

Mr. sc. Alen Jugović
Pomorski fakultet u Rijeci
Studentska 2
51000 Rijeka

Prethodno priopćenje
UDK: 351.813.12
656.615(497.5)
Primljeno: 12. travnja 2007.
Prihvaćeno: 02. svibnja 2007.

PRILOG DECENTRALIZACIJI UPRAVLJANJA LUKAMA ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET

Pitanja u svezi centralizacije ili decentralizacije županijskih lučkih uprava prisutna su od donošenja Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama. Navedeni Zakon izričito ne definira kakav će biti ustroj županijskih lučkih uprava, odnosno ne određuje broj osnovanih županijskih lučkih uprava po pojedinoj županiji.

Stoga, predmet istraživanja ovoga znanstvenog rada je utvrđivanje činjenica koje su bitne za implementaciju različitih organizacijskih rješenja sustava gospodarenja spomenutim lukama. Posebno se analiziraju pravni, ekonomski i teorijski čimbenici koji posredno djeluju na učinkovitost i korisnost rada lučkih uprava, a time i na izbor odgovarajućeg modela upravljanja županijskim lučkim upravama, odnosno lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet. Sukladno navedenoj problematici i predmetu istraživanja postavljena je radna hipoteza: Znanstvenim spoznajama o organizaciji općenito, posebno o relevantnoj zakonskoj regulativi, odrediti tendencije promjene i buduće modele upravljanja županijskim lučkim upravama.

Rezultati istraživanja ovoga znanstvenog rada upućuju na to da prilikom donošenja odluke o osnivanju jedne ili više lučkih uprava za gospodarenje lukama otvorenim za javni promet županijskog značaja treba uzeti u obzir sve relevantne čimbenike koji imaju utjecaj na razvitak, upravljanje i poslovanje županijskim lučkim upravama.

***Ključne riječi:** upravljanje, decentralizacija, lučke uprave županijskog značaja*

1. OSVRT NA DOSADAŠNJA ISTRAŽIVANJA

Analiza relevantne građe u svezi upravljanja županijskim lučkim upravama ukazuje na mali broj znanstvenih i stručnih radova. Od značajnih znanstvenih radova koji se bave problematikom upravljanja lukama županijskog značaja

otvorenim za javni promet ističe se rad Dušana Vrusa: "Decentralizacija upravljanja lukama, otvorenih za javni promet, županijskog i lokalnog značaja na području Primorsko-goranske županije", objavljen u Pomorskom zborniku 2002. godine. Iako ovaj rad u mnogočemu dodiruje tematiku ovoga znanstvenog rada, njegove rezultate istraživanja nije moguće implementirati u ovaj rad iz razloga što su oni doneseni na temelju starih pravnih propisa koji su stupanjem na snagu Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama 2003. godine bitno izmijenjeni. Stoga jedini značajniji rad s tom problematikom je elaborat: "Analiza poslovanja luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije" autora Kesić, B. i Jugović, A.

2. UVOD

Odgovarajućim zakonskim mjerama i programima razvitka, država može poticati ili slabiti razvitak lučkog sustava. Osnivanje lučkih uprava je upravo jedna od takvih mjera kojima se treba stvoriti ekonomski, pravni i teorijski temelj za razvitak nacionalnoga lučkog sustava i pojedinih luka unutar lučkog sustava, bilo da je riječ o lukama nacionalnog, županijskog ili lokalnog značaja.

Temeljem odredbi Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama[18] županije su obvezne osnovati lučku upravu u svrhu upravljanja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja na svom području. Osnivanje, ustrojstvo i djelatnost lučke uprave temelji se na odredbama spomenutog Zakona kao i Zakona o ustanovama[19] sukladno kojima treba osnovati lučku upravu kao ustanovu sa svim onim elementima koji su bitni za njenu organizaciju (određivanje lučkog prostora, definiranje lučkih djelatnosti, imenovanje tijela lučke uprave, upravnog vijeća i ravnatelja, određivanje sjedišta i dr.). Odredbama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama istaknuto je da je županijsko poglavarstvo obvezno osnovati lučku upravu za sve luke na području svoje županije, čiji je osnivač [18, čl. 75, st. 2]. Ujedno Zakon daje mogućnost županijskom poglavarstvu da na prijedlog općinskog, odnosno gradskog poglavarstva za neku od luka može osnovati posebnu lučku upravu. Takvu mogućnost mogu iskoristiti jedinice lokalne samouprave na način da predlože osnivanje lučke uprave na svojem području [18, čl. 75, st. 1].

Opći stav državne uprave s obzirom na centralizaciju ili decentralizaciju županijskih lučkih uprava je da centralizacija proizvodi financijsku i političku racionalizaciju, ali stvara i manjak demokratičnosti. Dok decentralizacija približava upravljanje prostoru kojim treba upravljati i problemima koje treba rješavati.

3. INSTITUCIONALNI OKVIR UPRAVLJANJA LUKAMA ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET

Relevantni zakonski propisi i podzakonski akti sukladno kojima bi se trebao oformiti novi model upravljanja lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet su:

- 1) Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03)
- 2) Zakon o ustanovama (N.N. 76/93)

Za prikladnu analizu upravljanja županijskim lučkim upravama, kompetentni pravni subjekti trebali bi uzeti u obzir, prije svega, odredbe *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama* koji čini *lex specialis* za predmetnu materiju, a posredno i *Zakon o ustanovama* kao propis općeg karaktera čija je primjena supsidijarna (čl. 48. st. 5. *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*: "Ako ovim Zakonom nije drugačije određeno, na lučku upravu primjenjuju se propisi o ustanovama".) Stoga se može zaključiti da je ustrojstvo, upravljanje i poslovanje lučke uprave regulirano odredbama *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*.

Potrebno je istaknuti da je lučka uprava neprofitna pravna osoba koja to svojstvo stječe upisom odluke o osnivanju lučke uprave u registar ustanova. Ovisno o pravnom režimu luke za obavljanje čijih djelatnosti se osniva lučka uprava, lučku upravu osniva ili Republika Hrvatska ili županija na čijem području se nalazi dotična luka. Lučka uprava je neprofitna pravna osoba na koju se primjenjuju propisi o ustanovama s ciljem da odgovarajućim sredstvima ispuni određene zadatke. Za razliku od drugih javnih poduzeća ili ustanova koja osiguravaju usluge od općeg interesa bez obzira na financijsku opravdanost, lučka uprava županijskog značaja svoj gospodarski smisao dokazuju i potvrđuju kao subjekt koji će ukupnom poslovnom politikom doprinijeti ne samo boljem korištenju, nego općenito boljem gospodarenju cjelokupnog lučkog područja kojim upravlja. Iz toga proizlazi zaključak da lučka uprava posluje na ekonomskim zakonitostima, a da akumulirani profit ulaže u izgradnju i korištenje lučkog područja na kojem se nalazi.

4. KOMPARATIVNA ANALIZA POSTOJEĆEG SUSTAVA UPRAVLJANJA LUKAMA ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ S RJEŠENJIMA "DE LEGE FERENDA"

Postojeći modeli upravljanja lukama županijskog značaja u Republici Hrvatskoj čine decentralizirani modeli upravljanja, odnosno postojanje više sa-

mostalnih lučkih uprava na području jedne županije. Time je iskorišteno zakonsko rješenje dano u članku 75. st. 1. *Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama* koji kaže: "Radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva suosnivači."

U stavku 2. istoga članka navodi se da je osnivač lučke uprave iz stavka 1. ovoga članka županija, a odluku o njenom osnivanju donosi županijsko poglavstvo. Budući da su lučke uprave zasebne jedinice, svaka za sebe, sukladno odredbama Zakona o morskim lukama, imajući u vidu i relevantne odredbe Zakona o ustanovama, formira se i Upravno vijeće i imenuje ravnatelj.

Na shemi 1 prikazan je način organiziranja lučkih uprava Primorsko-goranske županije koji je ujedno model koji se koristi u većini županija Republike Hrvatske, a jedina raznolikost između organiziranosti županijskih lučkih uprava po pojedinim županijama je broj formiranih lučkih uprava (npr. na području Istarske županije postoje tri, a u Primorsko-goranskoj županiji osam lučkih uprava).



Shema 1: Organizacijska struktura lučkih uprava PGŽ-e

Izvor: Kesić, B., Jugović, A.: Analiza poslovanja luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije, Rijeka, Primorsko-goranska županija, 2003., str. 11.

U svakoj analizi poslovanja, posebno s aspekta upravljanja, najvažniji je dio sagledavanje organizacijske strukture poduzeća. Organizacijska struktura često se naziva i "anatomijom organizacije" budući da predstavlja granu - sastav poslovne jedinice, kao i sastav dijelova koji čine to poduzeće. Ona predstavlja neophodan temelj bez kojega će i najbolji učinak u svim drugim područjima upravljanja ostati neefikasan [2, str. 256-257].

Stoga će se u narednim dijelovima rada izvršiti analiza prednosti i nedostataka postojećeg modela organizacije upravljanja lukama za javni promet županijskog značaja. Nakon ocjene postojećeg modela upravljanja, s obzirom na

pravnu regulativu predložiti će se novi modeli upravljanja lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet.

5. OCJENA I PROBLEMI U UPRAVLJANJU ŽUPANIJSKIM MORSKIM LUKAMA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Temeljem provedenog istraživanja i analiziranih godišnjih izvješća o radu županijskih lučkih uprava mogu se izvesti određeni zaključci koji upućuju na više nedostataka nego prednosti ovako decentraliziranog modela upravljanja lukama otvorenim za javni promet u Republici Hrvatskoj [6, str. 17-26]. Naime, dosadašnji (sadašnji) decentraliziran način gospodarenja lukama otvorenim za javni promet županijskog i lokalnog značaja raznolik je i upitne učinkovitosti, te kao takav teško može poslužiti kao osnova na kojoj bi se nadograđivanjem određenih elemenata novog sustava mogao graditi novi način gospodarenja lukama utemeljen na postavkama Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (N.N. 158/03). Ono se može općenito opisati kao neujednačeno te lišeno organiziranosti i sustavnosti.

Kako bi se u izboru i kreiranju novih modela upravljanja lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet izbjegle sve postojeće negativnosti i teškoće u poslovanju i gospodarenju, posebnu pozornost treba obratiti na sljedeća obilježja, odnosno nedostatke postojećeg sustava upravljanja lukama:

- **Raznolikost subjekata koji gospodare lukama, njihovog društvenog i pravnog statusa, te napose njihovih ekonomskih interesa.** Kao subjekti koji upravljaju lukama otvorenim za javni promet na području županije pojavljuju se: gradovi, općine, poduzeća u javnom vlasništvu (gradska i općinska komunalna poduzeća), te privatna poduzeća. Razumljivo je da su interesi tih subjekata vrlo različiti pa veliki dio neujednačenosti u gospodarenju lukama županije proizlazi iz različitosti tih interesa.
- **Neujednačenost metoda i kriterija naplate lučkih pristojbi i drugih izvora prihoda namijenjenih održavanju i unapređenju infrastrukture i suprastrukture luke.** Dok se u nekim lukama otvorenim za javni promet, uopće ne naplaćuju nikakve pristojbe, u drugima se to čini paušalno, u trećima po svakom pristajanju broda, po dužnom metru broda, pri čemu se iznos po dužnom metru od luke do luke bitno razlikuje. U ostalim lukama, lučke pristojbe naplaćuju se po ukrcanom putniku, a od tih neke luke imaju diferencirane cijene za brodove strane zastave i brodove zastave Republike Hrvatske. Trajektne luke, u pravilu, lučke pristojbe naplaćuju određenim iznosom po putniku i po vozilu, pri čemu se razvrstaj vozila u pojedine tarifne stavove kao i visine pristojbi također razlikuju među pojedinim lukama. Subjekti koji gospodare trajektnim lukama naplatu vrše od brodarka koji iznos lučke pristojbe pridodaje cijeni prijevoza i naplaćuje od putnika

prigodom prodaje putne karte. U lukama koje posjećuju različiti brodovi koji ne posluju u režimu linijske plovidbe, takav način naplate, naravno, nije moguć, pa se subjekti upravljanja lukom snalaze na različite načine.

- **Rizik od nenamjenskog trošenja sredstava namaknutih upravljanjem.** S obzirom da među subjektima koji su u proteklom razdoblju upravljali lukama otvorenim za javni promet ima i takvih kojima održavanje pomorskog prometa nije primarni interes, a često im nedostaje sredstava za financiranje drugih, za njih važnijih, funkcija, postojeći način upravljanja sadrži rizik od nenamjenskog trošenja sredstava prikupljenih po osnovi gospodarenja lukama.
- **Pojava da jedinice lokalne samouprave ulažu sredstva u unapređenje luka otvorenih za javni promet, a da se ta sredstva uopće ne vraćaju naplatom lučkih pristojbi.** Nasuprot prethodno iznesenom, postoje primjeri da su u nekim turističkim gradovima i općinama županije, subjekti koji gospodare lukama otvorenim za javni promet (grad, općina) ulagali u unapređenje luke, a da u dotičnoj luci uopće nisu organizirali naplatu lučkih pristojbi kako bi refundirali uložena sredstva (što ne znači da ti subjekti nisu sredstva povratili indirektno - putem različitih posrednih korisnih efekata koje su ti gradovi i općine imali od postojanja uređene i funkcionalne luke na svom području).
- **Nepostojanje sustavnog pristupa u određivanju prioriteta i usmjeravanju ulaganja u pojedine luke.** Financijska izvješća ukazuju na to da se kod pojedinih lučkih uprava javlja nedostatak sredstava za razvitak, obnovu i održavanje lučke infra i suprastrukture. Uglavnom je riječ je o lukama koje ostvaruju manje prihode od samostalnog rada, odnosno od naplate lučkih pristojbi kao najvažnije stavke u ukupnim prihodima luke. To je posljedica prometa koji je kod pojedinih luka manji u odnosu na neke druge luke i lučke uprave kojoj one pripadaju, a koje ostvaruju i višak sredstava. To je posebno izraženo kod onih lučkih uprava kojima pripadaju trajektne luke koje zahvaljujući većem trajektnom prometu ostvaruju veće prihode. S tim u svezi, nameće se pitanje prioriteta ulaganja u luke, odnosno pitanje sustavnog pristupa kojim bi se sredstva trebala usmjeravati na način da i luke koje ostvaruju manje prihode imaju priliku poboljšati svoju lučku infra i suprastrukturu, uslugu i sl. Koliko je taj nedostatak izražen vidljivo je iz stajališta pojedinih lučkih uprava. Primjerice, Lučka uprava Rab na području Primorsko-goranske županije ističe da nije za gubitak svoje samostalnosti, odnosno za osnivanje jedne županijske lučke uprave. Takvo rješenje smatraju nekvalitetnim i neprihvatljivim ističući "... da se formiranjem jedne lučke uprave njihova sredstva (godišnji višak, odnosno neutrošena razlika prihoda i rashoda) ne bi usmjeravala u sanaciju lučke infrastrukture luka kojima gospodari Lučka uprava Rab, već bi se ta sredstva usmjeravala i prema drugim lučkim upravama koje imaju problema, a nemaju novaca".

Ovakvo stajalište nije prihvatljivo kada je u pitanju zajednički interes i cilj unapređenja sustava luka otvorenih za javni promet županijskog značaja na području pojedine županije, u ovom slučaju Primorsko-goranske županije.

6. MOGUĆI MODELI UPRAVLJANJA LUKAMA ŽUPANIJSKOG ZNAČAJA OTVORENIM ZA JAVNI PROMET SUKLADNO ZAKONSKIM PROPISIMA

Osim postojećeg decentraliziranog modela upravljanja lukama otvorenim za javni promet u RH, iz Zakona o morskim lukama i Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama koji definira način gospodarenja lukama (uključujući luke županijskog i lokalnog značaja) te iz Zakona o ustanovama proizlaze i druga moguća rješenja sustava gospodarenja lukama.

“Radi upravljanja, gradnje i korištenja luka otvorenih za javni promet koje su od županijskog i lokalnog značaja može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća, u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva suosnivači.” Iz citirane zakonske odredbe proizlazi da bi redovni način ustrojavanja sustava gospodarenja lukama županijskog značaja bio ustrojavanje jedinstvene lučke uprave za sve luke na području županije, ali da je zakonodavac predviđevši mogućnost izuzetka od tog pravila, ostavio prostora i za drugačija rješenja, uključujući i rješenje prema kojem bi se lukama na području županije gospodarilo posredstvom više lučkih uprava. Ovo potonje rješenje županijsko poglavarstvo bi moglo ustrojiti ukoliko bi se sva općinska i gradska poglavarstva na čijem području se nalaze luke županijskog značaja prethodno dogovorila da županijskom poglavarstvu predlože iznimku od pravila o osnivanju jedinstvene lučke uprave za sve luke obuhvaćene područjem određenog broja gradova i općina, na način da županijsko poglavarstvo primivši i usvojivši zajedničke prijedloge gradova i općina osnuje određen broj lučkih uprava za područje županije.

S aspekta teritorijalnog rasporeda može se predložiti i rješenje koje podrazumijeva osnivanje više decentraliziranih lučkih uprava. Sustav gospodarenja lukama zasnovan na jednoj lučkoj upravi za cijelu županiju može sukladno Zakonu o ustanovama (članak 9.) biti obogaćen osnivanjem podružnica (odjela, centara) izvan sjedišta lučke uprave, kako bi se pospješilo vršenje određenih funkcija vezanih uz gospodarenje lukama na otocima i obali udaljenim od sjedišta lučke uprave.

Sustav koji bi bio zasnovan na više zasebnih lučkih uprava moguće je organizirati na način da manji dio sredstava namijenjen funkcioniranju sustava bude izdvajan za djelovanje zajedničkih stručnih službi. Na taj način izbjegla bi se potreba da svaka od pet lučkih uprava raspolaže vlastitom pravnom službom koja će za njen račun osnivati poduzeća, voditi sudske postupke i obavljati druge složene poslove pravne prirode. Ukoliko bi bilo koji grad ili općina koji na

svom području ima neku od luka, ili pak županijsko poglavarstvo bili neskloni ustrojavanju sustava gospodarenja lukama organiziranom po teritorijalnom principu, ustrojavanje sustava zasnovanog na iznimci od zakonom predviđenog pravila bit će nemoguće provesti. Također bi se izbjegla potreba za vlastitim stručnjakom za građevinarstvo koji će pripremati dokumentaciju za natječaje i vršiti nadzor građevinskih radova na održavanju, adaptacijama, rekonstrukcijama i proširenjima lučke infrastrukture i suprastrukture. Određeni operativni, financijski, kadrovski i drugi poslovi također bi se mogli ekonomičnije i učinkovitije obavljati centralizirano nego li disperzirano u više malih ustanova.

Sustav gospodarenja lukama zasnovan na jednoj lučkoj upravi za cijelu županiju može sukladno čl. 9. *Zakona o ustanovama* biti obogaćen osnivanjem podružnica (filijala, centara) izvan sjedišta glavne lučke uprave. Tim modelom, *jedna centralizirana županijska lučka uprava s određenim brojem podružnica*, bi se izmijenilo poslovanje u smislu da bi jedan dio operativnih djelatnosti obavljale podružnice, dok s pravnog stanovišta, mijenjanje modela ne bi značilo mijenjanje sustava odlučivanja. "*Zašto je tome tako?*" Ako se pozove na spomenuti čl. 7. *Zakona o trgovačkim društvima* vidljivo je da podružnice nisu pravne osobe, samim time prava i obveze koje nastaju uslijed njihovog djelovanja stječe društvo, tj. konkretno, u kontekstu ovog elaborata, glavna lučka uprava što znači da se i dalje zadržava centralizirani sustav odlučivanja i zadržavaju prednosti kako centraliziranog sustava upravljanja tako i decentraliziranog sustava upravljanja.

Iz navedenog proizlazi da je u skladu s pravnim propisima, sustav upravljanja lukama od županijskog značaja u Republici Hrvatskoj moguće organizirati na sljedeće načine:

- 1) jedna centralizirana županijska lučka uprava sa sjedištem u glavnom gradu županije, tj. jedna lučka uprava za sve luke na području određene županije;
- 2) jedna županijska lučka uprava s određenim brojem podružnica,
- 3) modificirani sadašnji modeli s više lučkih uprava: na način da se u organizacionom smislu pri županijskom upravnom odjelu za pomorstvo, promet i veze u županijama formira stručna služba (pravno, financijsko-knjigovodstvena);
- 4) više decentraliziranih lučkih uprava;
- 5) ostali mogući modeli:
 - jedna otočna LU i jedna kopnena LU,
 - jedna kopnena LU i više otočnih LU,
 - jedna "županijska" LU (za sve trajektne luke) i jedna "lokalna" LU (za sve ostale luke).

Svi ovi modeli imaju pravnu osnovu i legitimnost u pozitivnom zakonodavstvu Republike Hrvatske.

7. ZAKLJUČAK

S obzirom na veliki broj luka i lučica u Republici Hrvatskoj, zbog njihove prirodne disperziranosti te različitih uvjeta i obima poslovanja gotovo bi bilo nemoguće upravljati sa svim lukama pojedine županije iz jedne centralne županijske lučke uprave. Stoga rezultati istraživanja ukazuju da su modeli koji se baziraju na decentraliziranom i regionalnom pristupu upravljanju lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet u postojećim uvjetima najprihvatljiviji. Decentralizacija kao mjera ima za cilj približiti upravljanje prostoru kojim treba upravljati i problemima koje treba rješavati, stoga delegiranje upravljanja na županijske i lokalne razine predstavlja jednu od takvih mjera.

Iako treba istaknuti da nema gospodarskog subjekta za koje bi se moglo tvrditi da li je dosljedno i u potpunosti organizirano centralizirano ili decentralizirano. Ne smije se, naime, smetnuti s uma da bi bilo nemoguće poslovati ako bi se o svemu odlučivalo samo na vrhu hijerarhijske ljestvice, i obratno, ako bi se o svemu odlučivalo na najnižim organizacijskim jedinicama. Stoga je često vrlo teško utvrditi da li je neki privredni subjekt više centralizirano ili decentralizirano organiziran, a isto tako i da li je bolje jedno ili drugo organizacijsko rješenje. Spuštanje donošenja neke odluke s vrha hijerarhijske piramide na njezine bazne točke ima naravno karakter decentralizacije čak i ako se radi o prenošenju nevažnih odluka koje svojim sadržajem ne mogu bitno izmijeniti postojeći (pretežno decentralizirani) karakter organizacije upravljanja.

Da li će se odabrati model upravljanja organiziran s više lučkih uprava ili podružnica stvar je samo lokalne samouprave (gradova i općina), koje bi tada kao osnivači morali sudjelovati u financiranju poslovanja lučkih uprava. Za razliku od lučkih uprava koje obavljaju cijelo poslovanje, podružnice bi kao "produžena ruka" centralne lučke uprave na terenu obavljale samo tekuće poslove, a logistička potpora za financijsko poslovanje, istraživanje tržišta i razvoj, komercijalne i tehničke, te pravne poslove mogle bi biti koncentrirane u županijskoj lučkoj upravi ili nekom sličnom odjelu. Posebna interakcija između djelovanja podružnica i centralne lučke uprave trebala bi imati naglasak prilikom odlučivanja o održavanju i izgradnji kapitalnih lučkih objekata i učinkovitom ulaganju sredstava.

Prilikom donošenja konačne odluke o decentraliziranom ili centraliziranom modelu upravljanja lukama županijskog značaja otvorenim za javni promet, odnosno osnivanju jedne ili više lučkih uprava, istraživanje ukazuje na potrebu implementacije svih relevantnih čimbenika koji imaju utjecaj na razvitak, upravljanje i poslovanje županijskim lučkim upravama

Za uspješan odabir modela upravljanja županijskim lučkim upravama potrebno je izvršiti vrednovanje svih zakonski mogućih modela upravljanja te na taj način unaprijediti postupak izbora tih modela (rješenja) upravljanja. Postu-

pak bi trebao obuhvatiti definiranje osnovnih ciljeva, kriterija, mjera te provedbu ocjenjivanja sagledanih modela (rješenja) upravljanja. Na taj način će se omogućiti ravnomjerna razvijenost pojedinih luka unutar lučkog sustava, a čime se utječe na razvoj cjelokupnoga gospodarstva.

LITERATURA

- [1] Babić, M, Makroekonomija, Zagreb, Mate, 1995.
- [2] Strategijski management, Split, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu, 1997.
- [3] Integracija i koordinacija lučkog i prometnog sustava Republike Hrvatske, Rijeka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
- [4] Jugović, A., Organizacijska struktura lučke uprave Rijeka, Pomorstvo, 17(2003), str.
- [5] Kesić, B., Jugović A.: Desetogodišnji plan razvoja lučkog sustava RH 2001. – 2011., Zagreb, 2003.
- [6] Kesić, B., A. Jugović, Analiza poslovanja luka otvorenih za javni promet na području Primorsko-goranske županije, Rijeka, PGŽ, 2003.
- [7] Kesić, B., A. Jugović, Menadžment pomorskoputničkih luka, Rijeka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2006.
- [8] Pađen, J., Determinante prometne politike Hrvatske, Ekonomski pregled, 51(2000), 3-4, str. 236-258.
- [9] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004.
- [10] Statistički ljetopis Republike Hrvatske, Zagreb, Statistički zavod RH, (CD), 2003.
- [11] Pomorstvo (Hrvatska u 21. stoljeću), Zagreb, Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske, 2003.
- [12] Vrus, D.: Decentralizacija upravljanja u lukama, otvorenih za javni promet, županijskog i lokalnog značaja na području Primorsko-goranske županije, Pomorski zbornik, 39/2001.
- [13] Weihrich, H., H. Koontz, Menedžment, Zagreb, Mate, 1994.
- [14] www.hrvatska21.hr (20. 03. 2006.)
- [15] www.mmtpr.hr (14. 02. 2006.)
- [16] Zakon o morskim lukama, Narodne novine br. 6/1996.
- [17] Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Narodne novine br. 158/2003.
- [18] Zakon o ustanovama, Narodne novine br. 76/1993.
- [19] Zelenika, R., Logistički sustavi, Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2005.

Summary

A CONTRIBUTION TO THE DECENTRALIZATION OF PORTS OPEN TO THE COUNTY IMPORTANT PUBLIC TRAFFIC

The issue referring to the centralization or decentralization of the county port authorities is an open question since the enactment of the Maritime Domain and Seaports Act, where the structure of the county port authorities is neither explicitly defined nor is the number of the established port authorities within a particular county determined.

Therefore, the paper aims at determining the facts that are of utmost importance for the implementation of various organizational structures in the managing of those ports. A special analysis is made of the legal, economic and theoretical factors that have an indirect impact on the port authorities work effectiveness and efficiency, and, in the same way, on the choice of the relevant model of managing county port authorities or ports open to the county important public traffic. Pursuant to the stated problem and research area, a working hypothesis has been offered: to determine the tendencies for changing and introducing new models of managing county port authorities by using scientifically based conceptions of the organization in general, in particular of the relevant legislative regulations.

The results obtained have shown that in making a decision on the establishment of one or more port authorities for the managing of ports open to the county important public traffic it is necessary to take into consideration all relevant factors that have an influence on the county port authorities development, management and business operations.

Key words: *management, decentralization, county important port authorities.*

Alen Jugović, M.Sc.

Faculty of Maritime Studies Rijeka

Studentska 2

51000 Rijeka

Croatia