcaja*

Na **grafikonu 36.** prikazana je količina tereta u uvozu prema zemljama ukrcaja, za 2001. i 2005. godinu. Vidljivo je da se uvoz iz Italije znatno povećao (preko 50 %), dok se kod nekih zemalja čak i smanjuje (npr., Mađarska).

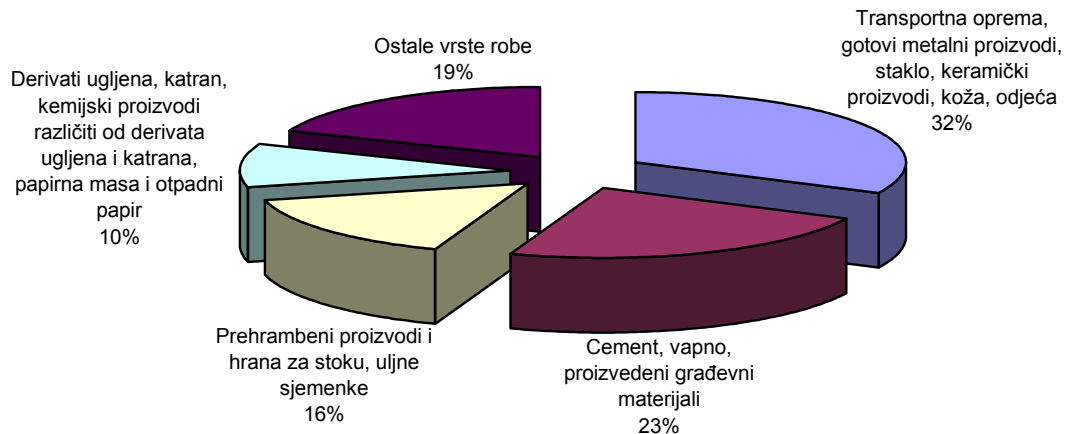


Grafikon 36. Prevezena količina tereta u uvozu prema zemljama ukrcaja

U narednim grafikonima prikazane su količine tereta prema strukturi robe u iskrcaju (**grafikon 37.**) i ukrcaju (**grafikon 38.**).

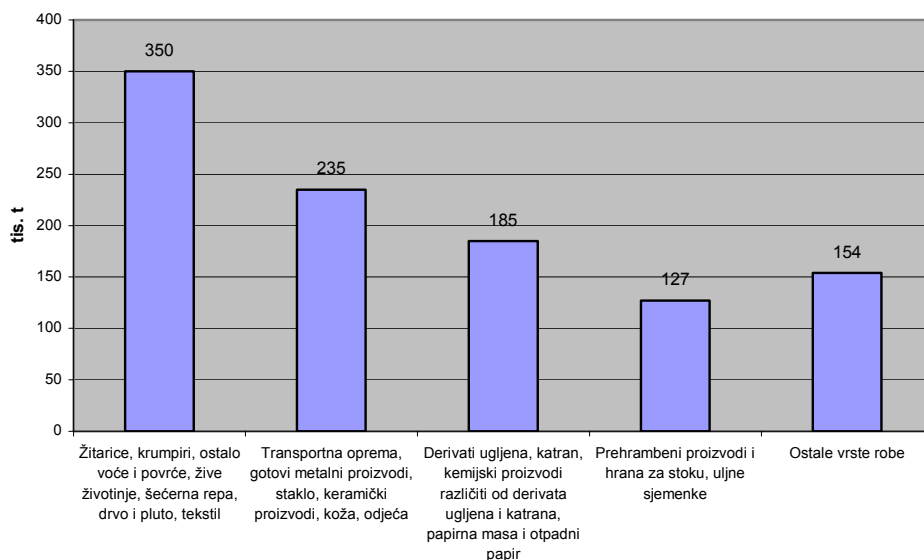


Grafikon 37. Količine tereta prema strukturi robe u iskrcaju



Grafikon 38. Količine tereta prema strukturi robe u ukrcaju

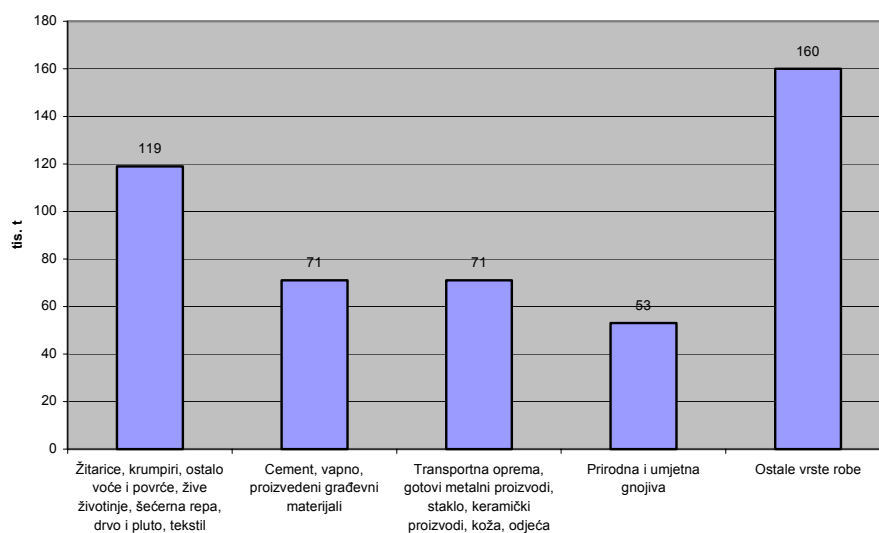
Količina tereta prema strukturi robe za Italiju prikazana je u **grafikonu 39.**



Grafikon 39. Količina tereta prema strukturi robe iskrcane u Italiji

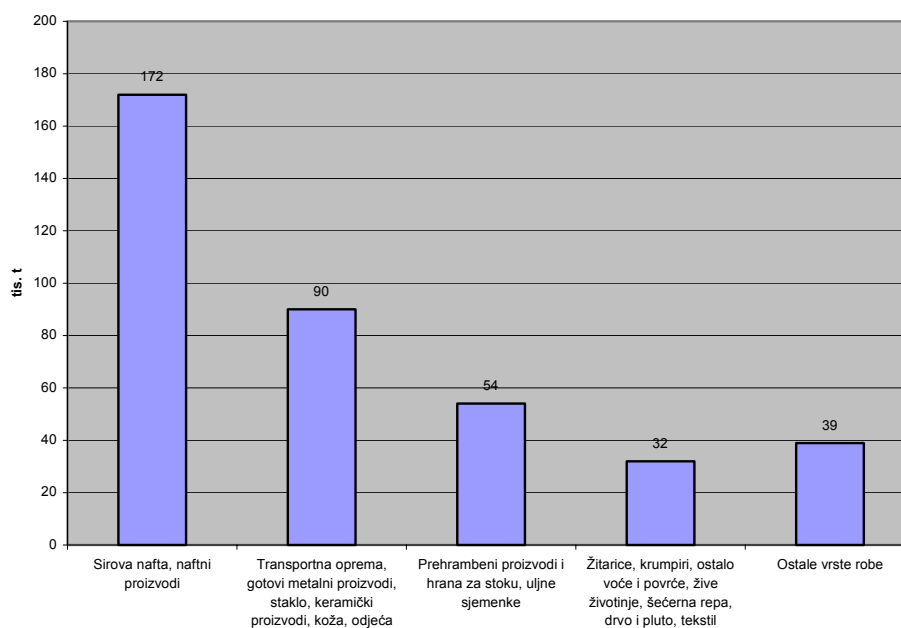
Proizvodi iz najviše zastupljene skupine roba, u kojoj dominira šećer, u 2005. godini imaju porast od 49 % u odnosu na 2001. godinu. U 2005. godini izvezeno je cca. 240 tisuća tona šećera, gdje je prednjačila Italija, a u prvih deset mjeseci 2006. godine stopa rasta izvoza šećera u odnosu na isto razdoblje 2005. godine je 19%. U 2007. godini, od strane Europske unije stupa na snagu najveća dopuštena kvota izvoza šećera od 180 tisuća tona. To ograničenje imati će negativan utjecaj na učinak hrvatskih prijevoznika.

Količina tereta prema strukturi robe za Sloveniju prikazana je u **grafikonu 40**.



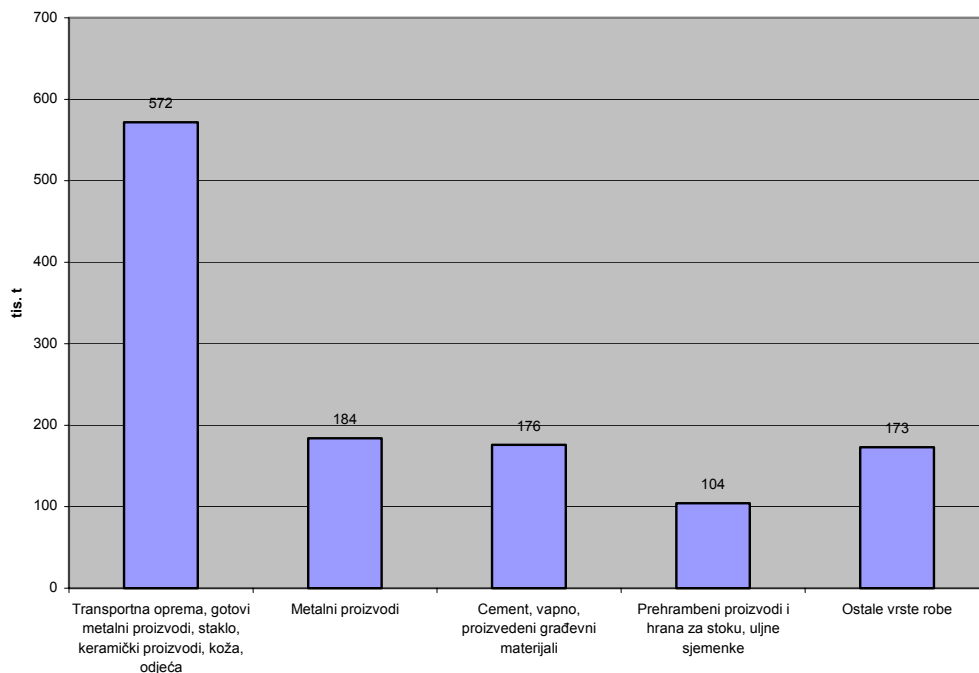
Grafikon 40. Količina tereta prema strukturi robe iskrcane u Sloveniji

Količina tereta prema strukturi robe za Bosnu i Hercegovinu prikazana je u **grafikonu 41**.



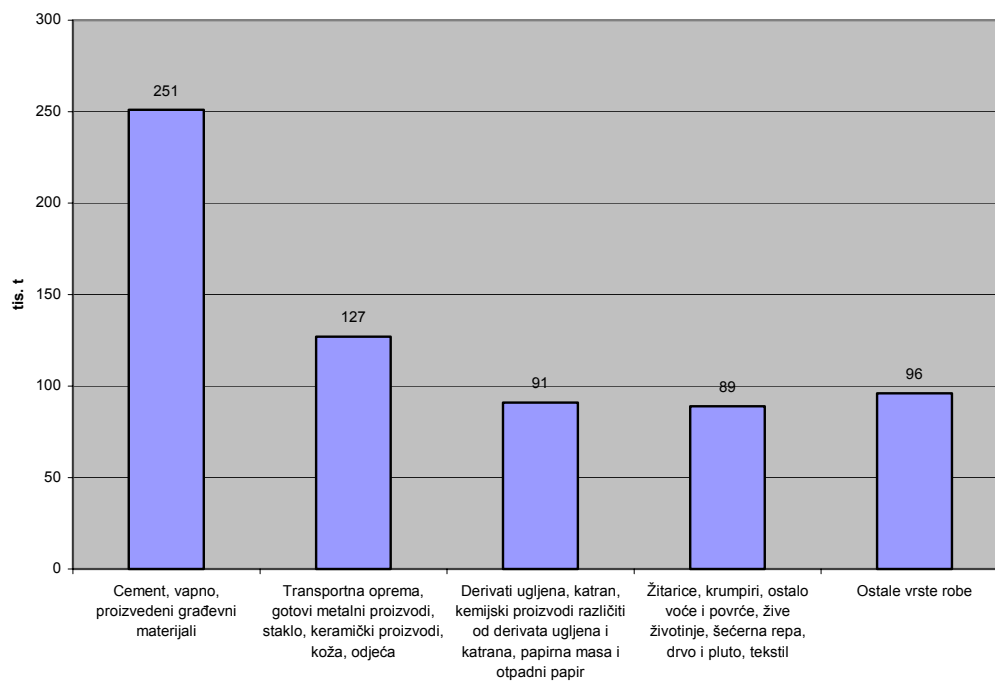
Grafikon 41. Količina tereta prema strukturi robe iskrcane u Bosni i Hercegovini

Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Italiji prikazana je **grafikonom 42.**



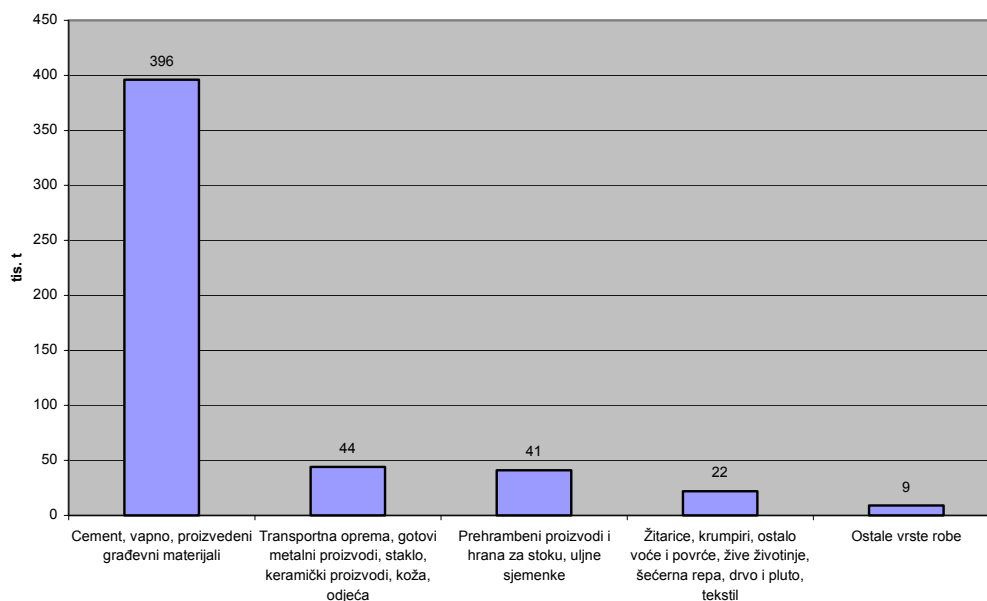
Grafikon 42. Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Italiji

Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Sloveniji prikazana je **grafikonom 43.**



Grafikon 43. Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Sloveniji

Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Bosni i Hercegovini prikazana je **grafikonom 44.**



Grafikon 44. Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Bosni i Hercegovini

Iz komparativne analize strukture robe po promatranim zemljama mogu se izvući odgovarajući zaključci. Npr., u strukturi izvoza iz Hrvatske u Bosnu i Hercegovinu naročito je prisutan građevni materijal; u strukturi uvoza iz Italije dominiraju gotovi metalni proizvodi, koža, odjeća, itd.

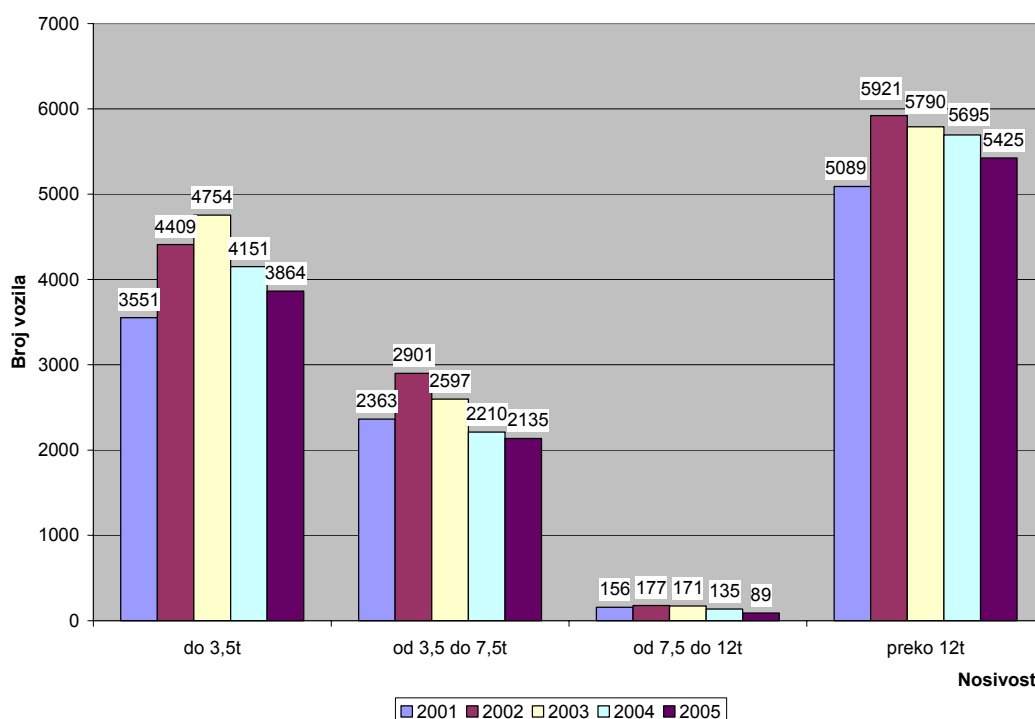
3. ANALIZA PRIJEVOZNIH SREDSTAVA I PRIJEVOZNIKA

3.1 Broj licenciranih prijevoznika i vozila u međunarodnom prijevozu

Nakon analize prijevozne potražnje potrebno je sustavnije analizirati strukturu voznog parka (prijevoznih sredstava) i licenciranih prijevoznika za međunarodni prijevoz roba. Težište je na osnovnom pregledu strukture voznog parka cestovnog teretnog prijevoza u Republici Hrvatskoj. Struktura vozila analizirana je prema metodologiji Državnog zavoda za statistiku, tako da se razlikuju:

- ▷ javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe
- ▷ vrste vozila (po nosivosti, namjeni i ekološkim značajkama) i
- ▷ prema teritorijalnoj pripadnosti pojedinim županijama, odnosno regijama.

Moguće su i drugačije analize kako je to naznačeno u udžbenicima i publikacijama. Struktura vozila prema kriteriju nazivne nosivosti prikazana je **grafikonom 45**.



Grafikon 45. Količina tereta prema strukturi robe ukrcane u Bosni i Hercegovini

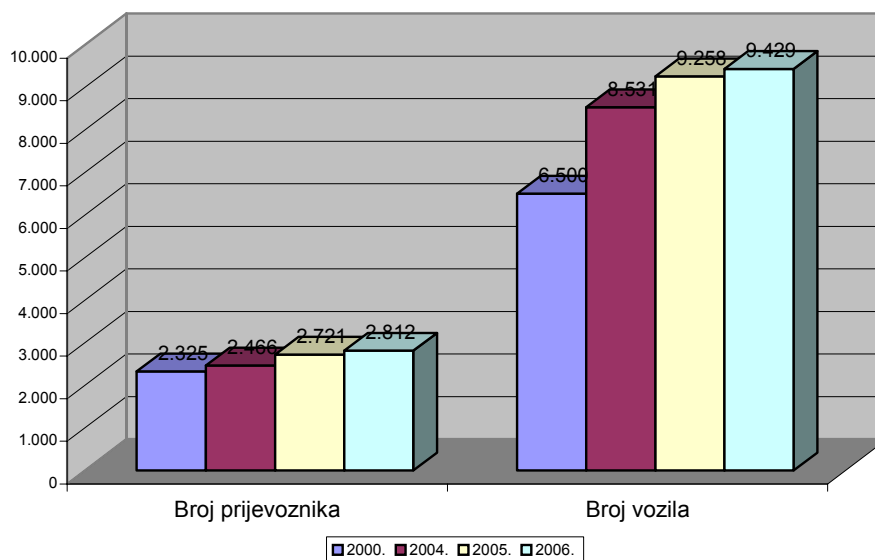
Spomenute regije obuhvaćaju sve hrvatske županije i podjednake su površine. Prikaz broja prijevoznika i teretnih vozila po regijama i županijama Republike Hrvatske dat je u **tablici 4**.

Tablica 4. Broj prijevoznika i teretnih prijevoznih sredstava Republike Hrvatske po županijama i regijama u 2006. godini

REGIJE	Broj lic. vozila		Broj lic. prijevoznika	
		%		%
Regija "Zagreb"	3.113	33,0	902	32,1
GRAD ZAGREB	1.689	17,9	472	16,8
ZAGREBAČKA	915	9,7	269	9,6
SISAČKO-MOSLAVAČKA	355	3,8	97	3,4
KARLOVAČKA	154	1,6	64	2,3
Regija "Varaždin"	2.736	29,0	690	24,5
BJELOVARSKO-BILOGORSKA	560	5,9	90	3,2
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	293	3,1	77	2,7
KRAPINSKO-ZAGORSKA	524	5,6	169	6,0
MEĐIMURSKA	421	4,5	120	4,3
VARAŽDINSKA	938	9,9	234	8,3
Regija "Osijek"	1.439	15,3	445	15,8
BRODSKO-POSAVSKA	304	3,2	115	4,1
OSJEČKO-BARANJSKA	633	6,7	175	6,2
POŽEŠKO-SLAVONSKA	196	2,1	39	1,4
VIROVITIČKO-PODRAVSKA	103	1,1	36	1,3
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	203	2,2	80	2,8
Regija "Rijeka"	1.259	13,4	461	16,4
ISTARSKA	659	7,0	258	9,2
LIČKO-SENJSKA	32	0,3	11	0,4
PRIMORSKO-GORANSKA	568	6,0	192	6,8
Regija "Split"	882	9,4	314	11,2
DUBROVAČKO-NERETVANSKA	148	1,6	48	1,7
SPLITSKO-DALMATINSKA	530	5,6	181	6,4
ŠIBENSKO-KNINSKA	104	1,1	37	1,3
ZADARSKA	100	1,1	48	1,7
REPUBLIKA HRVATSKA	9.429		2.812	

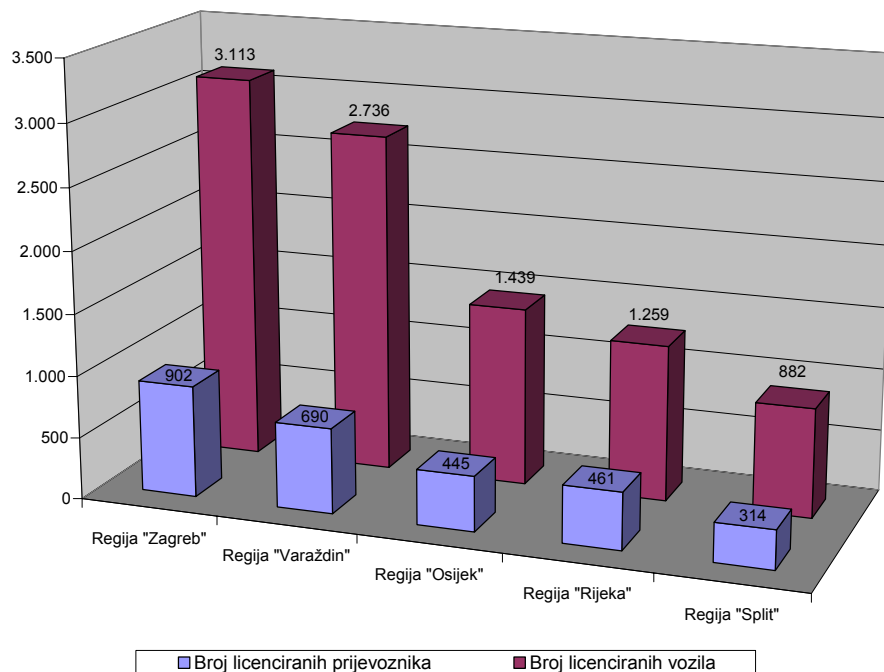
Izvor: MMTPR, ožujak 2006.

Na **grafikonu 46.** prikazan je broj prijevoznika i broj vozila u Republici Hrvatskoj po godinama.

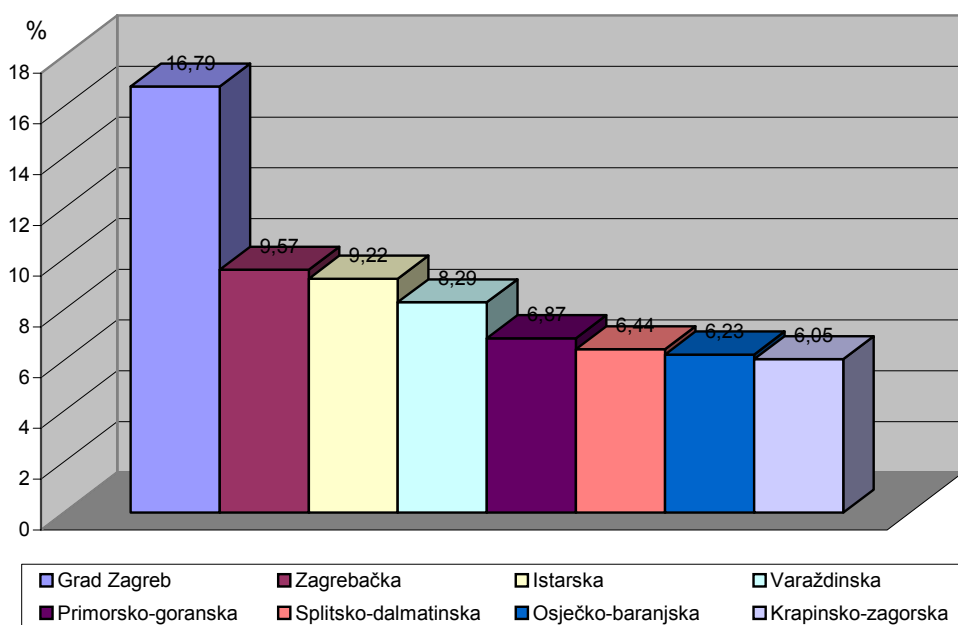
**Grafikon 46.** Broj licenciranih prijevoznika i vozila u Republici Hrvatskoj

Iz prikaza je vidljiv blagi porast broja prijevoznika u okviru očekivanja budući da je porast broja prijevoznika u korelaciji sa rastom bruto društvenog proizvoda. Stopa rasta broja vozila se smanjuje.

Na **grafikonu 47.** prikazani su licencirani prijevoznici i vozila po regijama.

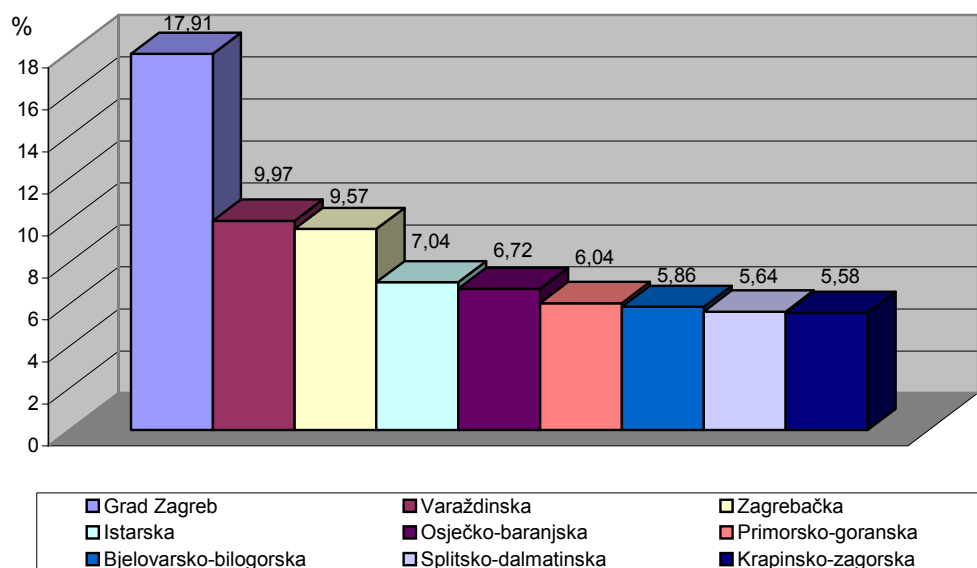


Grafikon 47. Broj licenciranih prijevoznika i vozila po regijama
Postotni udjel prijevoznika (po županijama) prikazan je na **grafikonu 48.**



Grafikon 48. Postotni udjel prijevoznika po županijama

Grad Zagreb i Zagrebačka županija imaju dominantni broj prijevoznika (više od 26%). Županije sa manjim brojem prijevoznika nisu prikazane na gornjem grafikonu. Struktura vozila po županijama prikazana je na **grafikonu 49**.

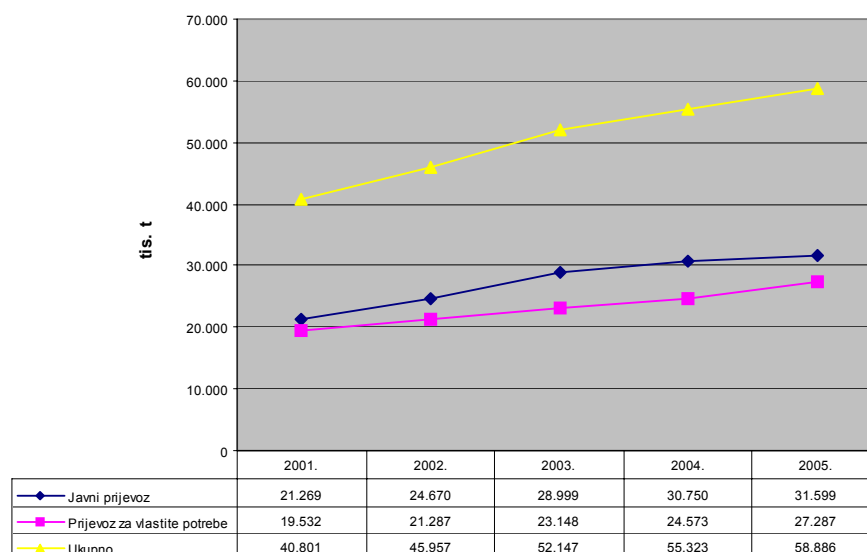


Grafikon 49. Struktura vozila po županijama

Grad Zagreb i Zagrebačka županija imaju dominantni broj teretnih vozila (skoro 28%). Županije sa manjim brojem prijevoznika nisu prikazane na gornjem grafikonu.

3.2 Javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe

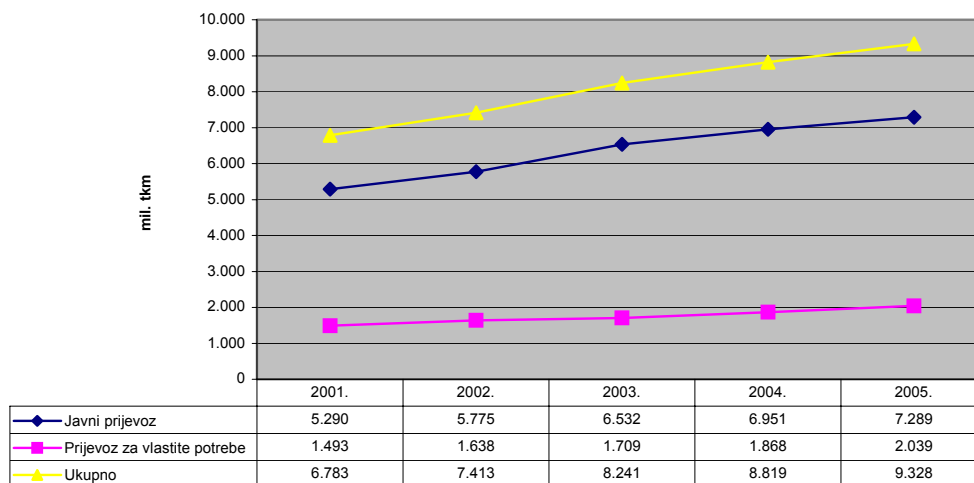
Podjela voznog parka prema ustroju vlasništva odnosno obavljanju javnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe objašnjena je prikazom na slijedećim grafikonima.



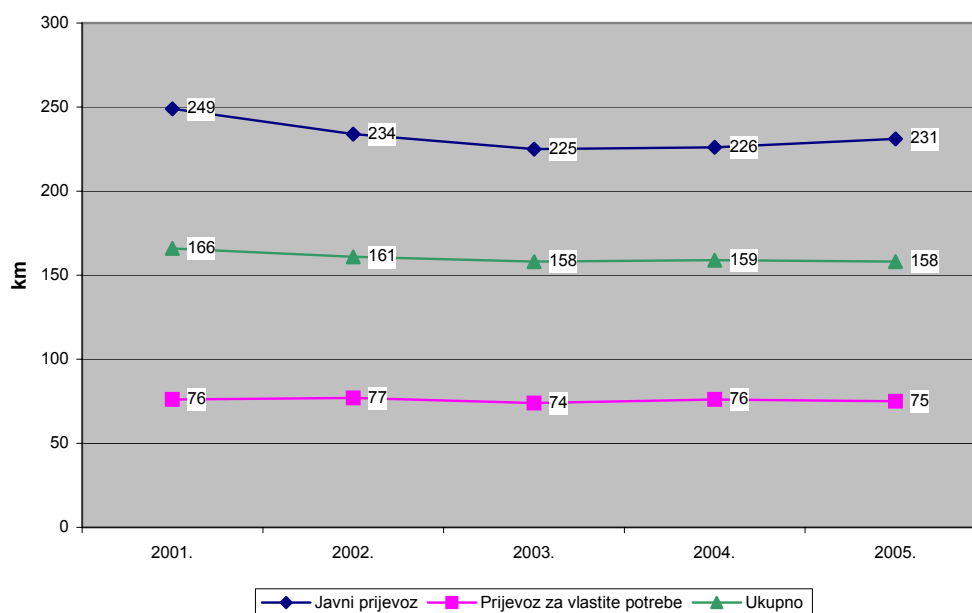
Grafikon 50. Količina tereta u javnom prijevozu i prijevozu za vlastite potrebe

Grafikon 50. prikazuje količinu tereta (u tisućama tona) u javnom prijevozu i prijevozu za vlastite potrebe tijekom petogodišnjeg razdoblja.

Na **grafikonu 51.** prikazan je prijevozni učinak (u milijunima tonskih kilometara) prema ustroju vlasništva teretnih vozila (javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe). Može se uočiti da je učinak prijevoza za vlastite potrebe znatno manji (što je posljedica prijevoza na kraćim relacijama).



Grafikon 51. *Prijevozni učinak u javnom prijevozu i prijevozu za vlastite potrebe*
Prema **grafikonu 52.** mogu se uočiti promjene u srednjoj udaljenosti prijevoza jedne tone tereta u promatranom petogodišnjem periodu.



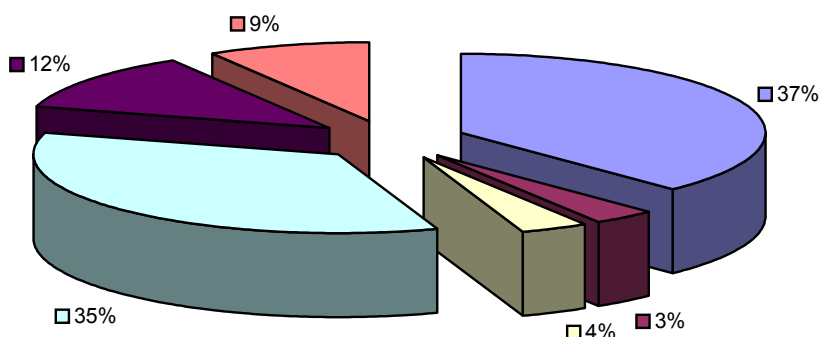
Grafikon 52. *Srednja udaljenost prijevoza jedne tone tereta*

3.3 Analiza strukture vozila prema vrsti - namjeni

Analiza strukture vozila prema vrsti - namjeni uključuje sljedeće vrste vozila:

- ▷ otvorena vozila/ravna s ceradom
- ▷ druga zatvorena vozila
- ▷ hladnjače
- ▷ kiperi
- ▷ vozila za prijevoz živih životinja
- ▷ cisterne
- ▷ ostala vozila

Prikaz prevezenih količina tereta prema navedenim vrstama vozila dat je na **grafikonu 53**.

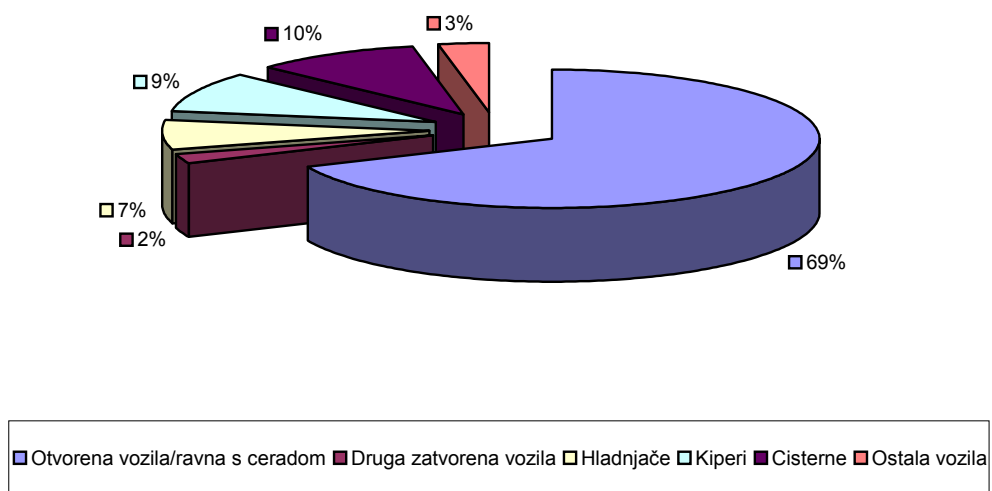


■ Otvorena vozila/ravna s ceradom ■ Druga zatvorena vozila ■ Hladnjače ■ Kiperi ■ Cisterne ■ Ostala vozila

Grafikon 53. Prevezena količina tereta prema vrstama vozila

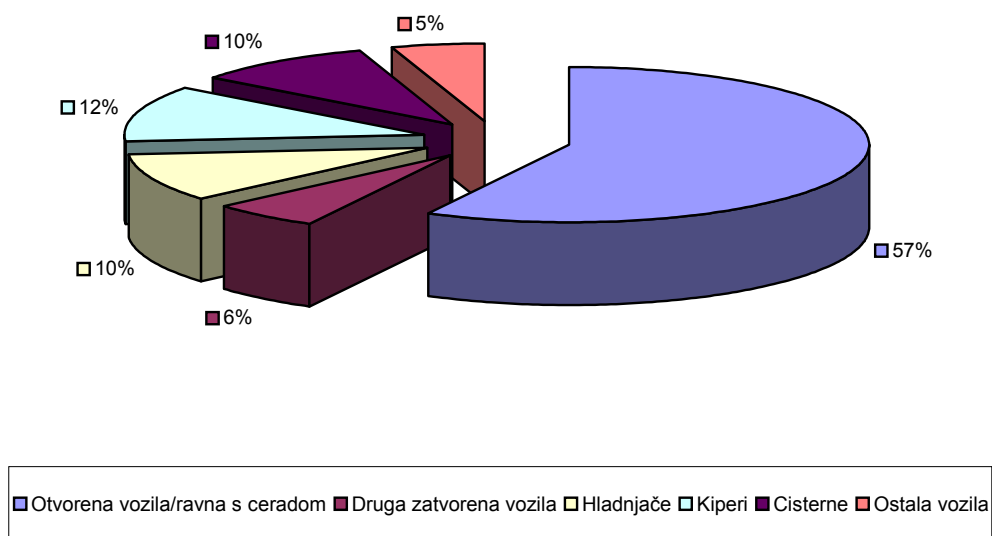
Iz **grafikona 53** je vidljiv dominantni udjel otvorenih vozila - ravnih s ceradom (37%), kiperi (35%) te cisterne (12%). Velik udjel u ukupnoj prevezenoj količini tereta imaju kiper vozila zbog značajnog obujma građevinskih radova. Kiper vozila imaju obilježje velike nazivne nosivosti (20 tona i više) pa je očekivano velika prevezena količina tereta, ali se istovremeno tereta prevozi na malim udaljenostima, što rezultira malim prijevoznim učinkom u tonskim kilometrima (**grafikon 54**), malim ukupno pređenim putem (**grafikon 55**), odnosno malim pređenim putem pod teretom (**grafikon 56**).

Udjel pojedinih vrsta vozila u prijevoznom učinku pokazano je na **grafikonu 53**.



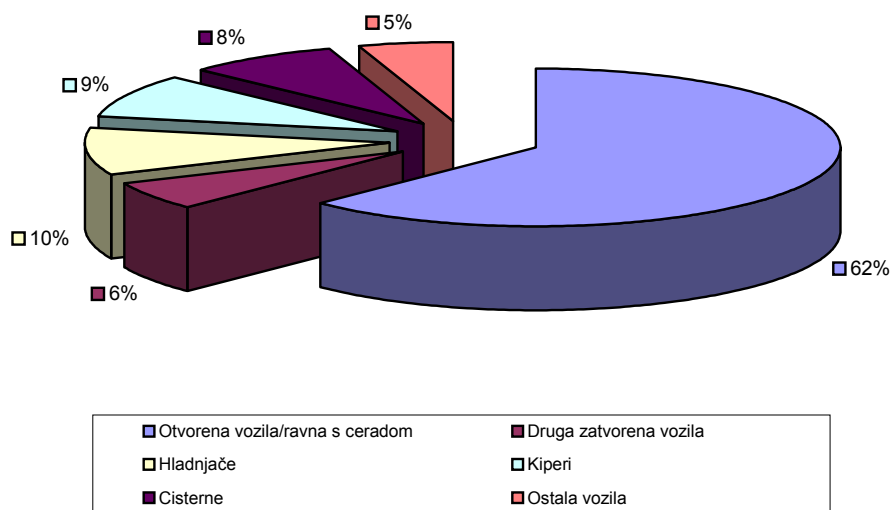
Grafikon 53. Udjel pojedinih vrsta vozila u prijevoznom učinku

Ukupni prijeđeni put prema gore naznačenim vrstama - namjenama vozila prikazan je na **grafikonu 54**.



Grafikon 54. Ukupni prijeđeni put prema vrstama vozila

Prijeđeni put s teretom prema gore navedenim vrstama vozila prikazan je na **grafikonu 55**.



Grafikon 55. *Prijeđeni put s teretom prema vrstama vozila*

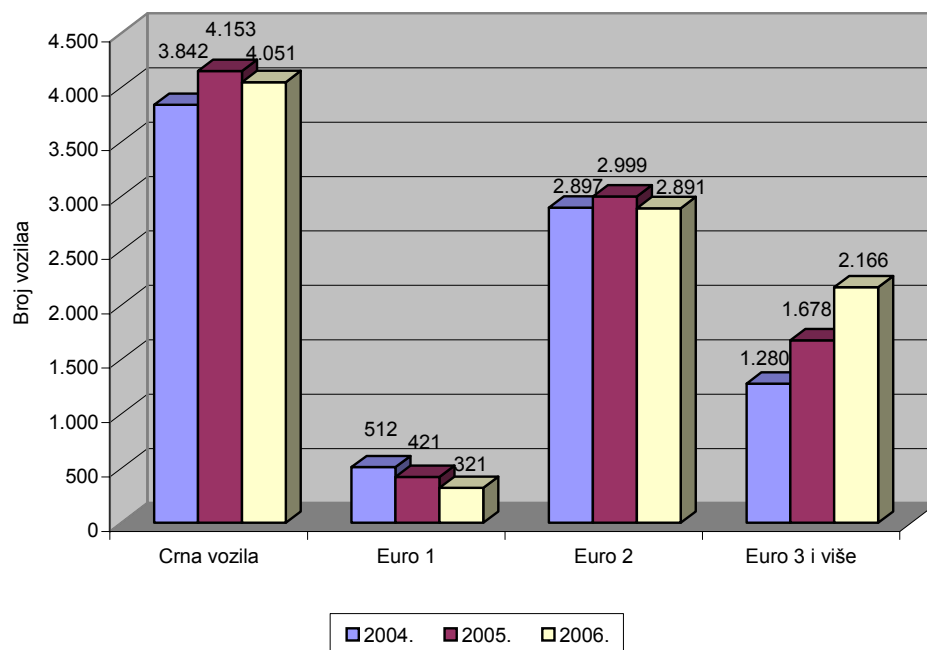
Iz **grafikona 55** je vidljiva dominacija otvorenih vozila – ravnih s ceradom u kontekstu pređenog puta pod teretom, ali okvirni odnos navedene vrste vozila prema ostalima (60 : 40) vrijedi i za većinu drugih pokazatelja koji nisu navedeni. Međutim, zbog povećane ponude s takvim vozilima se, u pravilu, postižu i niže vozarine.

3.4 Analiza prijevoznih sredstava prema ekološkim kriterijima

Kategorizacija prijevoznih sredstava (vozila) prema ekološkim kriterijima izvedena je tako da postoje sljedeće osnovne kategorije:

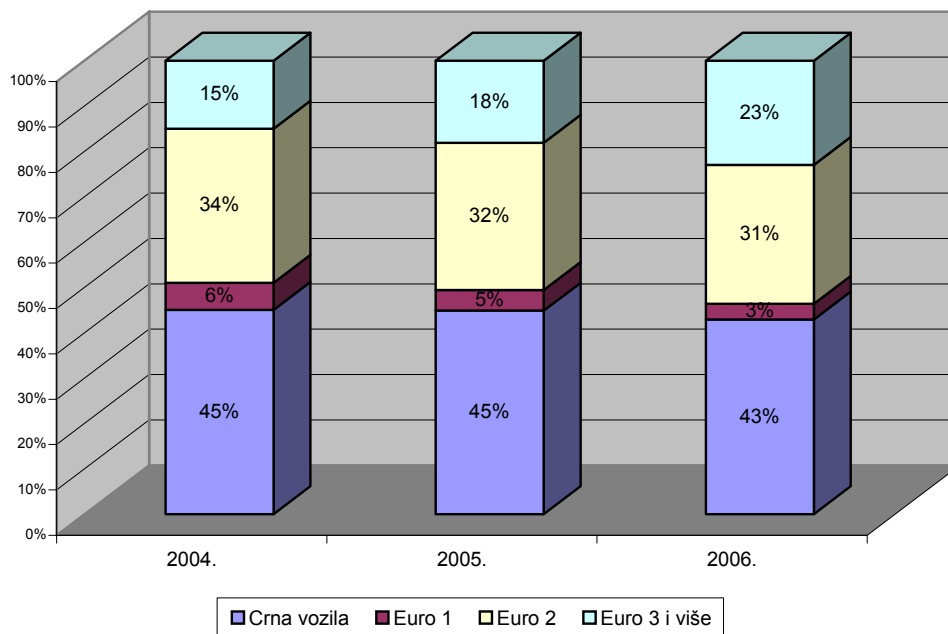
- ▷ 'crna vozila'
- ▷ Euro 1
- ▷ Euro 2
- ▷ Euro 3 i više

Na **grafikonu 56**, prikazan je broj vozila pojedine kategorije i trend promjene strukture vozila promatrano u tri godine. Uočljiva je relativno mala zastupljenost vozila Euro 3 i viših kategorija.



Grafikon 56. Broj vozila u Republici Hrvatskoj prema ekološkim kriterijima

Postotni udjel pojedine kategorije vozila prikazan je na **grafikonu 57.**



Grafikon 57. Postotni udjel pojedinih kategorija vozila prema ekološkim kriterijima

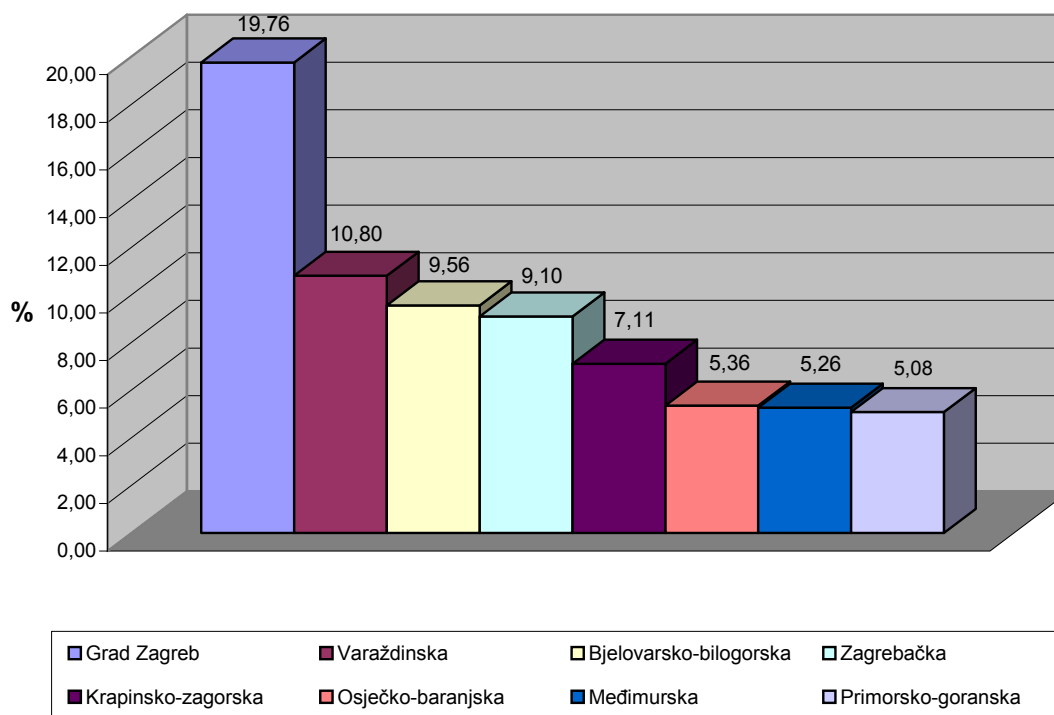
Detaljniji prikaz strukture licenciranih teretnih vozila prema ekološkim kriterijima u Republici Hrvatskoj (po županijama i regijama) u 2006. godini dat je u **tablici 5.**

Tablica 5. Struktura teretnih vozila prema ekološkim kriterijima po županijama i regijama u 2006. godini

REGIJE ŽUPANIJE	LICENCIRANA CESTOVNA TERETNA VOZILA									
	EURO 3	%	EURO 2	%	EURO 1	%	CRNA	%	Ukupno	%
Regija "Zagreb"	729	33,66	949	32,83	88	27,41	1.347	33,25	3.113	33,02
GRAD ZAGREB	428	19,76	472	16,33	29	9,03	760	18,76	1.689	17,91
ZAGREBAČKA	197	9,10	306	10,58	29	9,03	383	9,45	915	9,70
SISAČKO-MOSLAVAČKA	72	3,32	132	4,57	26	8,10	125	3,09	355	3,76
KARLOVAČKA	32	1,48	39	1,35	4	1,25	79	1,95	154	1,63
Regija "Varaždin"	791	36,52	850	29,40	100	31,15	995	24,56	2.736	29,02
BJELOVARSKO-BILOGORSKA	207	9,56	107	3,70	31	9,66	215	5,31	560	5,94
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	82	3,79	96	3,32	13	4,05	102	2,52	293	3,11
KRAPINSKO-ZAGORSKA	154	7,11	204	7,06	17	5,30	149	3,68	524	5,56
MEĐIMURSKA	114	5,26	139	4,81	8	2,49	160	3,95	421	4,46
VARAŽDINSKA	234	10,80	304	10,52	31	9,66	369	9,11	938	9,95
Regija "Osijek"	219	10,11	482	16,67	59	18,38	679	16,76	1.439	15,26
BRODSKO-POSAVSKA	43	1,99	133	4,60	7	2,18	121	2,99	304	3,22
OSJEČKO-BARANJSKA	116	5,36	177	6,12	34	10,59	306	7,55	633	6,71
POŽEŠKO-SLAVONSKA	35	1,62	86	2,97	9	2,80	66	1,63	196	2,08
VIROVITIČKO-PODRAVSKA	15	0,69	32	1,11	3	0,93	53	1,31	103	1,09
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	10	0,46	54	1,87	6	1,87	133	3,28	203	2,15
Regija "Rijeka"	286	13,20	314	10,86	39	12,15	620	15,30	1.259	13,35
ISTARSKA	168	7,76	151	5,22	26	8,10	314	7,75	659	6,99
LIČKO-SENJSKA	8	0,37	6	0,21	0	0,00	18	0,44	32	0,34
PRIMORSKO-GORANSKA	110	5,08	157	5,43	13	4,05	288	7,11	568	6,02
Regija "Split"	141	6,51	296	10,24	35	10,90	410	10,12	882	9,35
DUBROVAČKO-NERETVANSKA	29	1,34	43	1,49	7	2,18	69	1,70	148	1,57
SPLITSKO-DALMATINSKA	84	3,88	176	6,09	18	5,61	252	6,22	530	5,62
ŠIBENSKO-KNINSKA	17	0,78	40	1,38	9	2,80	38	0,94	104	1,10
ZADARSKA	11	0,51	37	1,28	1	0,31	51	1,26	100	1,06
REPUBLIKA HRVATSKA	2.166	22,97	2.891	30,66	321	3,40	4.051	42,96	9.429	100,00

Izvor: MMTPR

Struktura vozila kategorije Euro 3 po županijama prikazana je na **grafikonu 58.**



Grafikon 58. *Struktura Euro 3 vozila po županijama*

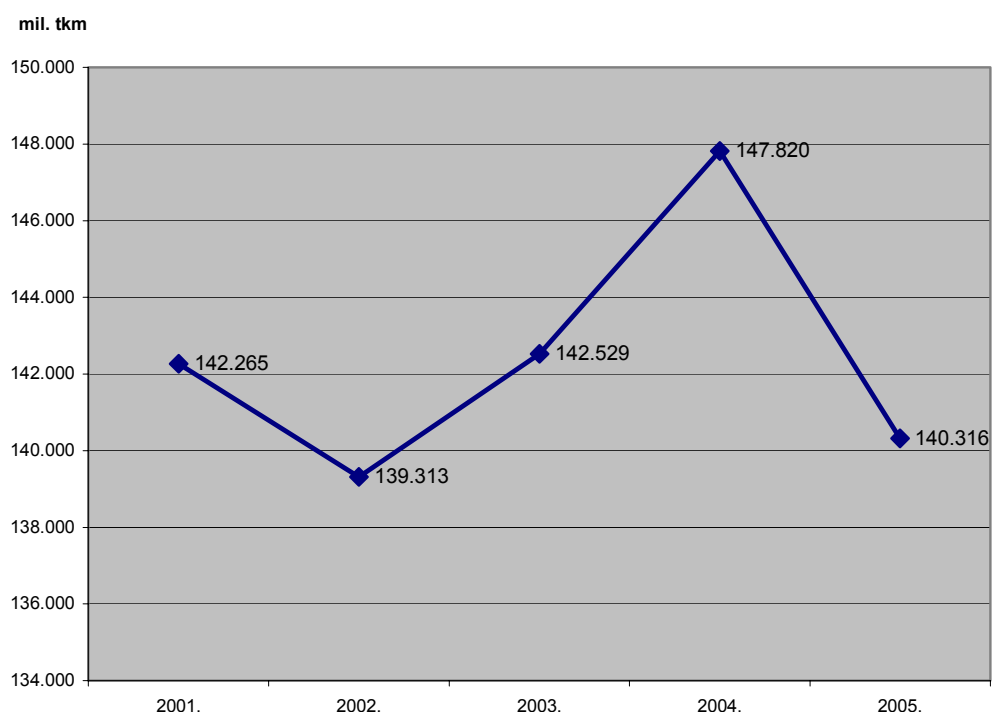
4. ANALIZA PRIJEVOZNOG UČINKA TERETNIH VOZILA

4.1 Analiza domaćeg prijevoza roba

Pored analize količine prevezenog tereta (u tonama) ključno pitanje je analiza prijevoznog učinka cestovnih teretnih vozila (iskazanog u ostvarenim tonskim kilometrima – tkm). Takav način iskazivanja učinka je po svojoj sadržajnosti je bogatiji od učinka u obliku količine prevezenog tereta budući uzima u obzir i udaljenost prijevoza tereta.

Pored toga, prijevozni učinak iskazan u tonskim kilometrima [tkm] u neposrednoj je korelaciji s vrijednošću prijevoza – vozarine, pa učinak cestovnog teretnog prijevoza može uvjetno predstavljati približni opis financijskog učinka, ako ne postoje pouzdaniji izvorni podaci.

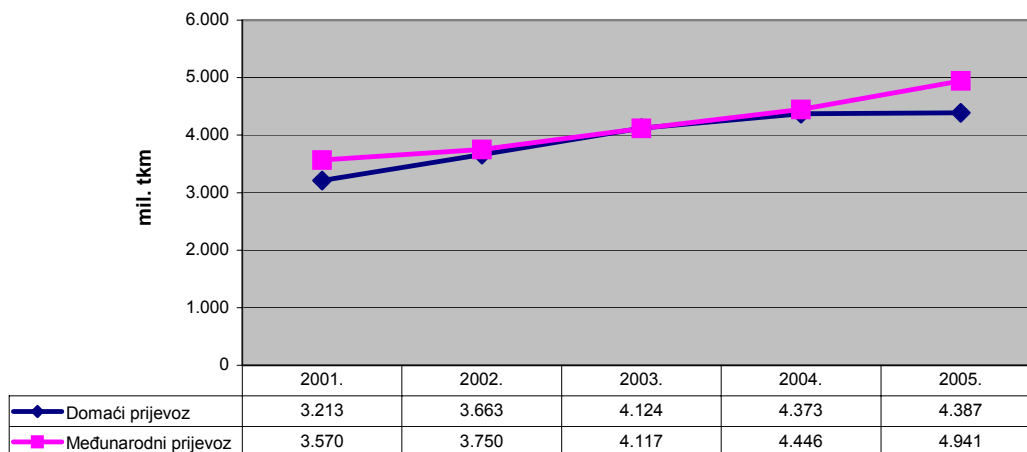
Prijevozni učinak u milijunima tonskih kilometara prikazan je na **grafikonu 59**.



Grafikon 59. Ukupni ostvareni prijevozni učinak

Vidljive su oscilacije u veličini prijevoznog učinka u rasponu od približno 139 do 148 milijardi tonskih kilometara. U 2005. godini prevezena količina tereta veća je 22% u odnosu na 2001., dok ostvareni prijevozni učinak ima pad od 1%. Razlozi za pad prijevoznog učinka su u smanjenoj količini tereta i prijevoznog učinka pomorskog i obalnog prijevoza, a ta vrsta prijevoza je dominantna u ukupnom prijevoznom učinku.

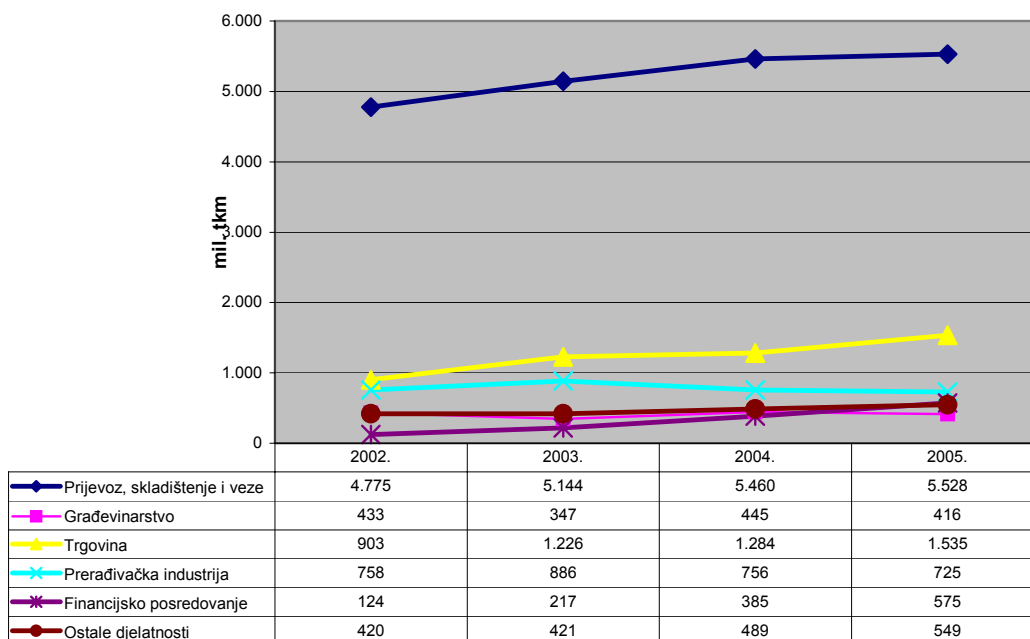
Prijevozni učinak ostvaren u domaćem i međunarodnom cestovnom prijevozu prikazan je **grafikonom 60.**



Grafikon 60. *Prijevozni učinak u domaćem i međunarodnom prijevozu*

Prijevozni učinak u domaćem cestovnom prijevozu ima porast od 37%, a u međunarodnom 38%. Udio prijevoznog učinka u domaćem cestovnom prijevozu u ukupnom prijevozu roba u 2005. iznosi je 47%, a u međunarodnom 53%.

Prijevozni učinak prema djelatnosti prijevoznika prikazan je **grafikonom 61.**

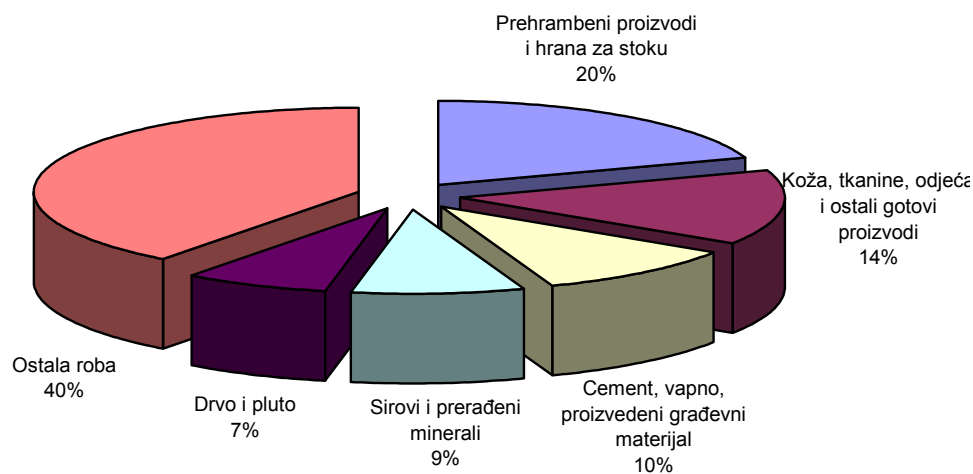


Grafikon 61. *Prijevozni učinak prema djelatnosti prijevoznika*

Uz očekivanu dominaciju djelatnosti 'prijevoza, skladištenja i veza' indikativan je porast udjela djelatnosti 'trgovine' u prijevoznom učinku.

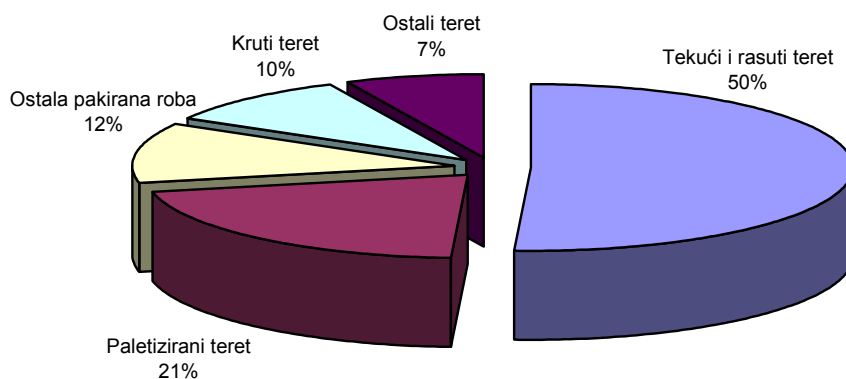
«Prijevoznici» koji pripadaju djelatnosti trgovine ostvarili su veći prijevozni učinak nego u prethodnim godinama; gotovo 70 % povećani učinak u 2005. godini u odnosu na 2002. godinu. Ovakav trend može se očekivati i u narednom razdoblju, što se negativno odražava na poslovanje prijevoznika u javnom prijevozu, kojima je to osnovna i najčešće jedina djelatnost.

Postotni udjel pojedinih vrsta roba u ukupnom prijevoznom učinku prikazan je na **grafikonu 62.**



Grafikon 62. Postotni udjel pojedinih vrsta roba u ukupnom prijevoznom učinku

Postotni udjel pojedinih vrsta tereta u ukupnom prijevoznom učinku prikazan je na **grafikonu 63.**



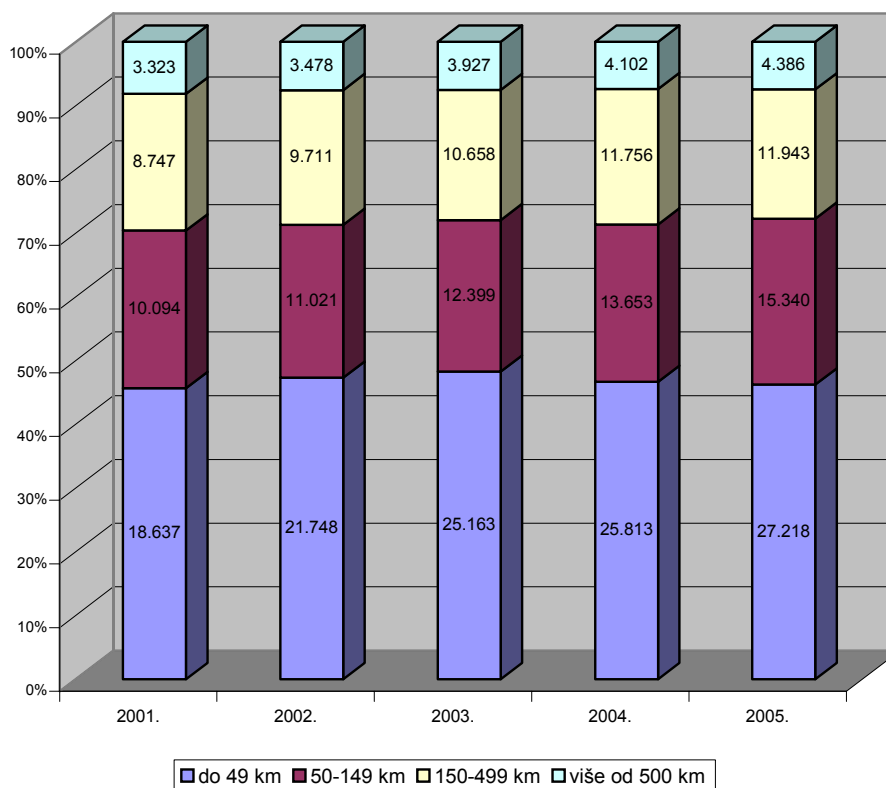
Grafikon 63. Postotni udjel pojedinih vrsta tereta u ukupnom prijevoznom učinku

Veliki udio tekućeg i rasutog tereta u ukupnom prometu, prisutan nekoliko posljednjih godina, pokazuje kako se radi o primijenjenim klasičnim tehnologijama u fazama ukrcaja i iskrcaja. Manji udio suvremenih tehnologija utječe na vremensko produljenje vremena trajanja navedenih faza prijevoznog procesa, pa povećanje vremena trajanja prijevoznog procesa dovodi do smanjenja vrijednosti vremenskih pokazatelja učinkovitosti teretnih prijevoznih sredstava.

Analiza prosječne udaljenosti prijevoza provedena je u rasponima:

- ▷ do 49 kilometara
- ▷ 50 – 149 kilometara
- ▷ 150 – 499 kilometara
- ▷ više od 500 kilometara

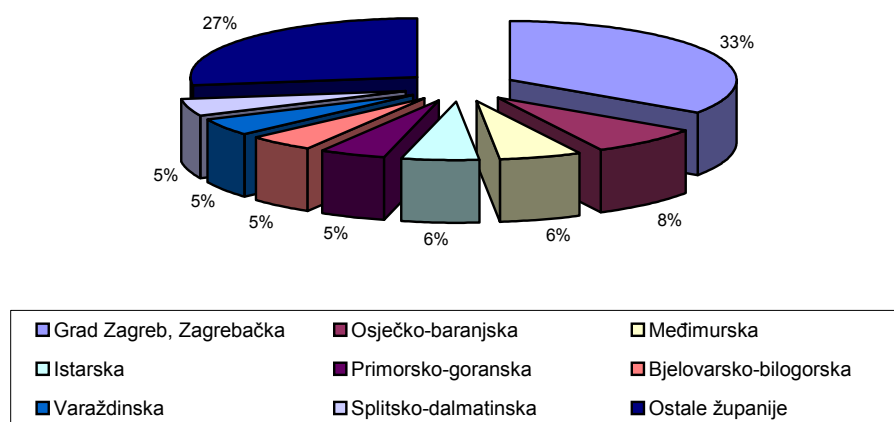
Rezultati analize prikazani su na **grafikonu 64**.



Grafikon 64. *Prijevoz robe prema prosječnoj udaljenosti*

Najveći broj vožnji odnosi se na kratke udaljenosti (do 49km), dok se čak 72 % svih vožnji obavlja na udaljenosti manjoj od 150 km.

Udjel pojedinih županija Republike Hrvatske u ukupnom prijevoznom učinku prikazan je na **grafikonu 65**.



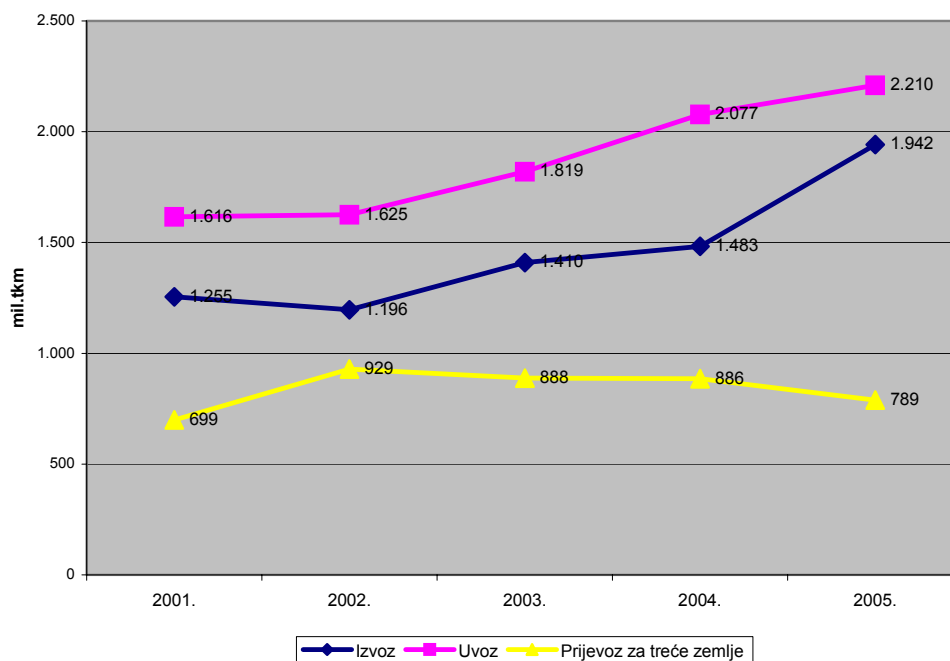
Grafikon 65. Udjel pojedinih županija u ukupnom prijevoznom učinku

Uočljiva je dominacija grada Zagreba i Zagrebačke županije.

4.2 Analiza međunarodnog cestovnog prijevoza roba

Za analizu međunarodnog cestovnog prijevoza roba relevantni su pokazatelji o robnoj razmjeni i robnim tokovima koji su dijelom obrađeni u prethodnim poglavljima. Robni tokovi međunarodnog cestovnog prijevoza, mogu se dovesti u vezi s ostvarenim prijevoznim učinkom međunarodnog cestovnog prijevoza tereta [tkm]. Stoga se detaljnije analizira prijevoznim učinak međunarodnog cestovnog prijevoza tereta s državama značajne razmjene. Te države uvjetuju također detaljniju analizu potrebnih međunarodnih dozvola za prijevoz tereta.

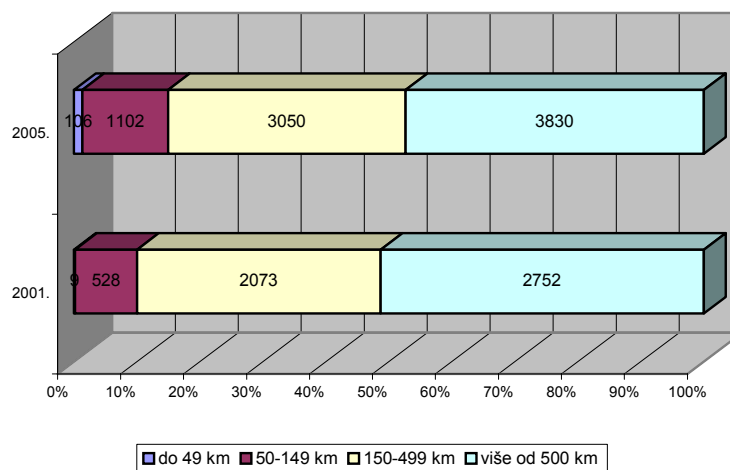
Prevezena količina tereta u 2005. godini veća je za 51 % u odnosu na 2001. godinu, dok je prijevozni učinak u porastu za 38 %. Navedeni pokazatelji su u najvećem dijelu rezultat povećane bilateralne razmjene Republike Hrvatske, jer se obujam prijevoza za treće zemlje, koji obavljaju hrvatski prijevoznici, nije znatno povećao.



Grafikon 66. Prijevozni učinak prema uvozu, izvozu i provožu

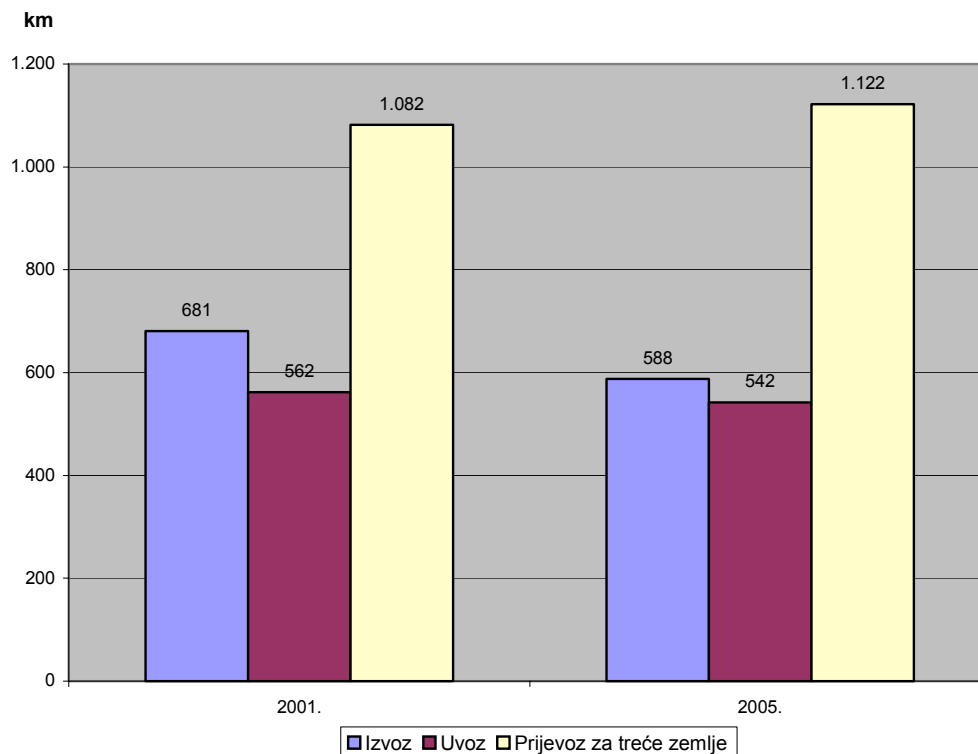
Prijevozna sredstva su ostvarila najveći pozitivni pomak kod pokazatelja vezanih za međunaordne prijevozne procese izvoznih značajki. Prevezena količina tereta u 2005. godini veća je za 79 % u odnosu na 2001. godinu, dok je prijevozni učinak u porastu za 55 %. Uz sam nominalni porast prijevoznog učinka kod bilateralnih prijevoznih procese izvoznih značajki, njegov udio se povećao od 35 % u 2001. godini na 45 % u 2005. godini. Takav trend je pozitivan hrvatskim prijevoznicima, jer im povećava konkurentnost kod povratnih relacija, napose kod udaljenih te im smanjuje udio prijeđene udaljenost bez tereta.

Na **grafikonu 67.** prikazana je struktura prijevoza robe prema prosječnoj udaljenosti.



Grafikon 67. Struktura prijevoza robe prema prosječnoj udaljenosti

Grafikon 68. prikazuje srednju udaljenost prijevoza jedne tone tereta u izvozu, uvozu i provožu.



Grafikon 68. Srednja udaljenost prijevoza jedne tone tereta u izvozu, uvozu i provožu

Najveći obujam prijevoza ostvaren je kod zemljopisno bliskih država. U 2005. godini ostvaren je veliki porast prijevoznog učinka u odnosu na prethodnu godinu (31 %). Takva kretanja posebno su izražena kod Italije i Austrije, gdje se ulaskom Slovenije u Europsku uniju smanjio broj aktivnih granica, obrtaj vozila je postao brži te je smanjeno vremensko trajanje prijevoznog procesa.

Pokazatelji prevezene količine tereta i prijevoznog učinka, u ovisnosti o zemlji početne i završne faze prijevoznog procesa, formiraju pokazatelj srednje udaljenosti prijevoza jedne tone tereta. U odnosu na 2001. godinu, srednja udaljenost prijevoza jedne tone tereta u 2005. godini manja je za 8 %. Najveći pad ostvaren je kod bilateralnih prijevoza izvoznih značajki, i iznosio je 16 %. Takva obilježja prijevoznih procesa prouzročila su osjetan pad vozarina, a na koje su osim toga djelovali i poremećaji na prometnom tržištu, u vidu viška prijevoznih kapaciteta u odnosu na prijevoznu potražnju.

5. ANALIZA MEĐUNARODNIH DOZVOLA

Za analizu međunarodnih dozvola cestovnog prijevoza tereta promatrat će se izdane i korištene bilateralne i CEMT dozvole tijekom 2005., odnosno 2006. godine. U prvom dijelu, pri analizi bilateralnih dozvola, posebna pozornost posvećena je talijanskim te austrijskim tranzitnim i bilateralnim dozvolama. U drugom dijelu su analizirane CEMT dozvole: austrijske, talijanske i CEMT dozvole s dva ograničenja tijekom 2006. godine, s posebnim osvrtom na utvrđenu multilateralnu kvotu CEMT dozvola s pripadajućim koeficijentima i bonusima za razdoblje od 2007. do 2010. godine.

5.1 BILATERALNE DOZVOLE

Budući je naglašen nesrazmjer broja korištenih dozvola po županijama, teritorij Republike Hrvatske se, u ovom kontekstu, može promatrati i po regijama. Hrvatske županije su pritom po kriteriju veličine površine svrstane u sljedećih pet regija:

Regija "Zagreb" (Grad Zagreb, Zagrebačka, Sisačko-moslavačka, Karlovačka)

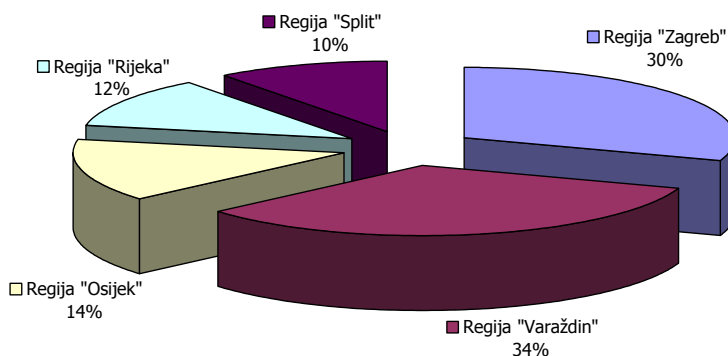
Regija "Varaždin" (Bjelovarsko-bilogorska, Koprivničko-križevačka, Krapinsko-zagorska, Međimurska, Varaždinska)

Regija "Osijek" (Brodsko-posavska, Osječko-baranjska, Požeško-slavonska, Virovitičko-podravska, Vukovarsko-srijemska)

Regija "Rijeka" (Istarska, Ličko-senjska, Primorsko-goranska)

Regija "Split" (Dubrovačko-neretvanska, Splitsko-dalmatinska, Šibensko-kninska, Zadarska)

Na **grafikonu 69.** je prikazana struktura svih izdanih i iskorištenih bilateralnih dozvola po regijama tijekom 2005. godine.



Grafikon 69. *Struktura bilateralnih dozvola po regijama u 2005. godini*

Za analizu bilateralnih dozvola ovdje su odabrane kritične austrijske tranzitne i bilateralne dozvole te talijanske dozvole, budući je Italija naš značajan vanjsko-trgovinski partner.

Tablicom 6. prikazana je struktura talijanskih, austrijskih te sveukupnih bilateralnih dozvola po regijama tijekom 2005. godine.

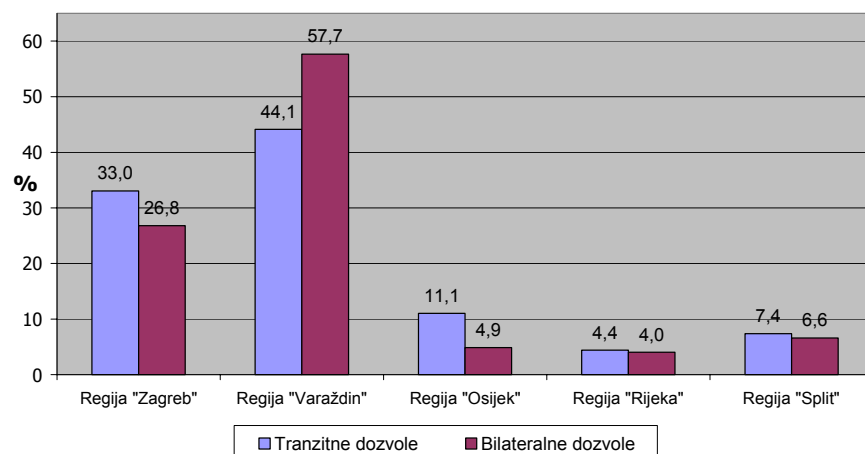
Tablica 6. *Struktura talijanskih i austrijskih tranzitnih i bilateralnih dozvola po regijama tijekom 2005. godine*

REGIJE ŽUPANIJE	BILATERALNE DOZVOLE							
	Italija		Austrija				Sve dozvole	
		%	Tranzitne dozvole		Bilateralne dozvole			%
			%		%			
Regija "ZAGREB"	9.914	27,5	8.264	33,0	5.360	26,8	55.008	30,2
GRAD ZAGREB	4.687	13,0	4.914	19,7	2.980	14,9	30.167	16,6
ZAGREBAČKA	2.610	7,3	2.260	9,0	1.442	7,2	15.655	8,6
SISAČKO-MOSLAVAČKA	2.059	5,7	868	3,5	787	3,9	7.240	3,9
KARLOVAČKA	558	1,6	222	0,9	151	0,8	1.946	1,1
Regija "VARAŽDIN"	4.152	11,5	11.008	44,1	11.527	57,7	61.825	33,4
BJELOVARSKO-BILOGORSKA	1.587	4,4	1.480	5,9	1.100	5,5	12.767	6,9
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	799	2,2	1.004	4,0	581	2,9	5.897	3,2
KRAPINSKO-ZAGORSKA	712	2,0	3456	13,6	3271	16,4	15.125	8,1
MEĐIMURSKA	118	0,3	1900	7,9	4091	20,5	10.767	5,7
VARAŽDINSKA	936	2,6	3168	12,7	2484	12,5	17.269	9,5
Regija "OSIJEK"	4.710	13,1	2.779	11,1	979	4,9	26.495	14,3
BRODSKO-POSAVSKA	389	1,1	886	3,5	162	0,8	6.437	3,4
OSJEČKO-BARANJSKA	2.030	5,6	1.019	4,1	514	2,6	10.167	5,5
POŽEŠKO-SLAVONSKA	1.404	3,9	474	1,9	158	0,8	4.370	2,4
VIROVITIČKO-PODRAVSKA	437	1,2	97	0,4	25	0,1	1.627	0,9
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	450	1,3	303	1,2	120	0,6	3.894	2,1
Regija "RIJEKA"	11.545	32,1	1.102	4,4	809	4,0	19.768	11,9
ISTARSKA	7.548	21,0	481	1,9	346	1,7	10.580	5,8
LIČKO-SENJSKA	554	1,5	84	0,3	22	0,1	776	0,4
PRIMORSKO-GORANSKA	3.443	9,6	537	2,2	441	2,2	8.412	4,6
Regija "SPLIT"	5.679	15,8	1.847	7,4	1.325	6,6	18.560	10,2
DUBROVAČKO-NERETVANSKA	227	0,6	138	0,6	265	1,3	1.390	0,7
SPLITSKO-DALMATINSKA	4.203	11,7	1.430	5,7	914	4,6	11.486	6,3
ŠIBENSKO-KNINSKA	424	1,2	173	0,7	82	0,4	1.491	0,8
ZADARSKA	825	2,4	106	0,4	64	0,3	4.193	2,3
REPUBLIKA HRVATSKA	36.000	19,8	25.000	13,8	20.000	11,0	181.656	

Izvor: MMTPR

Analizom raspodjele dozvola po županijama konstatirana je „usitnjenost“ kontigenta dozvola, što nepovoljno utječe na konkurentnost većih prijevoznika koji ne mogu osigurati dovoljan broj dozvola za ispunjavanje višegodišnjih ugovora i ostvarivanje kontinuiteta poslovanja u međunarodnom prijevozu.

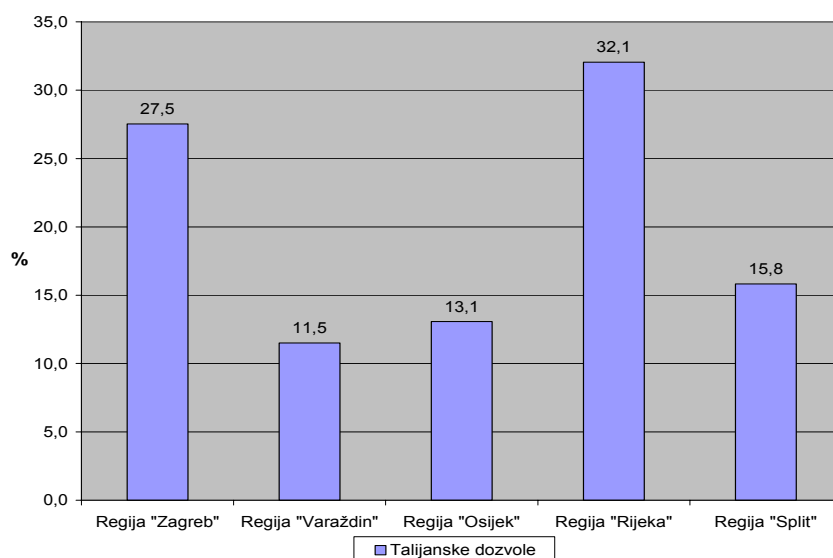
Grafikonom 70. je prikazana struktura austrijskih tranzitnih i bilateralnih dozvola po regijama tijekom 2005. godine.



Grafikon 70. *Austrijske tranzitne i bilateralne dozvole po regijama u 2005. godini*

Za ekonomski opravdan rad prijevoznog sredstva u tranzitu kroz Austriju potrebno je najmanje četiri dozvole mjesečno po vozilu, a obzirom na godišnji kontingent od 25.000 tranzitnih dozvola za Austriju u takvom prijevozu može sudjelovati 521 vozilo (ekoloških kategorija EURO 1, EURO 2, EURO 3 i više). Za ekonomski opravdan bilateralni prijevoz u Austriju je potrebno najmanje šest dozvola mjesečno, uz ukupno 20.000 bilateralnih dozvola godišnje u takvom prijevozu može sudjelovati 278 vozila iste ekološke kategorizacije.

Na **grafikonu 71.** je prikazana struktura svih izdanih i iskorištenih talijanskih dozvola po regijama tijekom 2005. godine.



Grafikon 71. *Talijanske dozvole po regijama u 2005. godini*

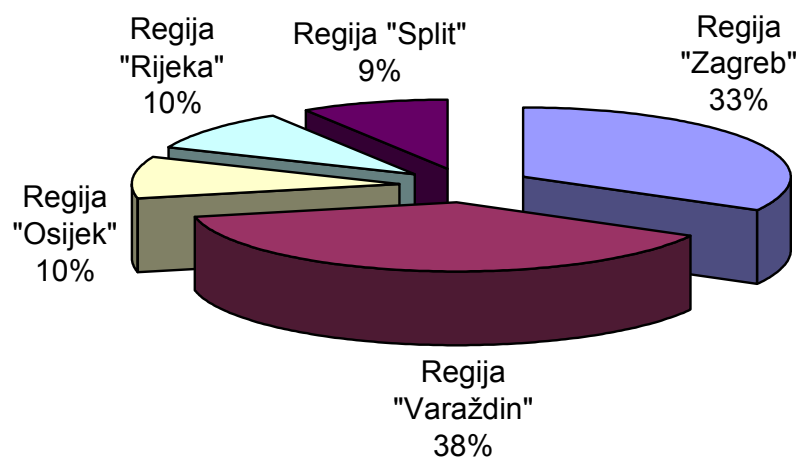
Republika Hrvatska raspolaže s 36.000 talijanskih bilateralnih dozvola, za ekonomski opravdan rad prijevoznog sredstva na tim relacijama potrebno je najmanje šest dozvola mjesečno, stoga se na bilateralnoj robnoj razmjeni može godišnje angažirati 500 vozila svih ekoloških kategorija.

5.2 CEMT dozvole

Pri analizi CEMT dozvola obuhvaćene su austrijske (CEMT „A“) i talijanske (CEMT „I“) dozvole, ali i CEMT dozvole s dva ograničenja (CEMT „2 ogr.“). Iako su i kod ovih vrsta dozvola konstatirane velike razlike u njihovoj strukturi po županijama, ipak se struktura CEMT dozvola, osim po regijama, prikazuje i po značajnijim županijama.

Tablicom 7. prikazana je struktura talijanskih, austrijskih te CEMT dozvola s dva ograničenja po regijama i županijama Republike Hrvatske tijekom 2005. godine.

Na **grafikonu 72.** prikazana je struktura svih CEMT dozvola po regijama Republike Hrvatske tijekom 2005.godine.



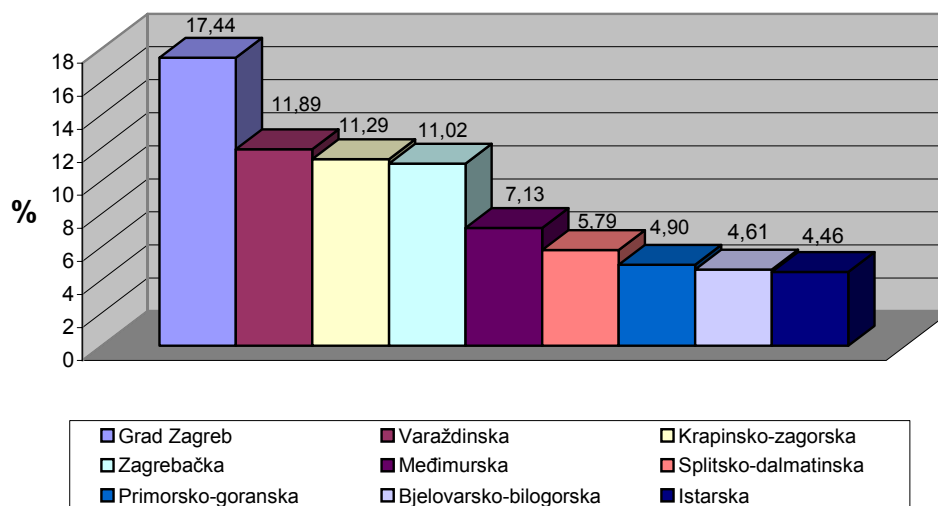
Grafikon 72. *Struktura CEMT dozvola po regijama u 2005. godini*

Tablica 7. *Struktura talijanskih, austrijskih i CEMT dozvola s dva ograničenja po županijama i regijama tijekom 2005. godine*

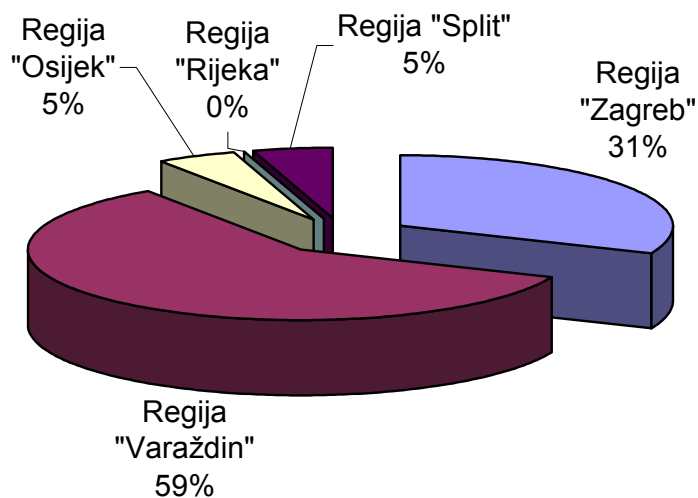
REGIJE ŽUPANIJE	CEMT "A"		CEMT "I"		CEMT "2 ogr."	
	C1	%	C2	%	C3	%
Regija "Zagreb"	20	31,3	59	29,5	142	34,9
GRAD ZAGREB	12	18,8	31	15,5	74	18,2
ZAGREBAČKA	5	7,8	19	9,5	50	12,3
SISAČKO-MOSLAVAČKA	3	4,7	8	4,0	14	3,4
KARLOVAČKA	0	0,0	1	0,5	4	1,0
Regija "Varaždin"	38	59,4	38	19,0	183	44,9
BJELOVARSKO-BILOGORSKA	4	6,3	6	3,0	21	5,2
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKA	1	1,6	6	3,0	18	4,4
KRAPINSKO-ZAGORSKA	10	15,6	14	7,0	52	12,8
MEĐIMURSKA	6	9,4	1	0,5	41	10,1
VARAŽDINSKA	17	26,6	11	5,5	51	12,5
Regija "Osijek"	3	4,7	15	7,5	48	11,8
BRODSKO-POSAVSKA	0	0,0	1	0,5	12	2,9
OSJEČKO-BARANJSKA	1	1,6	5	2,5	21	5,2
POŽEŠKO-SLAVONSKA	2	3,1	6	3,0	6	1,5
VIROVITIČKO-PODRAVSKA	0	0,0	0	0,0	3	0,7
VUKOVARSKO-SRIJEMSKA	0	0,0	3	1,5	6	1,5
Regija "Rijeka"	0	0,0	55	27,5	10	2,5
ISTARSKA	0	0,0	27	13,5	3	0,8
LIČKO-SENJSKA	0	0,0	2	1,0	0	0,0
PRIMORSKO-GORANSKA	0	0,0	26	13,0	7	1,8
Regija "Split"	3	4,7	33	16,5	24	5,9
DUBROVAČKO-NERETVANSKA	0	0,0	7	3,5	8	2,0
SPLITSKO-DALMATINSKA	3	4,7	23	11,5	13	3,2
ŠIBENSKO-KNINSKA	0	0,0	1	0,5	2	0,5
ZADARSKA	0	0,0	2	1,0	1	0,3
REPUBLIKA HRVATSKA	64		200		407	

Izvor: MMTPR

Na **grafikonu 73.** prikazana je struktura svih CEMT dozvola po županijama Republike Hrvatske, s napomenom da se Grad Zagreb prikazuje zasebno od Zagrebačke županije.

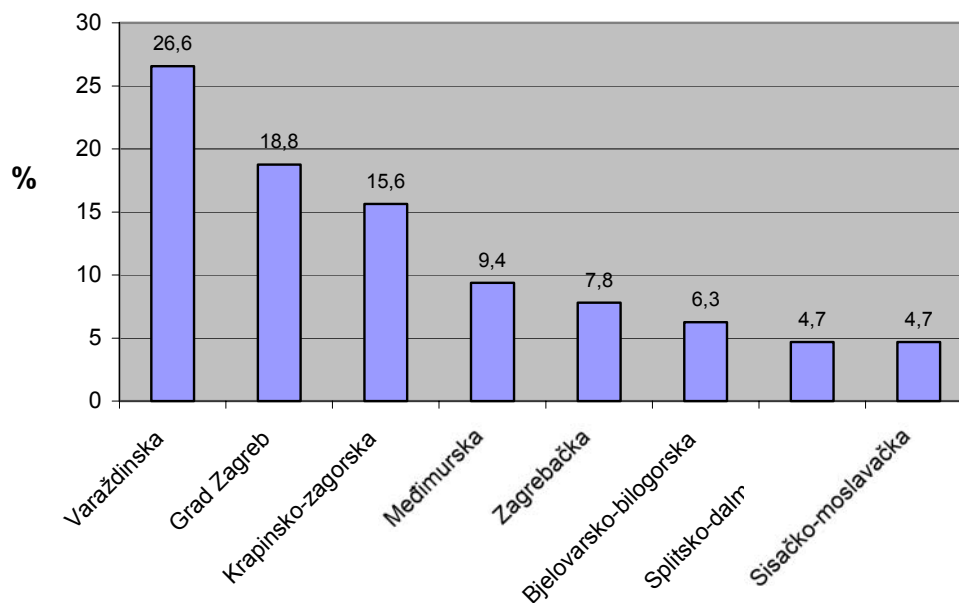
**Grafikon 73.** *Struktura CEMT dozvola po županijama RH*

Grafikonom 74. prikazana je struktura austrijskih CEMT dozvola po regijama Republike Hrvatske tijekom 2005.godine.



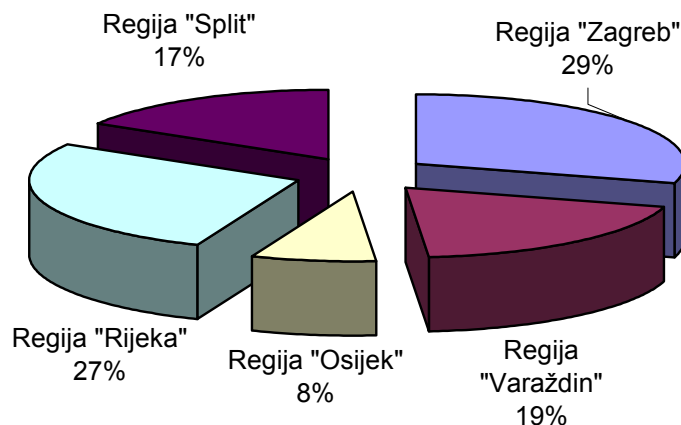
Grafikon 74. *Struktura austrijskih CEMT dozvola po regijama u 2005. godini*

Na **grafikonu 75.** prikazana je struktura austrijskih CEMT dozvola po županijama Republike Hrvatske sa značajnim udjelom, Grad Zagreb se analizira zasebno od Zagrebačke županije.



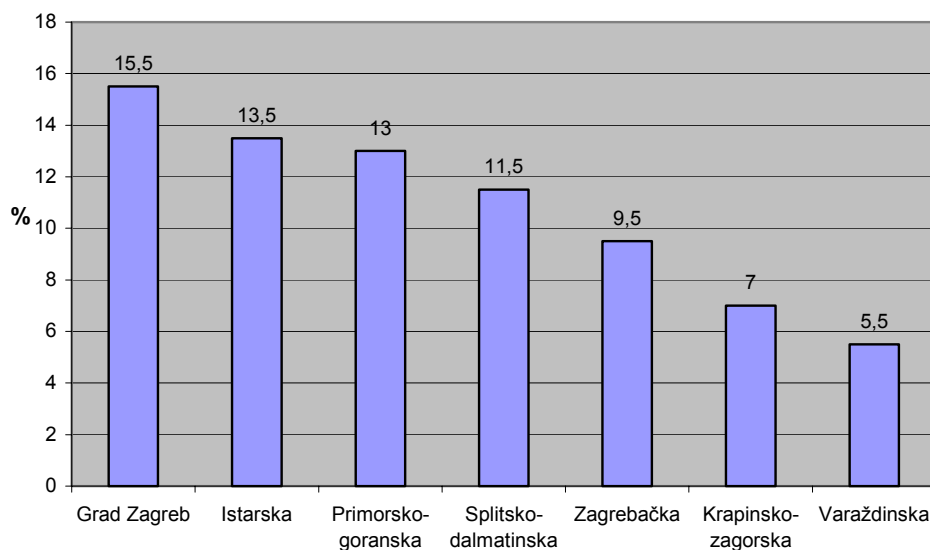
Grafikon 75. *Struktura austrijskih CEMT dozvola po županijama u 2005. godini*

Grafikonom 76. prikazana je struktura talijanskih CEMT dozvola po regijama Republike Hrvatske tijekom 2005.godine.



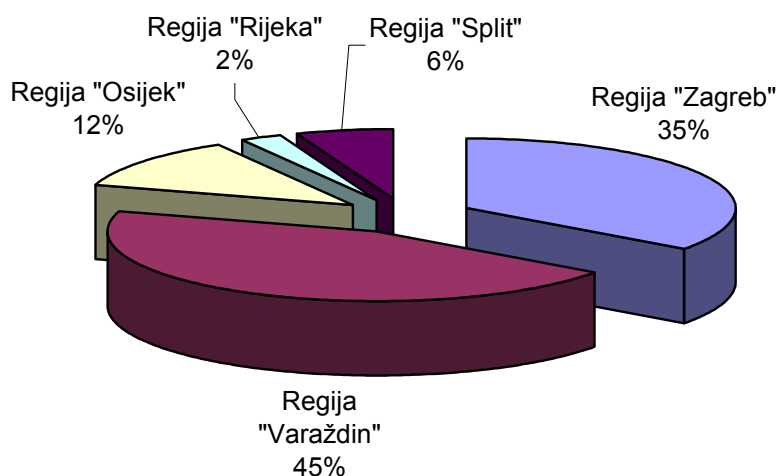
Grafikon 76. *Struktura talijanskih CEMT dozvola po regijama u 2005. godini*

Na **grafikonu 77.** prikazana je struktura talijanskih CEMT dozvola po županijama Republike Hrvatske koje su relevantne za ovu analizu, pritom se Grad Zagreb analizira zasebno od Zagrebačke županije.



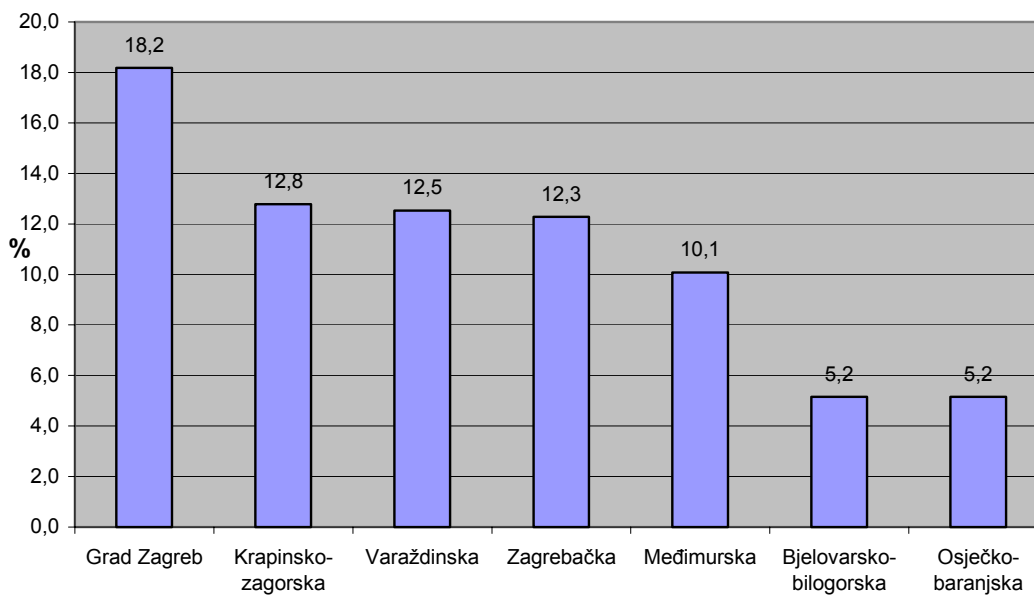
Grafikon 77. *Struktura talijanskih CEMT dozvola po županijama u 2005. godini*

Grafikonom 78. prikazana je struktura CEMT dozvola s dva ograničenja po regijama Republike Hrvatske tijekom 2005. godine.



Grafikon 78. *Struktura CEMT dozvola s dva ograničenja po regijama u 2005. godini*

Na **grafikonu 79.** prikazana je struktura CEMT dozvola s dva ograničenja po županijama Republike Hrvatske koje su relevantne za ovu analizu, pritom se Grad Zagreb analizira zasebno od Zagrebačke županije.



Grafikon 79. *Struktura CEMT dozvola s dva ograničenja po županijama u 2005. godini*

Sukladno činjenici da su prijevozne usluge u međunarodnom prometu neposredni odraz ostvarene bilateralne razmjene, vidljivo je nesrazmjerno učešće zagrebačkih prijevoznika u odnosu na učešće tog područja u ukupnoj ostvarenoj robnoj razmjeni. Tako prijevoznici sa sjedištem u Gradu Zagrebu imaju najveći udjel u strukturi gotovo svih vrsta analiziranih dozvola. Pritom treba uzeti u obzir da cestovni prijevoz ne dominira u robnoj razmjeni jadranskih županija (regija), već je tamo dominantan pomorski prijevoz i značajan se dio izvozno orijentirane proizvodnje ostvaruje kroz brodogradnju.

Tablicom 8. su prikazane dogovorene multilateralne kvote CEMT dozvola s koeficijentima i bonusima do 2010. godine.

Tablica 8. *Multilateralne kvote CEMT dozvola s koeficijentima i bonusima za razdoblje od 2007. do 2010. godine.*

	KOEFIJIENTI I BONUSI ZA RASPODJELU KVOTE CEMT DOZVOLA							
	2007.		2008.		2009.		2010.	
	koef.	bonus	koef.	bonus	koef.	bonus	koef.	bonus
EURO 1	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%
EURO 2	2	0%	1	0%	0	0%	0	0%
EURO 3	6	20%	6	10%	4	40%	4	20%
EURO 4	6	40%	6	40%	6	40%	4	20%
EURO 5	-	-	-	-	6	40%	6	40%

Iz **tablice 8.** je vidljivo je smanjenje kvota CEMT dozvola obzirom na ekološku kategorizaciju vozila. Upravo te kvote bitno određuju budućnost hrvatskog prijevoznništva, ako se ima u vidu prikazana struktura postojećih vozila prema ekološkim kriterijima.

6. ANALIZA TROŠKOVA U CESTOVNOM PRIJEVOZU

U Republici Hrvatskoj, kao i na europskom transportnom tržištu nema propisanih prijevoznih tarifa. To otežava određivanje mjere financijskog učinka. Osnovni pokazatelji rada su kvantitativni pokazatelji iskazani u količini prevezenog tereta [t], broju prevezenih putnika [p] te ostvareni učinak [tkm], [pkm].

U cilju sagledavanja strukture utjecajnih čimbenika na kalkulaciju prijevoznih troškova potrebno je navesti sljedećih šest elemenata:

- ▷ Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika
- ▷ Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika
- ▷ Prijevozni zahtjevi u međunarodnom cestovnom prijevozu
- ▷ Direktni troškovi cestovnog prijevoza
- ▷ Varijabilni troškovi cestovnog prijevoza
- ▷ Fiksni troškovi i njihov utjecaj na prijevoznu djelatnost

U ovom pristupu se čini nužnim sažeto sagledavanje specifičnosti navedenih elemenata.

6.1 Prijevozni zahtjevi u užem okruženju prijevoznika

Prijevozni zahtjevi uvjetovani su gospodarskom aktivnošću. Snažniji gospodarski subjekti generirat će veći broj prijevoznih zahtjeva u otpremi i dopremi, odnosno u uvozu i izvozu roba i nastavno tome mogu bitnije utjecati na formiranje cijena prijevoza i kapacitiranje voznog parka. Prijevoznici, u pravilu, brzo reagiraju na uvjete tržišta užeg okruženja i tu ne postoje zakonska ograničenja.

Istraživanja u ovoj elaboraciji pokazuju da u našim uvjetima ne postoji ujednačena zastupljenost prijevoznih zahtjeva po županijama (**grafikon 10.**), čime se otvara i pitanje realne usporedbe rada cestovnih prijevoznika.

6.2 Prijevozni zahtjevi u širem okruženju prijevoznika

Prijevozna sredstva cestovnog prometa su fleksibilna i svaka jača potražnja za prijevozom u širem okruženju je dobrodošla, kako zbog zaposlenosti prijevoznika, tako i zbog zdrave konkurencije. Pojavljuju se, međutim, i negativni efekti, u praksi poznati pod pojmom „nelojalne konkurencije“. Povećani prijevozni zahtjevi omogućuju bolje iskorištenje osnovnih eksploatacijskih pokazatelja (α – koeficijenti angažiranosti, β – koeficijenti pređenog puta, γ_d – koeficijent dinamičkog iskorištenja).

6.3 Prijevozni zahtjevi u međunarodnom prijevozu

U postojećim uvjetima hrvatsko tržište cestovnog prijevoza ograničeno je kvotom međunarodnih dozvola. To se naglašeno manifestira pri kraju svake godine kada i cijene prijevoza rastu zbog nedostatka međunarodnih dozvola. Ulaskom Republike Hrvatske u članstvo Europske unije nestat će ovaj utjecaj na cijene prijevoza, ali samo ako državama članicama dozvolimo ulazak u djelatnost cestovnog prijevoza, u cjelini i bez ograda.

6.4 Direktni troškovi cestovnog prijevoza

Direktni troškovi ovisni su o kretanju vozila i to u ovisnosti o prijevoznom putu i vrsti robe koja se prevozi, pa su više naglašeni u međunarodnom nego u domaćem prijevozu.

Direktne troškove prijevoznih sredstava čine troškovi:

- ▷ cestarina
- ▷ vožnje tunelima, mostovima, trajektima, uprtnim vlakovima i sl.
- ▷ parkiranja vozila
- ▷ upravnih pristojbi i taksi
- ▷ otpremništva
- ▷ veterinarskih, fitopatoloških i sanitarnih pregleda.

Prema tome, oni su posljedica korištenog itinerara i primjenjene tehnologije, postoje tržišta koja izazivaju osjetno veće direktne troškove zbog svojih specifičnosti. Tako je cestarina u Austriji najskuplja, za Veliku Britaniju se mora koristiti trajekt, kroz Austriju se u nedostatku tranzitnih dozvola koristi uprtni vlak i sl.

Na neke od ovih troškova prijevoznik ne može utjecati već ih mora ukalkulirati u vozarinu. Ovdje je važno napomenuti da se u nekim državama Europske unije cestarine određuju i prema ekološkoj klasifikaciji prijevoznih sredstava. Time se stimulira prijevoz tereta novijim, tehnološki i ekološki suvremenijim vozilima. Tako stimulirani prijevoznici postaju konkurentniji od prijevoznika sa zastarjelim voznim parkom. Kod nas bi se umjesto starosnog kriterija za ograničenje zadržavanja vozila u prijevoznoj funkciji trebao uvesti sve aktualniji kriterij ekološke prihvatljivosti.

6.5 Varijabilni troškovi cestovnog prijevoza

Varijabilni su troškovi uvjetovani kretanjem vozila, te ovise o prijeđenim kilometrima. Najznačajniji varijabilni troškovi se odnose na: pogonsko gorivo, autogume, maziva i motorna ulja te održavanje vozila.

Trošak pogonskog goriva je jedan od najvećih troškova poslovanja prijevozne tvrtke. Međutim, ovaj trošak u znatnoj mjeri ovisi i o državi u kojoj prijevoznik ima domicil, jer država kroz trošarinu određuje cijenu pogonskog goriva, čime direktno utječe na konkurentsku sposobnost svojih prijevoznika. Naše tržište pogonskih goriva još nije razvijeno, te naše prijevozničke tvrtke ne dobivaju uobičajeni rabat na godišnje količine kupljenog goriva, na što bi trebalo u budućnosti računati. Treba imati u vidu da prijevoznici nisu krajnji potrošači goriva jer njima je gorivo potrošni materijal za uslugu koju pružaju pri obavljanju djelatnosti prijevoza. Tako gledajući, zaključuje se da cijena pogonskog goriva za prijevoznike može biti manja nego za krajnje potrošače. U tom slučaju našim prijevoznicima omogućava se također veća konkurentnost na transportnom tržištu.

Cijena autoguma neposredno utječe na cijenu prijevoza, a njihova kvaliteta utječe na eksploatacijski vijek (u međunarodnom prijevozu eksploatacijski vijek autogume odgovara 150.000 – 250.000 prijeđenih kilometara - Izvor: HCP g.i.u.) i sigurnost prijevoznog procesa. Po cijeni i kvaliteti se ponuda autoguma na hrvatskom tržištu bitno ne razlikuje od ponude okruženja.

Za cijenu maziva i ulja vrijedi isto što i za cijenu autoguma. Interval izmjene ulja kod novijih vozila kreće se između 50.000 i 80.000 km, a ovisan je o kvaliteti korištenog goriva, uvjetima eksploatacije vozila i dr.

Troškovi održavanja prijevoznih sredstava znatna su stavka u prijevoznim troškovima i u bitnoj su zavisnosti od: starosti vozila, homogenost voznog parka, kvaliteti vozačkog kadra, kvaliteti kadra u održavanju vozila te broju, lokaciji i osposobljenosti servisa.

Vozila do dvije godine starosti (u garantnom roku) imaju male troškove održavanja (oko 3% od bruto prometa tog vozila), dok se kod vozila starosti od 6 do 8 godina taj postotak penje do 18% (Izvor: HCP g.i.u.).

Homogenost voznog parka prijevoznicima omogućuje provođenje kvalitetnijeg održavanja uz manji trošak i kvalitetniju usporedbu troškova održavanja pojedinih vozila.

Jedno od važnih pitanja rada prijevozničke djelatnosti je vozački kadar. Zapaža se raskorak između tehnološki sve naprednijih vozila i vozača koji se školuju na tehnološki zastarjelim prijevoznim sredstvima. Nekad su vozači započinjali svoj radni vijek na manjim vozilima i tek nakon određene prakse bi prelazili na novija i suvremenija vozila. Danas, zbog manjka navedenog kadra, mladi vozači odmah prelaze na teška, tehnološki vrhunski opremljena motorna vozila.

Lokacija tj. udaljenost servisa od sjedišta prijevoznika utječe ne samo na trošak održavanja vozila već i gubitak vremena i praznog hoda te se širenje servisne mreže postavlja kao važno pitanje. Isto tako, opremljenost servisa i osposobljenost operativnog osoblja u servisu traži usavršavanje i nova znanja za održavanje novih vozila.

6.6 Fiksni troškovi i njihov utjecaj na prijevoznu djelatnost

Fiksni troškovi (troškovi registracije) imaju veliki utjecaj na cijenu prijevozne usluge. Na ovu razinu troškova utječu zakonom propisane pristojbe, stoga se može reći da i „država“ bitno utječe na cijenu prijevoza i konkurentnost svojih prijevoznika, ne samo na domaćem nego i na međunarodnom tržištu. Ova činjenica je od velikog značaja za otvaranje tržišta transportnih usluga. U današnjim uvjetima za naše prijevoznike u međunarodnom prijevozu postoje ograničenja uvjetovana kvotama međunarodnih dozvola, ali ta ograničenja će nestati na prostoru zemalja Europske unije.

Problem fiksnih troškova u Republici Hrvatskoj još je kompliciraniji jer se razlikuju po županijama, pa nose predznak diskriminacije (osobito kod osiguranja i poreznih olakšica). Ova diskriminacija po županijama je neodrživa jer sjedište prijevoznika (pogotovo za međunarodni prijevoz) ne utječe na rizike u prijevoznom procesu. Naime, kod osiguravatelja postoje zone rizika što u prijevozničkoj djelatnosti nema logiku, jer prijevoz nije djelatnost koja se obavlja samo unutar županije, već između regija i država te se stvara se diskriminacija među prijevoznicima.

Fiksne troškove u cestovnom prijevozu roba čine troškovi koji ne ovise o kretanju prijevoznog sredstva, a to su:

- ▷ amortizacija vozila
- ▷ registracija i tehnički pregled vozila
- ▷ sve vrste osiguranja (osnovno, kasko, odgovornost vozara i dr.)
- ▷ trošak međunarodnih dozvola

- ▷ knjigovodstvene usluge
- ▷ režijski troškovi (voda, struja, telefon, grijanje, komunalne usluge i dr.)

Tablica 9. Fiksni godišnji troškovi registracije, osiguranja i dozvola za tegljač (430 KS) s poluprikolicom (27,78t)

		Tegljač	Poluprikolica
I	TROŠKOVI REGISTRACIJE *¹		
1	Ovjerenje tahografa - godišnje	364,97 kn	0,00 kn
2	Registracijski list	2,00 kn	2,00 kn
3	Tehnički pregled	186,06 kn	115,76 kn
4	PTP kočnica	764,53 kn	372,13 kn
5	Eko test	77,83 kn	0,00 kn
6	Naknada za ceste	7.500,00 kn	5.150,00 kn
7	Posebna naknada za okoliš	777,60 kn	0,00 kn
8	Produljenje valjanosti PD	34,99 kn	34,99 kn
9	Znak valjanosti PD	5,74 kn	5,74 kn
10	Aneks 8 - CVH	516,39 kn	319,67 kn
11	Aneks 8 - STP	381,15 kn	237,70 kn
12	Ispitivanje limitatora		0,00 kn
13	Poslovi koji prethode registraciji	34,99 kn	34,99 kn
14	Naplata propisanih obveza	27,60 kn	13,80 kn
Ukupno		10.673,85 kn	6.286,78 kn
Ukupno komplet			16.960,63 kn
II	TROŠKOVI OSIGURANJA *²		
1	Auto odgovornost	11.893,06 kn	75,52 kn
2	Kasko	8.629,18 kn	2.210,97 kn
3	Prijevoznačka odgovornost		2.767,38 kn
Ukupno		20.522,24 kn	5.053,87 kn
Ukupno komplet			25.576,11 kn
III	DOZVOLE *³		
1	Austrijske i francuske dozvole	80	7,50 kn
2	Ostale dozvole	80	7,50 kn
3	Sve dozvole osim francuskih	120	25,00 kn
Ukupno			4.200,00 kn
IV	CEMT DOZVOLE *⁴		
1	Dnevnik uz CEMT	3	200,00 kn
2	Austrijski CEMT	12	2.000,00 kn
3	Talijanski CEMT	12	500,00 kn
4	CEMT s dva ograničenja	12	250,00 kn
Ukupno			33.600,00 kn
UKUPNO I + II + III + IV *⁵			80.336,74 kn

Izvor: HCP g.i.u.

Napomene:

*1. Troškovi registracije (grad Zagreb) ne sadrže troškove periodičnog tehničkog pregleda ovisnih o starosti vozila niti godišnju naknadu za izdavanje potvrde za limitator brzine

*2. Troškovi osiguranja izraženi su s 50% popustima u Allianz osiguranju (Zagrebačka županija)

*3. Troškovi dozvola prikazani su za 40 obrta godišnje na relaciji HR-SLO-A-D-F-B

*4. Pretpostavka je da prijevoznik posjeduje po jednu austrijsku, talijansku i CEMT dozvolu s dva ograničenja

*5. Svi troškovi izraženi su bez PDV-a

U **tablici 9.** prikazani su neki fiksni godišnji troškovi (registracije, osiguranja i međunarodnih dozvola) za vozilo - tegljač snage 430 KS s poluprikolicom nosivosti 27,78 t, registriranom u Zagrebu, uz pretpostavku da se tijekom jedne godine ostvari

40 obrta na relaciji Hrvatska – Belgija (preko Slovenije, Austrije, Njemačke i Francuske).

Osnovni fiksni trošak (najveći i ovisan o nabavnoj cijeni osnovnog sredstva) je amortizacija koja se računa na period od 6 godina, a za predmetno vozilo iznosi 111.000 - 129.500 kn godišnje, odnosno 9.250 - 10.791 kn mjesečno. Zbroje li se navedeni fiksni troškovi dobije se mjesečni iznos fiksnih troškova u rasponu od 15.944 do 17.486 kuna. Očito je da je ovaj trošak bitno utječe na konkurentsku sposobnost hrvatskih prijevoznika. Gledajući fiksne troškove prijevozničkog okruženja, kod slovenskih prijevoznika isti je niži za **oko 20%**, a kod prijevoznika BiH za **oko 50%** (Izvor: HCP g.i.u.).

Iz gore navedenog uočava se da ovaj element kalkulacije u bitnoj mjeri utječe na količinu prevezene robe kod izvoza i uvoza roba iz Republike Hrvatske, jer ove dvije susjedne države najviše učestvuju u prijevoznim procesima, dok ostale zemlje koje nas okružuju imaju manje učešće. Iz navedenog se potvrđuje da smanjenjem fiksnih troškova „država“ utječe na konkurentnost svojih prijevoznika kako na domaćem tako i na međunarodnom tržištu transporta roba. Republika Hrvatska treba, prije ulaska u Europsku uniju, voditi poticajnu politiku, tako da ujednačavanjem fiksnih troškova hrvatskih prijevoznika s onima prijevozničkog okruženja, omogući povećanje konkurentne sposobnosti. U suprotnom bi otvaranje transportnog tržišta moglo rezultirati povećanjem učešće stranih prijevoznika u prevezenim količinama roba pri uvozu i izvozu iz Republike Hrvatske, a to se naročito odnosi na prijevoznike iz našeg okruženja.

Nužno je fiksne troškove prijevoznog sredstava promatrati u korelaciji s pređenim kilometrima, budući prijevozno sredstvo privređuje samo kada se kreće. Ova ovisnost jako je bitna kod domaćih prijevoznika koji ostvaruju relativno malu kilometražu, jer je time utjecaj većeg fiksnog troška mjesečno još značajniji. Jedan od razloga manje prijeđene kilometraže je starost voznog parka u tuzemnom prometu. U međunarodnom prijevozu vozila ostvaruju veću kilometražu i veći promet, ali tu naši prijevoznici postižu manje eksploatacijske i obrtne brzine kretanja prijevoznih sredstava zbog vremenskih gubitaka uvjetovanih graničnim formalnostima.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju učinak u međunarodnom prijevozu će se povećati, procijenjeno za minimalno 30%. Shodno tome može doći i do pada cijena prijevoza u uvozu, za cijene prijevoza u izvozu se ne očekuje smanjenje, jer su i danas preniske. Iz iznijetog proizlazi da veća brzina obrta prijevoznog sredstva može, kao čimbenik, utjecati na smanjenje fiksnih troškova po jedinici prijevoznog učinka kao i na povećanje bruto prometa.

U obradi ovog dijela studije pokušalo se prikazati složenost kalkulacije cijene prijevozne usluge i brojnost elemenata koji utječe na istu. Spoznaje da su prijevozničke tvrtke u Republici Hrvatskoj u prosjeku mala poduzeća i da parcijalno djeluju na domaćem i stranim tržištima te da svako poduzeće, u praksi, cijenu prijevoza formira na svoj način (najčešće se ravnajući po cijeni prethodnog prijevoznika) čine nam se bitnim. U tim okolnostima i uvjetima nužne su organizacijske, administrativne, tehnološke i druge promjene koje će unaprijediti

prijevozne procese u svim fazama i tim povećati konkurentsku sposobnost naših prijevoznika.

U uvjetima kada direktni utjecaj države u tarifnoj politici ne postoji, a prema smjernicama Europske unije njega ne smije ni biti, bitnim se čini da se kroz udruženja donesu osnovni okviri minimalnih i maksimalnih tarifa, neovisno o tome što će zakon ponude i potražnje prijevoznih usluga i dalje utjecati na cijene pa će oni koji imaju manje troškove poslovanja opstati a oni drugi nažalost otpasti.

7. ANALIZA CESTOVNOG PRIJEVOZA PUTNIKA

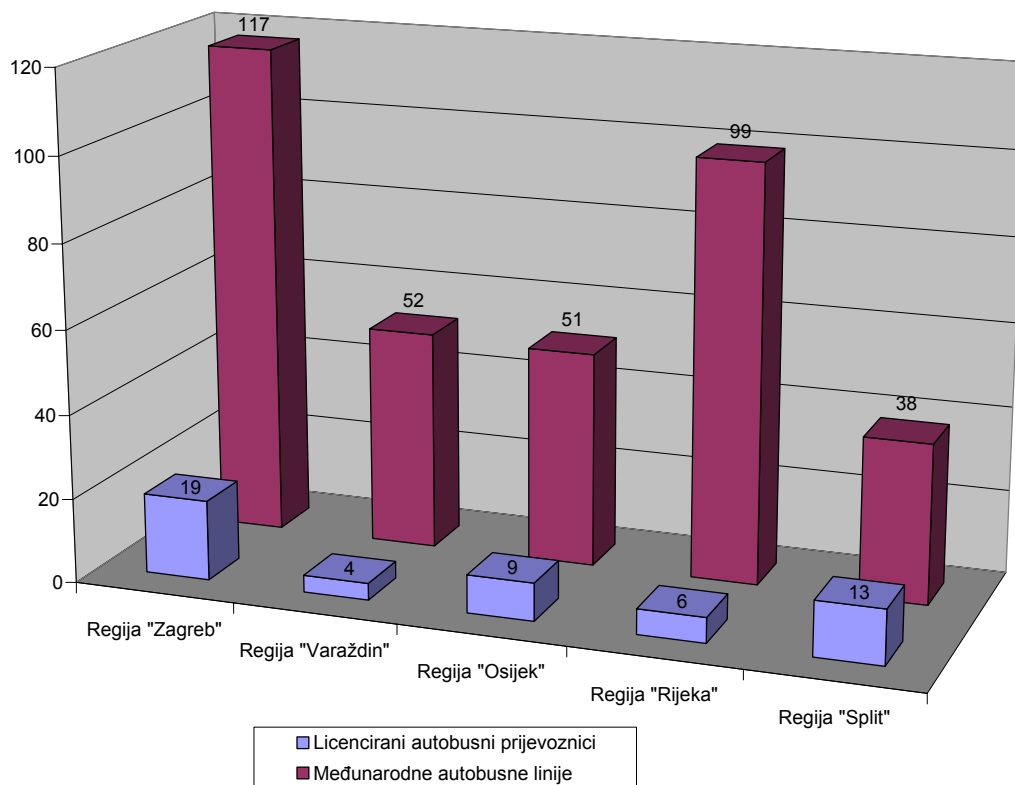
Prijevoz putnika u cestovnom prometu Republike Hrvatske općenito je vrlo dobro definiran kroz uvjete što ih autobusni prijevoznici moraju ispunjavati da bi im se izdale licencije za obavljanje djelatnosti, odnosno dozvole za obavljanje prijevoza putnika na pojedinim linijama. Ulazak Republike Hrvatske u Europsku uniju neće bitno utjecati na domaći, odnosno međunarodni autobusni prijevoz putnika. Stoga je analiza cestovnog putničkog prometa bila ograničena isključivo na međunarodni linijski prijevoz putnika.

Tablica 10. *Autobusni prijevoznici i međunarodne autobusne linije po regijama i županijama*

Regije županije	Licencirani autobusni prijevoznici		Međunarodne autobusne linije	
		%		%
Regija "Zagreb"	19	37,25	117	32,77
Grad Zagreb	10	52,63	93	79,49
Zagrebačka	4	21,05	7	5,98
Sisačko-moslavačka	1	5,26	3	2,56
Karlovačka	4	21,05	14	11,97
Regija "Varaždin"	4	7,84	52	14,57
Bjelovarsko-bilogorska	1	25,00	31	59,62
Koprivničko-križevačka	0	0,00	0	0,00
Krapinsko-zagorska	2	50,00	8	15,38
Međimurska	0	0,00	0	0,00
Varaždinska	1	25,00	13	25,00
Regija "Osijek"	9	17,65	51	14,29
Brodsko-posavska	1	11,11	1	1,96
Osječko-baranjska	4	44,44	26	50,98
Požeško-slavonska	1	11,11	3	5,88
Virovitičko-podravska	0	0,00	0	0,00
Vukovarsko-srijemska	3	33,33	21	41,18
Regija "Rijeka"	6	11,76	99	27,73
Istarska	4	66,67	35	35,35
Ličko-senjska	0	0,00	0	0,00
Primorsko-goranska	2	33,33	64	64,65
Regija "Split"	13	25,49	38	10,64
Dubrovačko-neretvanska	2	15,38	2	5,26
Splitsko-dalmatinska	6	46,15	28	73,68
Šibensko-kninska	2	15,38	2	5,26
Zadarska	3	23,08	6	15,79
Republika Hrvatska	51		357	

Izvor: MMTPR, stanje u prosincu 2006.

U **tablici 10.** prikazani su broj licenciranih autobusnih prijevoznika i broj međunarodnih linija prijevoza putnika po regijama, odnosno županijama



Grafikon 80. Pregled prijevoznika i međunarodnih putničkih linija po regijama u 2006. godini

Na **grafikonu 80.** je, pored zagrebačke, vidljivo značajno učešće regije „Rijeka“ u ukupnom broju međunarodnih putničkih linija, što se objašnjava blizinom Italije kao česte putničke destinacije. Veliki broj linija opslužuje svega šest prijevoznika, što ukazuje na proces „okrupnjavanja“ autobusnih prijevozničkih kapaciteta na hrvatskom tržištu, kojemu smo svjedoci tijekom nekoliko posljednjih godina.

8. ZAKONSKA REGULATIVA

U kontekstu potrebnih promjena Zakona o prijevozu u cestovnom prometu potrebno je napraviti komparativnu analizu zakonskih regulativa pojedinih europskih zemalja.

Izdvojene su sljedeće države:

- ▷ Švicarska
- ▷ Austrija
- ▷ Italija
- ▷ Velika Britanija
- ▷ Slovenija

U ovom istraživanju dotaknuta su samo neka pitanja na kojima se temeljila komparativna analiza. Jedno od pitanja odnosi se i na međunarodne ugovore Republike Hrvatske s europskim zemljama. Naime, analizom je utvrđeno da s nekoliko zemalja, kao primjer treba istaknuti Republiku Italiju, našeg značajnog trgovinskog partnera, nemamo potpisane ugovore.

Komparativnom analizom samih zakona o cestovnom prijevozu navedenih država konstatirano je da su u osnovni postulati i načela glede "ulaska u djelatnost" u tim zakonima identično uređena. Načela osobne - moralne podobnosti, financijske podobnosti i tehničko-tehnološke pripravnosti prijevoznika glavne su premise navedenih zakona. S tim u svezi u hrvatskom su zakonu primijenjene sljedeće odredbe:

- ▷ da ima dobar ugled
- 1) Dobar ugled u smislu ovoga Zakona mora imati: pravna osoba i odgovorna osoba pravne osobe, te fizička osoba koja želi obavljati djelatnost prijevoza u cestovnom prometu.
 - 2) Dobar ugled u smislu ovoga Zakona nema osoba:
 - ▷ koja je pravomoćno osuđena zbog kaznenog djela protiv imovine, službene dužnosti, sigurnosti te povrede prava na rad, prava na zdravstvenu zaštitu, zakona o platnom prometu i poslovanju, sigurnosti prometa, očuvanju okoliša i prirodnih dobara;
 - ▷ kojoj je izrečena zaštitna mjera zabrane obavljanja djelatnosti cestovnog prijevoza;
 - ▷ koja je osuđena za druga kaznena djela na kaznu zatvora dužu od godinu dana.
 - 3) Dobar ugled u smislu ovoga Zakona nema osoba koja je u zadnje dvije godine više od dva puta, pravomoćnom odlukom suda za prekršaje, bila kažnjena za teži prekršaj povezan s obavljanjem djelatnosti cestovnog prijevoza putnika ili tereta, u skladu s ovim Zakonom ili propisima iz područja sigurnosti cestovnog prometa, prijevoza opasnog tereta, rada i zapošljavanja na crno, javnih cesta, neloyalne konkurencije ili je obavljala prijevoze bez odgovarajuće licencije, odnosno u suprotnosti s odredbama međunarodnih ugovora.
- ▷ da ima financijsku sposobnost

- 1) Financijsku sposobnost u smislu ovoga Zakona ima domaći prijevoznik koji raspolaže imovinom u visini najmanje 65.000,00 kuna vrijednosti za prvo vozilo i 130.000,00 kuna za prvu skupinu vozila, te 35.000,00 kuna za svako sljedeće vozilo ili 70.000,00 za svaku sljedeću skupinu vozila.
- 2) Financijska sposobnost dokazuje se jednim od sljedećih dokumenata:
 - ▷ izvodom iz odgovarajućeg registra iz kojeg je razvidna visina osnivačkog kapitala,
 - ▷ kopijom bilance stanja koju je prijevoznik za proteklu godinu podnio poreznom tijelu,
 - ▷ popisom pojedinih osnovnih sredstava uključujući i troškove nabave ili uplate za vozila, poslovni prostor, uređaje i opremu,
 - ▷ ispravom o vlasništvu neopterećenih nekretnina,
 - ▷ ugovorom o namjenski vezanom depozitu u banci,
 - ▷ garancijom banke ili druge financijske institucije o kreditnoj sposobnosti,
 - ▷ potvrdom o raspoloživim sredstvima.
- 3) Financijska sposobnost nije osigurana ako prijevoznik duguje za najmanje dva mjeseca plaćanje poreza ili doprinosa za zdravstveno ili mirovinsko osiguranje, što se dokazuje potvrdom poreznog tijela ne starijom od mjesec dana.
- 4) Iznimno od stavka 1. ovoga članka za unutarnji prijevoz u cestovnom prometu do dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, domaći prijevoznik ispunjava uvjet financijske sposobnosti ako ima na raspolaganju imovinu u visini od 30.000,00 kuna za prvo vozilo i 60.000,00 kuna za prvu skupinu vozila, te 15.000,00 kuna za svako sljedeće vozilo ili 30.000,00 za svaku sljedeću skupinu vozila.
 - ▷ da osoba odgovorna za prijevoze ima odgovarajuću stručnu osposobljenost
- 1) Prijevoznik mora biti stručno osposobljen ili mora imati zaposlenu stručno osposobljenu osobu koja je odgovornu za prijevoz.
- 2) Stručno je osposobljena osoba koja je položila ispit o stručnoj osposobljenosti za obavljanje djelatnosti javnoga cestovnog prijevoza. Ispit o stručnoj osposobljenosti sastoji se od pismenog i usmenog dijela.
- 3) Od obveze polaganja ispita iz stavka 2. ovoga članka izuzete su osobe koje imaju visoku stručnu spremu prometnog smjera i jednu godinu radnog iskustva u cestovnom prijevozu, osobe koje imaju višu stručnu spremu cestovnog smjera i tri godine radnog iskustva u cestovnom prijevozu, te osobe koje imaju najmanje pet godina radnog iskustva u cestovnom prijevozu.
- 4) Stručna osposobljenost dokazuje se uvjerenjem o stručnoj osposobljenosti iz članka 12. stavka 3. ovoga Zakona, odnosno diplomom i dokazom o radnom iskustvu.
 - ▷ da je vlasnik najmanje jednog registriranog motornog vozila za pojedine vrste prijevoza ili ima pravo na upotrebu tog vozila na osnovi sklopljenog ugovora o zakupu ili leasingu
 - ▷ da ima odgovarajuća vlastita ili ugovorom zakupljena parkirališta za motorna i priključna vozila kojima obavlja prijevoz u cestovnom prometu, a koja ispunjavaju minimalne tehničke, organizacijske i ekološke uvjete za sigurno parkiranje

Konstatirano je postojanje manjkavosti u provođenju ovog Zakona, posebno članka 9. stavka 3., gdje je navedena nelojalna konkurencija kao jedan od prekršaja kojim se gubi dobar ugled. U hrvatskom zakonu nelojalna konkurencija nije definirana kao pojam niti su predviđene bilo kakve sankcije. U europskom zakonodavstvu kao jedini prekršaji glede nelojalne konkurencije definirani su:

- ▷ poštivanje zakonskih odredbi o vremenu vožnje
- ▷ poštivanje zakonskih odredbi o plaćanju i prijavi vozača

Za te su prekršaje predviđene sljedeće trostupanjske kazne:

- ▷ prvostupanjska kazna predviđa novčanu kaznu i oduzimanje licence na 3 mjeseca (zabrana rada),
- ▷ drugostupanjska kazna (za opetovani prekršaj) predviđa novčanu kaznu i oduzimanje licence na godinu dana,
- ▷ trećestupanjska kazna predviđa trajno oduzimanje licence.

U istom članku spominje se pojam "rad na crno" kojeg treba definirati kroz pojam „nelojalne konkurencije“ s odgovarajućim kaznenim odredbama u skladu s europskom pravnom praksom.

U cilju zaštite interesa hrvatskih prijevoznika od inozemne konkurencije glede neravnopravnih uvjeta poslovanja pri ulasku Republike Hrvatske u Europsku uniju, u zakonsku regulativu je potrebno ugraditi zaštitne mehanizme koji nisu u suprotnosti s pravnom stečevinom Europske unije, a štite domaće prijevoznike. Stoga se predlaže dodavanje stavka 5. u članak 10. koji bi mogao glasiti:

Iznimno, u odnosu na ostale uvjete iz članka 10, vlasnik tvrtke ili obrta za unutarnji i međunarodni prijevoz u cestovnom prometu svoju licencu za prijevoz ne može prenijeti na stranog ponuđača unutar godine dana, od dana pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

9. ZAKLJUČCI I PRIJEDLOZI

Temeljem prikupljenih podataka i analiza te spoznaja vezanih za otvaranje tržišta prijevoza roba moguće je dati temeljne smjernice i preporuku za omogućavanje 'ulaska u djelatnost' prijevoza roba danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. U tom kontekstu potrebno je dalje intenzivirati izobrazbu, podizanje tehnološke razine i konzistentnu politiku koja bi se verificirala kroz raspravu sa zainteresiranim skupinama.

U petom krugu proširenja EU po pitanju otvaranja tržišta postoji različita praksa. Posebno su zanimljivi slučajevi Cipra, Malte, Slovenije, itd. koji mogu poslužiti za odgovor na pitanje da li zatražiti odgodu ili dozvoliti ulazak u djelatnost kod pridruživanja. U situaciji kada RH ima nedostatan broj međunarodnih dozvola, potrebno je otvoriti prostor propulzivnim prijevoznicima i spriječiti komplikacije oko izdavanja dozvola i drugih negativnih pojava, prilagođavanjem podzakonskih akata stvarnom stanju na tržištu.

Postojeći vozni park cestovnih prijevoznih sredstava potrebno je sustavno obnavljati u cilju dostizanja visokih ekoloških zahtjeva. U tom smislu je potrebno omogućiti prodaju starih vozila u inozemstvo, te poreskim olakšicama stimulirati nabavku ekološki prihvatljivih vozila. Ako to kratkoročno nije izvedivo, između ostalog zbog naglašene „usitnjenosti“ hrvatskog prijevozništva, potrebno je promišljati načine efektivnog udruživanja prijevoznika („clusterizacija“ - stvaranje grozdova i kooperativnih skupina).

Iz analize prikazanih podataka može se zaključiti da su u prijevoznim procesima izvoznih i uvoznih obilježja najviše zastupljeni strani prijevoznici koji dolaze iz susjednih zemalja Bosne i Hercegovine te Slovenije. U 2005. godini prijevoznici iz Bosne i Hercegovine prevezli su veću količinu tereta u prijevoznim procesima izvoznih obilježja nego domicilni hrvatski prijevoznici.

Razlog što prijevoznici iz zemalja s kojima također ostvarujemo veliku bilateralnu razmjenu (Italija, Njemačka, Austrija) nisu u odgovarajućem omjeru zastupljeni na hrvatskom prometnom tržištu, počiva na činjenici da im to tržište još nije dovoljno atraktivno, za razliku od prijevoznika iz zemalja bivše Jugoslavije.

Jedno od važnih pitanja poboljšanja uvjeta poslovanja hrvatskih cestovnih prijevoznika je njihova suradnja s hrvatskim izvoznicima i uvoznicima u cilju većeg angažmana hrvatskih prijevozničkih resursa.

Analize pokazuju da su fiksni troškovi hrvatskih prijevoznika za 20 do 50% veći od zemalja u okruženju, bez obzira da li su te zemlje članice Europske unije ili ne. Potrebno je prikupiti podatke o fiksnim troškovima zemalja u okruženju i komparativnom analizom iznaći mogućnosti smanjivanja istih u našim uvjetima. Stoga su potrebni dijalozi i dogovori svih koji utječu na iznose fiksnih troškova (MMPRT, osiguravajuća društva, cestovni koncesionari, nositelji javnih ovlasti i dr.) kako bi se isti prilagodili iznosima u okruženju. Resornom ministarstvu se preporuča

pokretanje inicijative za izradu studije o količinskim mjesečnim popustima na hrvatskim autocestama za post-paid kreditne kartice po uzoru na zemlje EU.

Isto tako su potrebni dijalozi i dogovori sa županijskim upravama za ceste (ŽUC) o smanjivanju doprinosa pri registraciji vozila koja rade isključivo u međunarodnom prijevozu, jer takva vozila županijske ceste koriste svega na 10 do 20% prijeđene kilometraže. Razgovori s osiguravajućim društvima su nužni radi ustanovljavanja realnijih odnosa s međunarodnim cestovnim prijevoznicima, sličnim onima u zemljama okruženja. U svezi iznesenog treba angažirati i novoosnovani Savjet za cestovni prijevoz pri MMTPR Republike Hrvatske.

Sve ove čimbenike potrebno je analizirati prije aktivnosti za pristup Republike Hrvatske u Europsku uniju, odnosno uskladbe njenog zakonodavstva na području prometne politike. Kada će Republika Hrvatska liberalizirati svoje prometno tržište glede dozvola i kabotaže i kakve će to efekte imati na konkurentnost hrvatskih prijevoznika je pitanje na koje bi prometna struka trebala dati odgovor, a sve u cilju održivog razvitka hrvatskog prijevoznništva.

Na ostvarene pokazatelje djelatnosti u prijevoznim procesima provoznih obilježja, gdje hrvatski prijevoznici imaju manje od desetina udjela u ukupnoj količini prevezenog tereta, moguće je, jednim dijelom, utjecati administrativnim mjerama na ekološki neprihvatljiva vozila u provozu.

Iz analize uvoznih i izvoznih tokova moguće je izvesti zaključke glede prostornog lociranja intermodalnih transportno logističkih centara (što je predmet drugog dijela projektne studije *Analiza predispozicija i strategijskih smjernica razvoja intermodalnog transporta s EU – INTERMODARH*).