# Utjecaj prometne infrastrukture na razvoj Koprivničko-križevačke županije

**Patačko, Bruno**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2022**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:569719

*Rights / Prava:* In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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



*Repository / Repozitorij:*

REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economcs & Business Zagreb








**Sveučilište u Zagrebu**
**Ekonomski fakultet**
**Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij**
**Poslovna ekonomija – smjer Trgovina i međunarodno poslovanje**

# UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

Diplomski rad

**Bruno Patačko**

**Zagreb, rujan, 2022.**

**Sveučilište u Zagrebu**
**Ekonomski fakultet**
**Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij**
**Poslovna ekonomija – smjer Trgovina i međunarodno poslovanje**

# UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

# THE IMPACT OF TRAFFIC INFRASTRUCTURE ON THE DEVELOPMENT OF KOPRIVNICA – KRIŽEVCI COUNTY

Diplomski rad

**Student: Bruno Patačko**
**JMBAG studenta: 0067541301**
**Mentor: Izv. prof. dr. sc. Dora Naletina**

**Zagreb, rujan, 2022.**

Sveučilište u Zagrebu
**Ekonomski fakultet**

# IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Zagreb, 20. 9. 2022.
(mjesto i datum)

Patačko
(vlastoručni potpis studenta)

**SAŽETAK**

Prometna infrastruktura jedan je od ključnih faktora rasta i razvoja svakog gospodarstva. Bez zadovoljavajuće prometne infrastrukture nemoguće je razvijati bilo koje gospodarske djelatnosti, a naročito industriju i turizam. Obzirom na veliku ovisnost Hrvatske o turizmu, kvalitetna infrastruktura dodatno dolazi do izražaja. Iako je Republika Hrvatska posljednjih desetak godina uložila velika sredstva u izgradnju cesta i autocesta, Koprivničko–križevačka županija je zapostavljena prilikom raspodjele sredstava. Koprivnica kao glavni grad županije i sjedište nekoliko velikih poduzeća (Podravka, Belupo) i dalje nema dugo najavljivanu brzu cestu te samim time povezanost sa Zagrebom nije optimalna. Stoga se u ovom radu analizira stanje trenutne prometne infrastrukture i gospodarstva u Koprivničko-križevačkoj županiji. Na temelju rezultata provedenog primarnog istraživanja utvrđeno je kako zadovoljstvo poslovnih subjekata prometnom infrastrukturom nije na zadovoljavajućoj razini te kako postoji značajan prostor za rast i razvoj gospodarstva u slučaju novih prometnih ulaganja.

**Ključne riječi**: promet, gospodarstvo, Koprivničko-križevačka županija

**SUMMARY**

Traffic infrastructure is one of the key factors in the growth and development of any economy. Without a satisfactory traffic infrastructure, it is impossible to develop any economic activities, especially industry and tourism. Considering Croatia's high dependence on tourism, quality infrastructure is further emphasized. Although the Republic of Croatia has invested heavily in the construction of roads and motorways in the last ten years, Koprivnica-Križevci County has been unfairly neglected in the distribution of funds. Koprivnica as the capital of the county and the seat of several large companies (Podravka, Belupo) still does not have the long-awaited highway, and therefore the connection with Zagreb is not optimal. Therefore, the aim of this paper is to analyse the current traffic picture and the economy of Koprivnica-Križevci County. Primary research has determined that the satisfaction of business entities with traffic infrastructure is not at optimal level and that there is significant room for growth and development of the economy in case of traffic investments.

**Keywords:** traffic, economy, Koprivnica-Križevci County

# SADRŽAJ

**1. UVOD ..... 1**

1.1. Predmet i cilj rada ..... 1

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka ..... 1

1.3. Sadržaj i struktura rada ..... 1

**2. KARAKTERISTIKE GEOPROMETNOG POLOŽAJA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE ..... 3**

2.1. Povijesni razvoj prometne infrastrukture ..... 3

2.2. Cestovna infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 5

2.3. Željeznička infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 6

2.4. Strategija daljnjeg razvoja prometne infrastrukture u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 9

**3. KARAKTERISTIKE GOSPODARSTVA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE ..... 13**

3.1. Povijesni razvoj gospodarstva u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 13

3.2. Najznačajniji gospodarski subjekti u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 19

3.3. Potencijali za daljnji rast i razvoj Koprivničko-križevačke županije ..... 33

**4. ISTRAŽIVANJE O VAŽNOSTI PROMETNE INFRASTRUKTURE ZA RAZVOJ GOSPODARSKIH SUBJEKATA ..... 36**

4.1. Uzorak istraživanja ..... 36

4.2. Metode i instrumenti istraživanja ..... 37

4.3. Rezultati istraživanja ..... 38

4.4. Ograničenja istraživanja ..... 42

**5. ZAKLJUČAK ..... 43**

**POPIS LITERATURE ..... 45**

**POPIS SLIKA ..... 47**

**POPIS TABLICA ..... 48**

**POPIS GRAFIKONA ..... 48**

**ŽIVOTOPIS ..... 50**

**PRILOZI ..... 51**

# 1. UVOD

## 1.1. Predmet i cilj rada

Predmet rada je analiza prometne infrastrukture Koprivničko-križevačke županije, analiza gospodarske slike Koprivničko-križevačke županije te ispitivanje međuovisnosti navedene dvije stavke. Analiza prometne infrastrukture obuhvaća prikaz povijesnog razvoja infrastrukture, trenutnu prometnu sliku te strategiju daljnjeg razvoja infrastrukture u Koprivničko-križevačkoj županiji. Analiza gospodarske slike županije obuhvaća povijesni razvoj gospodarstva, pregled trenutnog poslovanja najznačajnijih gospodarskih subjekata uz ispitivanje prostora za rast gospodarske aktivnosti.

Provedenim istraživanjem ispituje se zadovoljstvo poslovnih subjekata postojećom prometnom infrastrukturom. Cilj rada je objasniti kako prometna infrastruktura utječe na gospodarstvo i utvrditi postoji li prostor za gospodarski rast i razvoj u slučaju novih ulaganja koja bi omogućila dovršetak planiranih prometnih projekata.

## 1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Prilikom izrade rada korišteni su primarni i sekundarni podaci. Sekundarni podaci prikupljeni su od radova u tiskanom obliku kao i od radova dostupnih u digitalnom obliku, odnosno radi se o znanstvenim i stručnim člancima, magistarskim i doktorskim radovima, priručnicima i publikacijama vezanim za proučavanu problematiku.

Primarni podaci prikupljeni su putem primarnog istraživanja. Dubinski intervju proveden je sa četiri poslovna subjekta Koprivničko-križevačke županije. Prilikom vođenja intervjua korišten je podsjetnik za dubinski intervju koji se sastoji od dva dijela. Prvim dijelom prikupljeni su opći podaci o tvrtkama i intervjuiranim zaposlenicima. U drugom dijelu postavljeno je 12 pitanja kojima je ispitano zadovoljstvo prometnom infrastrukturom svakog pojedinog poslovnog subjekta. Prikupljeni sekundarni i primarni podaci analizirani su povijesnom metodom, metodom deskripcije, metodom analize i sinteze te metodom generaliziranja.

## 1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je podijeljen na pet poglavlja.

U uvodnom poglavlju prezentirani su predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja podataka te sadržaj i struktura rada.

U drugom poglavlju analizirana je trenutna prometna slika na području županije s posebnim naglaskom na ceste i željeznice i njihov povijesni razvoj.

U trećem poglavlju obrađena je gospodarska slika županije. Navedeni su najveći gospodarski subjekti, analizirano je njihovo dosadašnje poslovanje te njihov značaj i utjecaj na gospodarstvo županije.

Četvrti dio odnosi se na provedeno istraživanje. Prezentiran je uzorak, objašnjene su metode i instrumenti te su dani rezultati istraživanja. Na kraju četvrtog poglavlja prezentirana su ograničenja provedenog istraživanja.

U petom odnosno posljednjem poglavlju izvedeni su zaključci.

# 2. KARAKTERISTIKE GEOPROMETNOG POLOŽAJA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

## 2.1. Povijesni razvoj prometne infrastrukture

Koprivničko-križevačka županija smještena je na sjeveru Hrvatske. Njen najvažniji prometni segment svakako je cestovna infrastruktura koja se koristi tisućama godina. Povijesno gledano, najznačajnija cesta Koprivničko-križevačke županije je Podravska magistrala kojom se povezuje Slavonija sa zapadnim dijelom Hrvatske. Povijest Podravske magistrale počinje sa Rimskim carstvom. Rimljani su gradili prometnice ponajprije zbog svojih ratnih pohoda i bržeg osvajanja teritorija. Njihove ceste bile su relativno uske, izrađene od kamenja, šljunka i pijeska. U prilog kvaliteti izrade takve vrste cesta govori podatak da neki od dijelova Rimskih cesta egzistiraju i dan danas. Podravska magistrala bila je sastavni dio vrlo važne Rimske magistrale koja se protezala od sjeverne Italije do Beograda te je iznosila 368 rimskih milja što je ekvivalent današnjih 544 kilometara. Ta cesta bila je vrlo zanimljiva Rimljanima s obzirom da se prostirala plodnim tlom Panonske doline uz rijeku Dravu. Osim ovog pravca, Rimljani su sagradili 29 cestovnih pravaca koji su povezivali Rim sa ostatkom Europe, Afrikom i Azijom. Procjenjuje se da je ukupna duljina njihovih cesta iznosila impresivnih 320 000 kilometara. Prve konture današnje Podravske magistrale započinju u prvoj polovici 18. stoljeća. Položaj ceste uglavnom prati položaj stare Rimske ceste uz rijeku Dravu. Sve do 1945. godine magistrala je egzistirala kao cesta načinjena od tucanog kamena s obzirom da je pravih cesta sa asfaltiranim kolnikom bilo vrlo malo u cijeloj zemlji (Kos, Feletar i Orešić, 2013.).

Slika 1. Cestovna mreža u sjevernom dijelu Republike Hrvatske 1945. godine




Izvor: Institut prometa i veza (1998.), Prijedlog strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske

Asfaltiranje cesta obavljeno je u slijedećih 40 godina te je tada i Podravska magistrala poprimila današnji oblik. Na slikama 1 i 2 može se uočiti razlika u asfaltiranosti cestovne mreže sjevernog dijela Republike Hrvatske 1945. i 1985. godine. Svijetlom linijom prikazane su ceste izvedene od tucanika, dok su tamnom linijom prikazane suvremene odnosno asfaltirane ceste.

Slika 2. Cestovna mreža u sjevernom dijelu Republike Hrvatske 1985. godine




Izvor: Institut prometa i veza (1998.), Prijedlog strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske

## 2.2. Cestovna infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji

Kao što je već spomenuto, najznačajnija cesta Koprivničko-križevačke županije je **državna cesta D2** odnosno **Podravska magistrala**. Cesta D2 započinje na hrvatsko-slovenskoj granici odnosno graničnom prijelazu Dubrava Križovljanska. U Koprivničko-križevačku županiju ulazi na sjeverozapadu županije u naselju Cvetkovec te izlazi na jugoistoku odnosno iza naselja Kloštar Podravski. Nakon toga vodi sve do Osijeka, zatim do hrvatsko-srpske granice i graničnog prijelaza Ilok.

Iz svega navedenog može se zaključiti kako se radi o jednom od najduljih cestovnih pravaca cijele zemlje čija je ukupna duljina 375,5 km, od čega 50,7 km otpada na trasu koja prolazi Koprivničko-križevačkom županijom. Zbog svoje duljine, nesigurnosti i velikog broja nesreća Podravska magistrala često se naziva i „cestom smrti“.

Nakon Podravske magistrale, druga najznačajnija cesta u Koprivničko-križevačkoj županiji je **državna cesta D41** koja počinje na graničnom prijelazu Gola, prolazi kroz Koprivnicu i Križevce te vodi sve do Zagreba. U Koprivničko-križevačku županiju ulazi na samom graničnom prijelazu te izlazi kod naselja Veliki Raven. Ukupna duljina ceste koja prolazi županijom iznosi 66,8 km što državnu cestu D41 čini najduljom cestom županije. Dio navedene D41 ceste od Križevaca prema Zagrebu više nije toliko prometan zbog izgradnje **brze državne ceste D10** koja vodi iz Zagreba i trenutno završava u Križevcima te je zbog svoje sigurnosti i kraćeg vremena putovanja puno značajnija od državne ceste. Cesta D10 u početku je zamišljena kao autocesta te je nosila naziv A12. Kasnije je zbog smanjenja troškova preoblikovana u brzu cestu te je dobila sadašnji naziv.

Brza cesta D10 jedan je krak takozvanog Podravskog ipsilona, brze ceste koja je još uvijek nedovršena, a započinje odvojkom autoceste A4 kod Svete Helene. Kod mjesta Zabrđe dolazi do račvanja te počinje formiranje ceste koja bi svojim dovršetkom trebala imati oblik ipsilona. Krak ceste D10 trenutno dolazi do Križevaca, a planirano je kako će prolaziti kroz Križevce i Koprivnicu te završiti na državnoj granici u Goli. Drugi krak navedene ceste naziva se D12 te on trenutno dolazi do naselja Farkaševac. Nakon Farkaševca brza cesta bi trebala prolaziti s južne strane Bjelovara, uz Viroviticu, te završiti na graničnom prijelazu Terezino Polje.

Sljedeća državna cesta u Koprivničko križevačkoj županiji je cesta D20 koja se proteže od Čakovca do Koprivnice. Ona prolazi kroz županiju u duljini od 20,8 km. Cesta koja počinje u Novom Marofu, prolazi kroz Križevce te završava u Svetom Ivanu Žabnu naziva se D22 te je njena duljina u Koprivničko-križevačkoj županiji 30,7 km. Vrijedi spomenuti i državne ceste D28 (Vrbovec – Sveti Ivan Žabno – Bjelovar – Veliki Zdenci), D43 (Đurđevac – Bjelovar – Čazma – čvor Ivanić Grad) i D210 (Gola – Ždala – Molve – Virje).

Tablica 1. Državne ceste u Koprivničko-križevačkoj županiji

| **IDENTIFIKACIJSKA OZNAKA** | **NAZIV CESTE** | **DULJINA TRASE U KOPRIVNIČKO - KRIŽEVAČKOJ ŽUPANIJI** |
|---|---|---|
| **D2** | Granični prijelaz Dubrava Križevljanska – Varaždin – Ludbreg – Koprivnica – Virovitica – Našice – Osijek – Vukovar – Granični prijelaz Ilok | **50,7 km** |
| **D20** | Čakovec – Prelog – Donja Dubrava – Đelekovec– Koprivnica | **20,8 km** |
| **D22** | Novi Marof – Križevci – Sveti Ivan Žabno | **30,7 km** |
| **D28** | Vrbovec – Sveti Ivan Žabno – Bjelovar – Veliki Zdenci | **10,4 km** |
| **D41** | Granični prijelaz Gola – Koprivnica – Križevci – čvor Vrbovec | **66,8 km** |
| **D43** | Đurđevac – Bjelovar – Čazma – čvor Ivanić Grad | **14,2 km** |
| **D210** | Gola – Ždala – Molve – Virje | **24,3 km** |

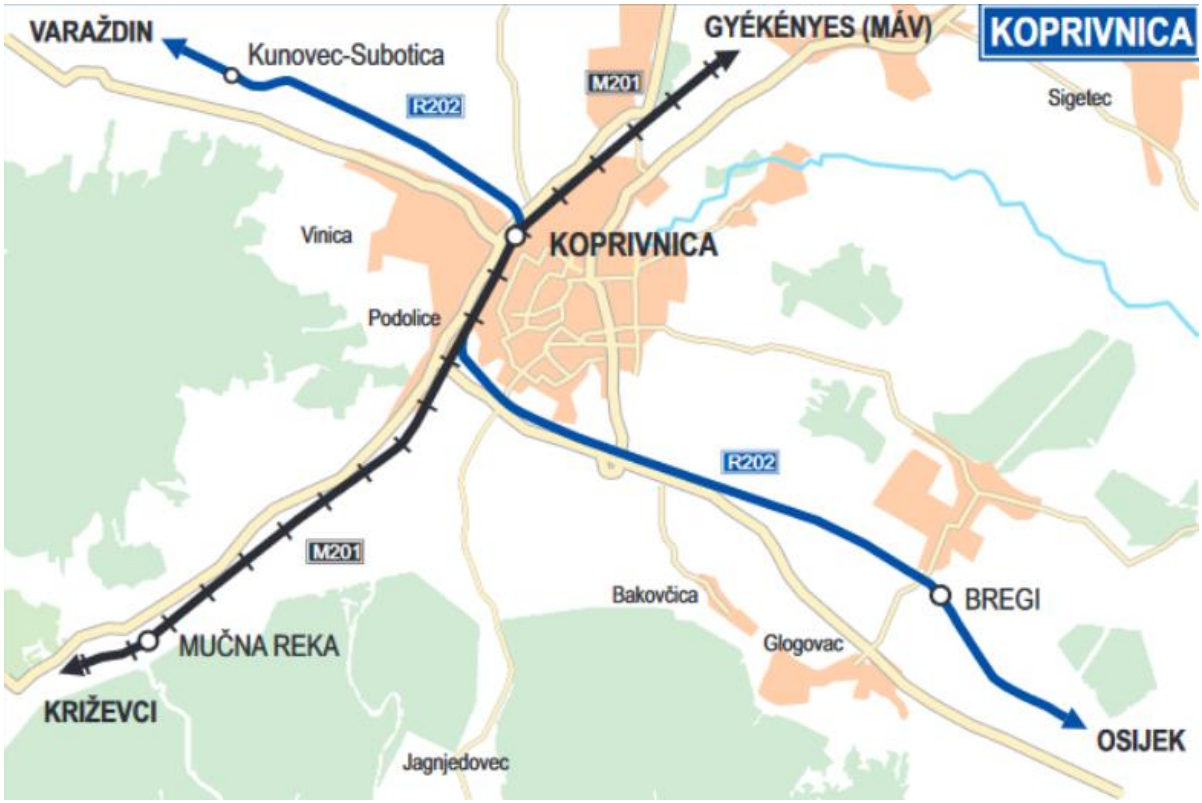
Izvor: Izrada autora prema podacima Hrvatskih cesta

### 2.3. Željeznička infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji

Najvažniji željeznički kolodvor u Koprivničko-križevačkoj županiji je kolodvor Koprivnica. Kolodvor Koprivnica nalazi se na sjecištu **željezničkog pravca Varaždin – Dalj** i **željezničkog pravca Gyekenyes DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo**. Željeznički pravac Varaždin – Dalj naziva se još i Podravska željeznička magistrala, dugačak je 271 kilometar te je građen od 1870. do 1937. godine (Haramina, Radonjić i Mihaljević, 2018.).

Podravska željeznička magistrala prati tijek Podravske cestovne magistrale te se prostire sve do granice sa Srbijom. Ovaj željeznički pravac ključan je za povezanost kako Podravine, tako i Slavonije sa Zagrebom s obzirom da njime prema Zagrebu putuje većina putnika s polaskom između Osijeka i Koprivnice. Redovne linije prema Zagrebu bile su rijetke i u vremenima prije pandemije koja je dodatno naštetila poslovanju Hrvatskih željeznica, pa su neke postojeće linije ukinute. S obzirom da se kolodvor Koprivnica nalazi na sjecištu dva važna pravca, vrlo česta su presjedanja upravo u Koprivnici.

Slika 3. Prikaz sjecišta dva željeznička pravca u Koprivnici




Izvor: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2022/07/HZ_Railmap_2022__WEB.pdf (30.8.2022.)

Kao što je već spomenuto, kolodvor Koprivnica najveći je i najznačajniji kolodvor županije. Gledajući njegove prometne službe isti je ranžirni, rasporedni i granični kolodvor koji se sastoji od prijemno-otpremnih kolosijeka za putničke vlakove, prijemno-otpremnih kolosijeka za teretne vlakove, ranžirno-otpremnih kolosijeka, izvlačnjaka ranžirne skupine, izvlačnjaka za ranžiranje, skupina manipulativnih odsjeka, skupina zaštitnih kolosijeka, skupina industrijskih kolosijeka, skupina lokomotivskih kolosijeka, skupina kolosijeka nadzornog središta i skupina kolosijeka radionice za popravak vagona. Opremljen je svjetlosnim ulaznim i izlaznim

signalima za prijem i odlazak vlakova. Kolodvor Bregi je kolodvor nedaleko od Koprivnice koji se sastoji od tri glavna kolosijeka koji služe za prijem i otpremu vlakova te smještaj tovarnih i praznih vagona. Kolodvor Virje ima dva glavna kolosijeka namijenjena za prijem i otpremu vlakova te dva pomoćna kolosijeka koja služe za smještaj tovarnih i praznih vagona. Nešto veći kolodvor je kolodvor Đurđevac koji ukupno ima devet kolosijeka. Tri su glavna kolosijeka koja služe za prijem i otpremu vlakova, tri manipulacijska, dva izvlačnjaka te jedan garažni kolosijek. Slijedeći je kolodvor Kloštar koji se sastoji od šest kolosijeka. Tri kolosijeka zadužena su za prijem i otpremu vlakova, jedan je manipulacijski dok su dva namijenjena za smještaj i utovar/istovar (Haramina, Radonjić, Mihaljević, 2018.).

Slika 4. Prikaz željezničke infrastrukture Koprivničko-križevačke županije




Izvor: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2022/07/HZ_Railmap_2022__WEB.pdf (30.8.2022.)

Na slici 4 mogu se uočiti razlike između željezničke infrastrukture između pojedinih trasa Koprivničko-križevačke županije. Željeznički pravac Varaždin – Dalj prolazi kroz županiju od kolodvora Rasinja do kolodvora Kloštar. Navedena trasa prikazana je plavom bojom što označava neelektrificiranu jednokolosiječnu prugu. Pruga je takva na cijelom svom pravcu od

Varaždina do Dalja. Pruga koja spaja Botovo i Križevce označena je crnom i crvenom bojom. Navedena boja označava prugu koja je u izgradnji. Nakon izgradnje pruga će biti označena crnom isprekidanom linijom kakva je vidljiva od Križevaca prema Zagrebu. Takva oznaka označava elektrificiranu dvokolosiječnu prugu što je cilj i standard u današnjem željezničkom prijevozu. Iako nije dio Koprivničko-križevačke županije, na slici se također može vidjeti prugu na dionici Kloštar – Križevci koja je označena smeđom bojom. Ova boja također predstavlja jednokolosiječnu neelektrificiranu prugu koja je kao takva prisutna i na dionici od Rasinje do Kloštra. Iako su dvije pruge po navedenim parametrima iste, razlika se očituje u njihovoj namjeni. Pruga između Kloštra i Rasinje namijenjena je regionalnom prometu dok je pruga između Kloštra i Križevaca namijenjena lokalnom prometu te su iz navedenog razloga označene različitim bojama.

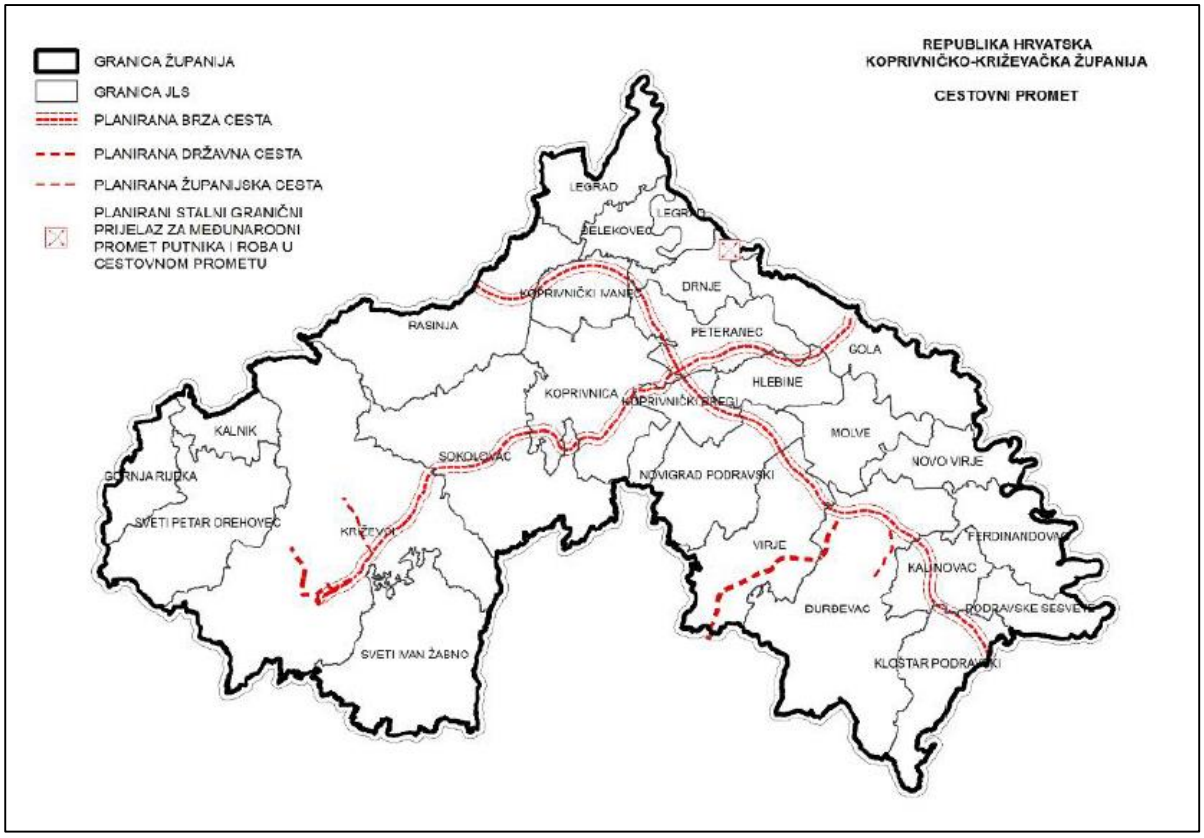
## 2.4. Strategija daljnjeg razvoja prometne infrastrukture u Koprivničko-križevačkoj županiji

Dovršenje i izgradnja strateških projekata ključni je element u strategiji razvoja prometne infrastrukture. Kao glavni projekt ističe se dovršenje **brze ceste D10**. Spomenuta državna cesta trenutno je izgrađena do Križevaca te bi radovi na izgradnji dijela ceste do Vojakovačkog Kloštra trebali započeti ove godine. Zbog cjelokupne tržišne situacije s inflacijom odnosno poskupljenjem materijala potrebnih za tako veliki infrastrukturalni projekt, proces izgradnje ne odvija se prvotno planiranim tijekom. Brza cesta do Koprivnice sastavni je dio Razvojnog projekta Sjever, sporazuma potpisanog od strane Koprivničko-križevačke, Međimurske, Varaždinske, Krapinsko-zagorske i Bjelovarsko-bilogorske županije. Navedeni sporazum uključuje strateški važne projekte za razvoj sjevera Hrvatske koji bi trebali biti dovršeni do 2027. godine. Brza cesta do Koprivnice je od apsolutno ključnog značaja za cijelu Koprivničko-križevačku županiju, njeno gospodarstvo, bolju prometnu povezanost sa Zagrebom te kraće i sigurnije prometovanje ljudi i roba.

**Podravska brza cesta** planirana je cesta koja bi se protezala od graničnog prijelaza sa Slovenijom do graničnog prijelaza sa Srbijom. Ideja ovog projekta je izgraditi cestu koja bi bila gotovo paralelna sa trenutnom Podravskom magistralom odnosno državnom cestom D2. Podravska magistrala prozvana je cestom smrti zbog velike količine prometa a samim time i nesreća koje se događaju na njoj. Podravska magistrala prolazi kroz gotovo sve gradove i naselja između dvije granice s obzirom da velika većina gradova nema izgrađenu obilaznicu

koja bi preusmjerila promet iz napućenih mjesta. Slatina je jedan od rijetkih gradova koja je sagradila novu obilaznicu otvorenu 2011. godine i na taj način omogućila brže i sigurnije prometovanje za svoje stanovnike. Iako je apsolutno jasno da je Podravska brza cesta nužnost i potreba sjeverne Hrvatske, ona je trenutno na čekanju te ni jedan kilometar ceste nije izgrađen u Koprivničko-križevačkoj županiji. Planirana cestovna mreža Koprivničko-križevačke županije prikazana je na slici 5.

Slika 5. Planirana cestovna infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji

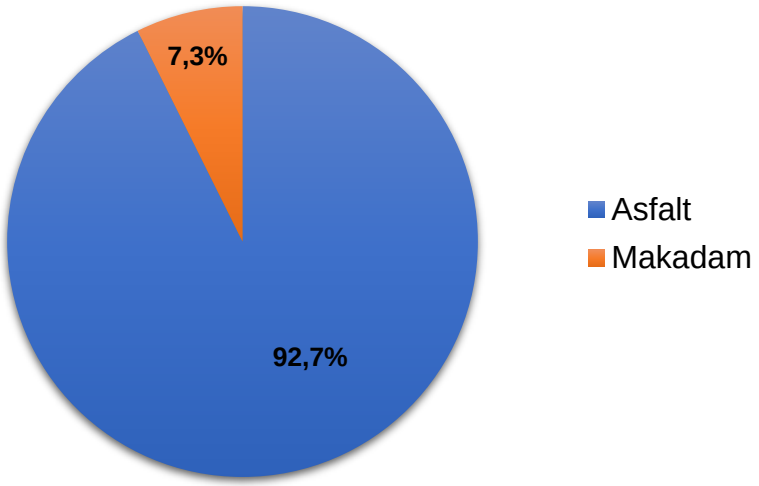



Izvor: Koprivničko-križevačka županija (2022.), Plan razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021.-2027.

Prema podacima DZS-a, gustoća cestovne mreže u Koprivničko-križevačkoj županiji iznosi 598 m/km². Gustoća cestovne mreže na području cijele Republike Hrvatske iznosi 472 m/km². Iz navedenog možemo zaključiti kako je županija iznad razine prosjeka Republike Hrvatske. Osim dovršenja strateški istaknutih projekata, jedan od ciljeva istaknut Planom razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021.-2027. godine je i asfaltiranje preostalih makadamskih puteva na području županije. Zbog specifičnosti reljefa županije velik broj makadamskih puteva otpada na brežuljkasta područja odnosno obronke Bilogore i Kalnika.

Upravo je to područje koje obiluje neiskorištenim turističkim potencijalima. U današnje vrijeme sve je veća potražnja za svim oblicima odmorišnog turizma koji je u Koprivničko-križevačkoj županiji najviše izražen kroz seoski, enogastronomski i riječni turizam.

Grafikon 1. Stanje kolnika cesta Koprivničko-križevačke županije




Izvor: Koprivničko-križevačka županija (2022.), Plan razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021.-2027.

Prema podacima iz 2019. godine, pod Županijskom upravom za ceste Križevci nalazi se 61 075 km ceste od čega 1284 km otpada na županijske a 59 791 km na lokalne ceste. Iz grafikona 1. vidljivo je kako je 92, 65% ukupnog broja cesta modernizirano odnosno asfaltirano dok 7,35% otpada na makadamske ceste. Kao dobar primjer moderniziranja i ulaganja u infrastrukturu cesta može poslužiti grad Đurđevac koji je u proteklih 5 godina asfaltirao 25 kilometara nerazvrstanih cesta, većinom na obroncima Bilogore. Oformljena je takozvana Đurđevačka vinska cesta te su ostvareni preduvjeti za razvoj turizma u ovom dijelu županije.

Trenutno najveći **željeznički projekt** izgradnje infrastrukture u Koprivničko-križevačkoj županiji naziva se Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica. Ovim projektom nastavlja se modernizacija Mediteranskog koridora koji preko luke Rijeka, Zagreba i Budimpešte povezuje Pirinejski poluotok s mađarsko-ukrajinskom granicom, a samim time i s jedinstvenom transeuropskom prometnom mrežom. Cilj projekta je izgradnja moderne dvokolosiječne željezničke pruge kojom se može brzo i efikasno prometovati od mađarske granice do Rijeke. Ova željeznička pruga bitna je kako za putnički, tako i za teretni prijevoz robe koja pristiže u luku Rijeka. Dovršetkom

projekta Koprivničko-križevačka županija dobiva bržu vezu sa glavnim gradom Zagrebom koja je prijeko potrebna zbog velikog broja radnika i studenata koji se trenutno ne odlučuju na putovanje željezničkim prometom. Vlakovi bi nakon modernizacije mogli postizati maksimalnu brzinu od 160 km/h s ograničenjem od 150 km/h u Lepavini i 100 km/h u Koprivnici s obzirom da se radi o urbanim sredinama za koje vrijedi posebna prometna regulacija. Ukupna dionica pruge od Križevaca do mađarske granice smanjit će se sa 43,2 km na 42,6 km.

Projektom je obuhvaćena rekonstrukcija postojećih kolodvora Lepavina i Koprivnica, izgradnja novog kolodvora Novo Drnje, rekonstrukcija stajališta Majurec, Carevdar, Vojakovački Kloštar i Sokolovac, izgradnja novog stajališta Peteranec i prenamjena postojećeg kolodvora Mučna Reka u stajalište. Na samoj trasi planirana je izgradnja 7 mostova, 8 cestovnih nadvožnjaka, 3 cestovna podvožnjaka, 9 podhodnika, 1 galerije i 3 vijadukta od čega je jedan prijelaz za divlje životinje.

# 3. KARAKTERISTIKE GOSPODARSTVA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

## 3.1. Povijesni razvoj gospodarstva u Koprivničko-križevačkoj županiji

Gospodarstvo Koprivničko-križevačke županije formirano je ponajprije njenim reljefnim svojstvima. Područje županije pretežito spada pod nizinsku Hrvatsku uz iznimke dijelova Bilogore i Kalnika. Zbog navedenih karakteristika, glavna gospodarska grana sve do pojave industrijalizacije bila je poljoprivreda. Industrija se u Koprivničko-križevačkoj županiji počela razvijati relativno kasno. Sve do 1871. godine većina županije bila je u sastavu Vojne krajine koja nije razvijala obrt ni manufakture već se oslanjala na uvoz roba iz austrijskih zemalja. (Feletar, 2011.) 70-ih godina 19. stoljeća dolazi do promjene te prvih ozbiljnijih oblika razvoja nepoljoprivrednih djelatnosti. Jedan od ključnih čimbenika koji su doprinijeli razvoju industrije je upravo izgradnja željeznice 1870. godine. Izgradnja željeznice i raspad Vojne krajine poklopili su se sa uvođenjem obaveznog školovanja što je dodatno ubrzalo proces industrijalizacije.

Prema Feletaru (2011.), industrijalizacija u Podravini odvijala se u 5 etapa:

1) Obrtničko – manufakturna etapa (1870. – 1906.)
2) Manufakturno – industrijska etapa (1906. – 1932.)
3) Etapa zastoja procesa industrijalizacije (1932. – 1958.)
4) Etapa intenzivne industrijalizacije (1958. – 1990.)
5) Etapa tranzicije i deindustrijalizacije (1990 – )

Kao što je već navedeno, **obrtničko – manufakturna etapa** krenula je 1870. godine raspadom Vojne krajine. Broj manufaktura i obrtnički radionica raste te dolazi do formiranja prvih industrijskih pogona. Poljoprivreda je i dalje najznačajnija gospodarska grana koja se sve više razvija razvojem proizvodnje. Samim razvojem poljoprivrede razvija se i zadrugarstvo te radionice za preradu poljoprivrednih proizvoda. Zbog velike zastupljenosti spomenutih djelatnosti selo je i dalje vrlo napučeno, još uvijek ne dolazi do formiranja velikih gradova te je stanovništvo prilično ravnomjerno rasprostranjeno diljem županije. Glavne gospodarske djelatnosti su mlinarstvo, rudarenje ugljena, ciglarstvo i prerada drva u kojima je zaposleno preko 80% svih manufakturno – industrijskih radnika, no 90% stanovništva i dalje živi od primarnih djelatnosti. Prema popisu stanovništva, u Podravini je 1857. godine u manufakturama zaposleno oko 220 radnika, dok se ta brojka u 1900. godini penje na 1120.

Gospodarstvo se na području današnje Koprivničko-križevačke županije snažno razvija na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće. Kao početak **manufakturno – industrijske etape** možemo označiti izgradnju kemijske tvornice Danica u Koprivnici što je najveća industrijska investicija sjeverozapadne Hrvatske tog doba. Njen značaj za gospodarstvo dovoljno opisuje činjenica kako je 1906. godine odmah nakon otvaranja zapošljavala više od 500 radnika. Tvornica se ponajprije bavila proizvodnjom umjetnih gnojiva i raznih kiselina. Uspjeh tvornice uvjetovan je njezinim odličnim geografskim položajem. Tvornica je bila smještena na sjeveru Koprivnice, u neposrednoj blizini željezničke pruge. Koprivnica se nalazi u relativnoj blizini granice sa Mađarskom što je također povoljan uvjet za smještaj tvornice s obzirom na to da je velik broj kupaca proizvoda bio upravo iz Mađarske. Uz povoljne geografske uvjete, velik obol izgradnji tvornice dale su i lokalne gradske vlasti koje su provodile stimulativnu politiku privlačenja investicija. Gradska uprava Koprivnice je vlasniku tvornice poklonila zemljište, izgradila pristupni industrijski kolosijek, darivala ciglu potrebnu za izgradnju objekta i smanjila porez u prvih nekoliko godina poslovanja.

Gospodarski rast Podravine nastavlja se sve do 1914. odnosno Prvog svjetskog rata. Kapital postaje sve lakše dostupan zbog osnivanja raznih štedionica i banka. Osim kreditnih ustanova, dodatno se razvijaju obrazovanje i trgovina te se formira željeznička linija koja se proteže uz rijeku Dravu. Vrhunac predratne industrije dosegnut je 1914. godine kada je u manufakturama i industriji radilo oko 2000 radnika diljem Podravine. Navedeni razvoj industrije utjecao je na širenje Koprivnice kao grada i njen razvoj kao regionalnog industrijskog središta. Prvi svjetski rat, kao što je i očekivano, djeluje kontraproduktivno na razvoj gospodarstva. Bez obzira na teške uvjete, neke grane industrije i dalje rastu. Rudnici ugljena i podravski mlinovi i dalje posluju dobro što dovodi do širenja proizvodnje.

Prvi svjetski rat znatno usporava razvoj sekundarnih djelatnosti na području Podravine. Formirana je Jugoslavija čija je granica sa Mađarskom na rijeci Dravi. Čvršća granica onemogućava dosadašnju trgovinu sa Mađarskom dok se politička i ekonomska moć zemlje seli u Beograd što otežava dotok kapitala. Kemijska tvornica Danica posebno je pogođena otežanom trgovinom s Mađarskom te smanjuje svoju proizvodnju. U Koprivnici je otvorena nova tvornica metalnih proizvoda koja zapošljava 200 radnika. Tvornica je aktivna u periodu od 1922. do 1931. godine. Što se tiče ostalih djelatnosti, i dalje je vrlo važna poljoprivreda i rudarstvo, a sve više je pilana i mlinova.

Tablica 2. Distribucija radnika u Podravini početkom dvadesetog stoljeća

| Naselje | Broj pogona | Broj zaposlenih |
|---|---|---|
| Koprivnica: | 39 | 2 050 |
| Đurđevac: | 15 | 540 |
| Ludbreg: | 6 | 75 |
| **Ukupno Podravina:** | **60** | **2 670** |

Izvor: Feletar P. (2011.), Industrija Podravine – od manufakture do deindustrijalizacije

Krajem ove etape ovisnost stanovništva o poljoprivredi dodatno pada. Prema Feletaru (2011.), obrt, industrija i rudarstvo zapošljavaju 7,7% aktivnog stanovništva Podravine u 1931. godini. Za razliku od početka stoljeća kada je od primarnih djelatnosti živjelo preko 90% stanovništva, sada se taj udio smanjio na 82%. Taj postotak je najniži u Koprivnici gdje samo 36,3% stanovništva živi od poljoprivrede. 1932. godina označava početak nove etape u industriji Podravine. Svjetska ekonomska kriza i loša ekonomska situacija u cijeloj Jugoslaviji negativno utječu na proces industrijalizacije koji znatno usporava. Brojke zaposlenih u sekundarnom sektoru padaju u apsolutnom iznosu te se zbog sveukupnog usporavanja ova etapa naziva **etapa zastoja procesa industrijalizacije.** Tvrtke na području županije također su osjetile negativne posljedice krize. Koprivnička tvrtka Danica 1931. godine značajno smanjuje svoju proizvodnju, dok 1937. godine kompletno prestaje sa proizvodnjom. Mnogo drugih tvrtki, kao što su koprivnička uljara, tvornica mineralne vode, prerada mesa te razne ciglane i mlinovi također se gase. Cjelokupna situacija je vrlo teška, a postaje još i gora izbijanjem Drugog svjetskog rata. Ratna razaranja unazadila su postojeću infrastrukturu i bilo je jasno kako su potrebna značajnija ulaganja kako bi se industrija modernizirala te ljudi vratili u sekundarni sektor. Taj proces nije počeo nakon završetka rata, već je bilo potrebno preko 10 godina da bi se situacija na ekonomskom planu promijenila. Prema Feletaru (2011.), 1931. u manufakturama, industriji i rudarstvu Podravine radilo je oko 2700 radnika, dok se ta brojka u 1957. godini smanjila na 2550. Ovaj podatak jasno prikazuje stagnaciju odnosno pad razvoja industrije i ekonomske aktivnosti u razdoblju od 1932. – 1958.

Situacija se znatno mijenja 1958. godine. Državne centralističke funkcije lagano slabe te se formiraju velike općine koje dobivaju na snazi ekonomijom obujma. Država se sve više okreće prema zapadu te je olakšan protok znanja i kapitala. Obrazovanje postaje sve dostupnije i kvalitetnije, samim time obrazuje se kadar koji se nakon školovanja vraća u svoja rodna mjesta.

Svi ti segmenti utječu na otvaranje nove **etape intenzivne industrijalizacije**. Kao što je slučaj i sa drugim etapama, ekonomske promjene u Podravini više-manje prate promjene u cijeloj državi. Industrija Podravine ponovno se budi te 1957. godine dolazi do širenja do tad male tvornice pekmeza – **Podravke.** Osim pekmeza započinje se sa proizvodnjom instant juhe, a dvije godine kasnije i sa proizvodnjom jednog od najpoznatijih začina ovog dijela Europe – Vegete (Feletar, 2011.).

Tablica 3. Distribucija industrijskih radnika u Podravini 1971. godine

| **Naselje** | **Broj radnika** | **Postotak** |
|---|---|---|
| Ludbreg | 1001 | 17,9% |
| Luka | 4 | 0,1% |
| Veliki Bukovac | 28 | 0,5% |
| Koprivnica | 3610 | 64,6% |
| Legrad | 98 | 1,8% |
| Drnje | 146 | 2,6% |
| Novigrad | 28 | 0,5% |
| Peteranec | 22 | 0,4% |
| Gola | 0 | 0,0% |
| Glogovac | 0 | 0,0% |
| Borovljani | 0 | 0,0% |
| Virje | 28 | 0,5% |
| Đurđevac | 191 | 3,4% |
| Pitomača | 345 | 6,2% |
| Stari Gradac | 88 | 1,6% |
| **Ukupno Podravina** | **5589** | 100,0% |

Izvor: Feletar P. (2011.), Industrija Podravine – od manufakture do deindustrijalizacije

Gospodarstvo Podravine sve više poprima današnje konture razvojem obućarske, tekstilne, metalne, drvne i farmaceutske industrije. Postepeno napuštanje sela i migracija u gradove rezultiraju jeftinijom radnom snagom na čijim se temeljima širi koprivnička industrija. Napredak je najvidljiviji u prehrambenoj industriji koja svoju podlogu ima u razvijenoj poljoprivredi diljem županije. Podravka gradi barem jednu novu tvornicu te lansira desetke novih proizvoda svake godine. Broj zaposlenih u industriji strelovito raste. Usporedba broja radnika u industriji Podravine 1971. i 1981. godine prikazana je tablicama 3 i 4. Iz tablica je jasno vidljivo kako se broj radnika rapidno povećao u periodu od 10 godina. Ogroman skok

vidljiv je u gradu Đurđevcu gdje je 1981. godine radilo pet puta više radnika u odnosu na 1971. godinu.

Tablica 4. Distribucija industrijskih radnika u Podravini 1981. godine.

| **Naselje** | **Broj radnika** | **Postotak** |
|---|---|---|
| Ludbreg | 3266 | 22,4% |
| Luka | 3 | 0,0% |
| Veliki Bukovac | 21 | 0,1% |
| Koprivnica | 8747 | 60,0% |
| Legrad | 66 | 0,5% |
| Drnje | 188 | 1,3% |
| Novigrad | 20 | 0,1% |
| Peteranec | 0 | 0,0% |
| Gola | 98 | 0,7% |
| Glogovac | 112 | 0,8% |
| Borovljani | 89 | 0,6% |
| Virje | 323 | 2,2% |
| Đurđevac | 1087 | 7,5% |
| Pitomača | 555 | 3,8% |
| Stari Gradac | 7 | 0,0% |
| **Ukupno** | **14582** | 100,0% |

Izvor: Feletar P. (2011.), Industrija Podravine – od manufakture do deindustrijalizacije

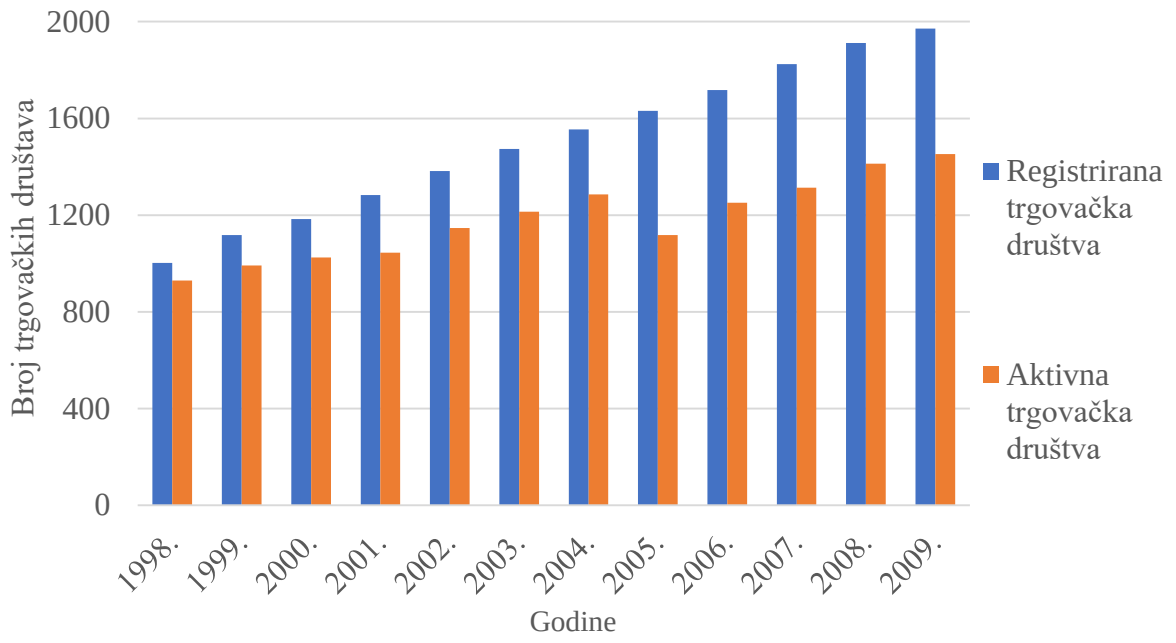
70-ih godina prošlog stoljeća eksploatacija zemnog plina i nafte sve više dolazi do izražaja. Navedena eksploatacija također pridonosi razvitku Podravine s obzirom na brojna nalazišta plina, od kojih je najveće u naselju Molve. Velik rast industrije nije previše utjecao na strukturu odnosno raspodjelu zaposlenih radnika u industriji. I dalje dominira prehrambena industrija predvođena koprivničkim divom Podravkom, koju slijede drvna i obućarska industrija. Sve je veći udio farmaceutske industrije, ponajviše zbog rasta Belupa koji je otvoren 1971. godine. Rast industrije posljedično sa sobom dovodi do sve veće deruralizacije i deagrarizacije, dok općinska središta postaju sve veća i naseljenija.

Nakon dvadesetak godina rapidnog razvoja, 1979. godine slijedi blago usporavanja rasta koji je ipak i dalje prisutan. Gospodarstvo Podravine slijedilo je ekonomski nešto nepovoljnije trendove čitave bivše države, no industrijalizacija ipak uspijeva zadržati uzlaznu putanju. Nekoliko je faktora koji su onemogućavali održiviji rast. Zaposlenost je bila izrazito velika, no produktivnost rada nije bila na zadovoljavajućoj razini. Tvrtke nisu bile dovoljno tržišno orijentirane ni okrenute izvozu što je kreiralo jaz između tržišne ponude i potražnje. Implementacija novije tehnologije nije pratila tehnološki boom na globalnoj razini, dok je ulaganje u nova znanja i vještine radnika stavljeno u drugi plan ili skroz zanemareno.

Raspadom bivše države i stvaranjem Hrvatske počinje posljednja gospodarska faza koja se naziva **etapa tranzicije i deindustrijalizacije**. Podravina je, kao i cijela Hrvatska prošla kroz proces pretvorbe iz društvenog u privatno vlasništvo uz izlazak na slobodno tržište. Etapa tranzicije odrađena je u uvjetima rata koji je dodatno opteretio novoosnovanu državu. Jasno je kako je privatizacija odrađena neučinkovito što se negativno odrazilo na gospodarstvo Koprivničko – križevačke županije, ali i cijele Hrvatske. Nakon privatizacije, zaposlenost, obujam proizvodnje i investicije drastično padaju. Prema Feletaru (2011.), industrija Podravine 1990. godine zapošljava 16 731 radnika, dok je 2001. u istoj industriji zaposleno 12 812 radnika što je pad od 23,4%. Brojke su još drastičnije kad se uspoređuje zaposlenost 2011. i 1991. Pad zaposlenih u industriji u tom periodu iznosi 32,1%.

Iz svega navedenog možemo zaključiti kako je nakon 1991. godine provedena intenzivna deindustrijalizacija čije su uzroci mnogobrojni. Jedan od glavnih uzroka svakako je jeftina radna snaga u drugim dijelovima svijeta zbog koje je tekstilna, obućarska i drvna industrija Koprivničko – križevačke županije svedena na minimum.

Grafikon 2. Broj trgovačkih društava u Koprivničko – križevačkoj županiji u periodu od 1998. do 2009. godine




Izvor: PORA (2011.), Županijska razvojna strategija Koprivničko-križevačke županije 2011-2013.

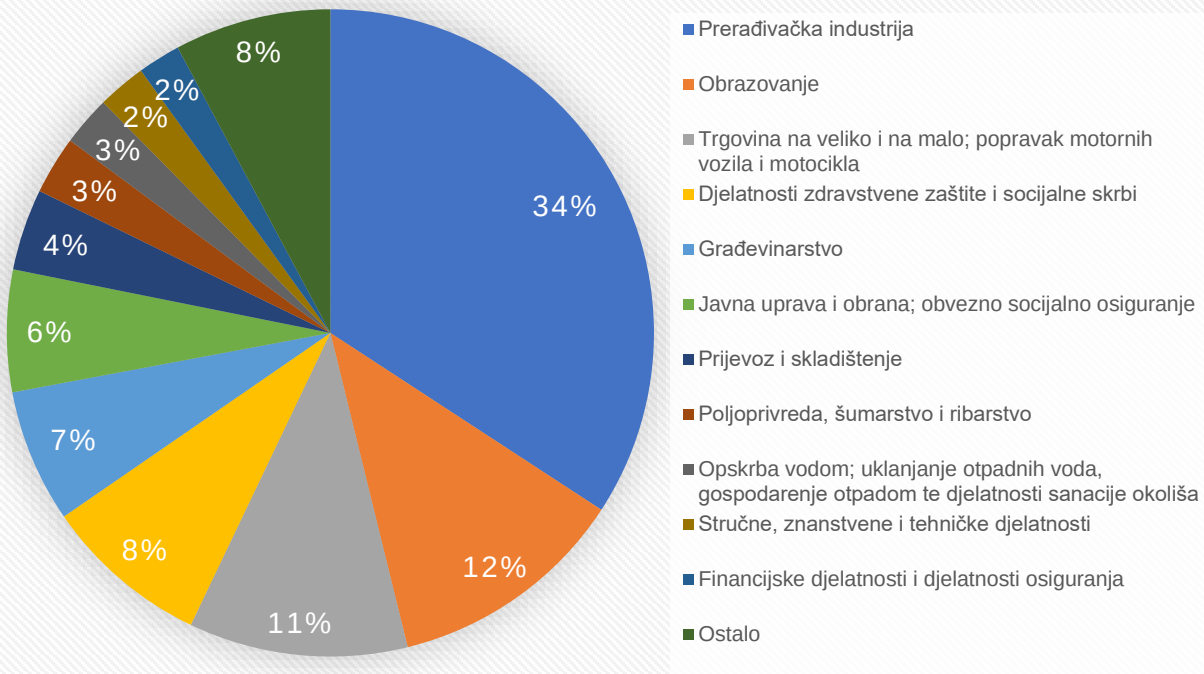
Trgovačka društva u Hrvatskoj nastala su procesom privatizacije postojećih ili otvaranjem novih tvrtki nakon 1990. godine. Na Grafikonu 2 prikazano je kretanje broja trgovačkih društava Koprivničko – križevačke županije u periodu između 1998. i 2010. godine. Na grafikonu se može uočiti kako je broj registriranih i aktivnih trgovačkih društava konstantno raste iz godine u godinu. Iznimka u navedenom periodu su 2005. i 2010. godina. Ta brojka raste i u narednom periodu sve do danas kada županija bilježi povijesno najviše brojke registriranih i aktivnih trgovačkih društava.

### 3.2. Najznačajniji gospodarski subjekti u Koprivničko-križevačkoj županiji

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, Koprivničko – križevačka županija trenutno se sastoji od 5 095 registrirana poslovna subjekta, od čega je aktivno 2 932. Najviše radnika zaposleno je u prerađivačkoj industriji – čak 8231 odnosno 34% ukupnog broja zaposlenih. Prerađivačku industriju slijede obrazovanje, trgovina na veliko i malo, djelatnosti zdravstvene zaštite i socijalne skrbi, građevinarstvo i javna uprava. Svaka od navedenih djelatnosti

zapošljava preko 1 000 radnika županije. Kompletna struktura zaposlenih radnika Koprivničko-križevačke županije vidljiva je u grafikonu 3.

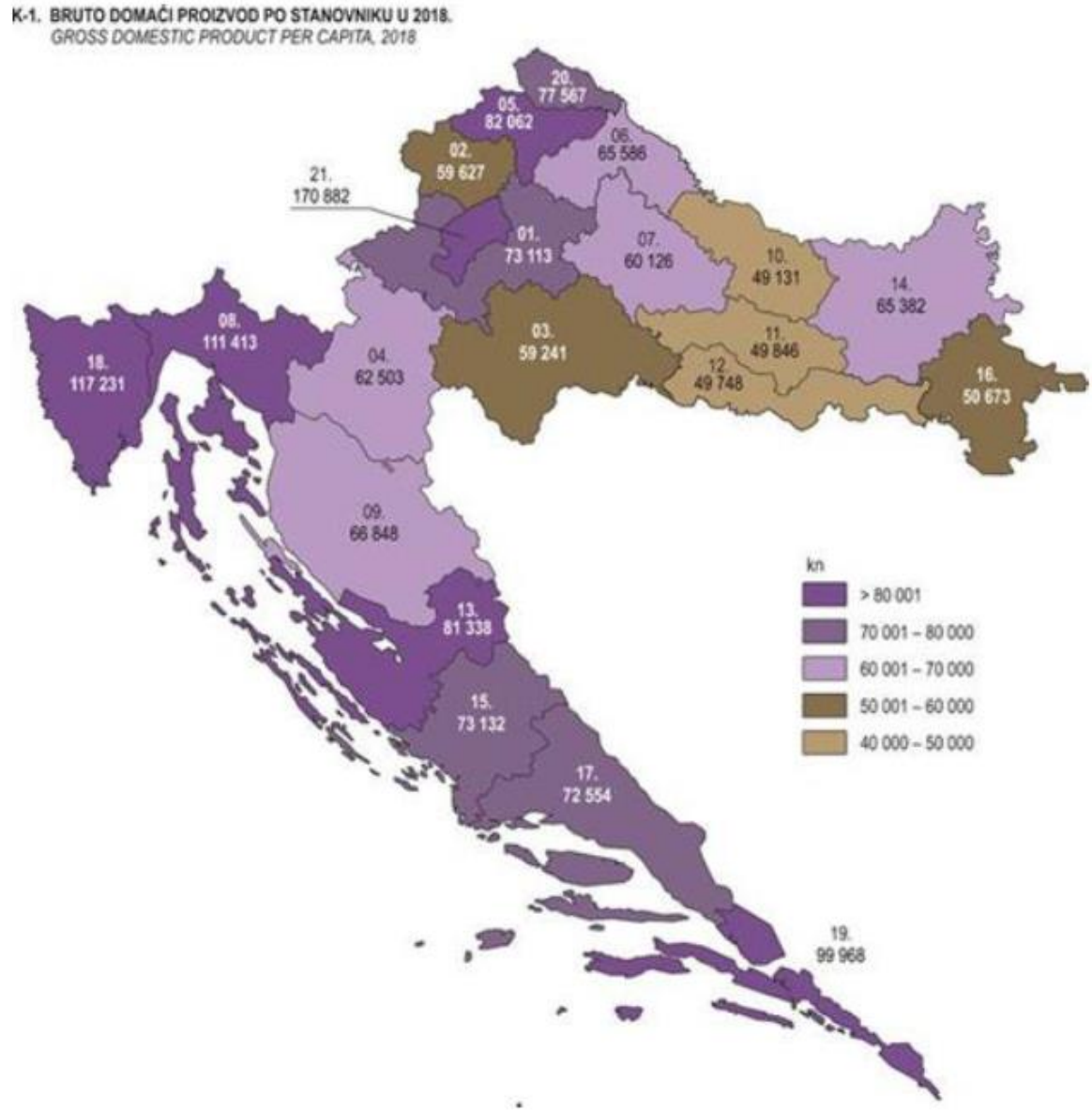
Grafikon 3. Struktura zaposlenih radnika Koprivničko-križevačke županije u pravnim osobama 2021. godine




Izvor: Izrada autora prema podacima DZS-a (2022.), Zaposleni, pregled po županijama

Koprivničko-križevačka županija nalazi se među osrednje razvijenim županijama u usporedbi s ostatkom Hrvatske. Ukupni BDP županije u 2018. godini iznosio je 7 372 448 kn što čini 1, 9% ukupnog BDP-a Republike Hrvatske. BDP po stanovniku županije iste godine iznosio je 65 586 kn odnosno 8 711 eura.

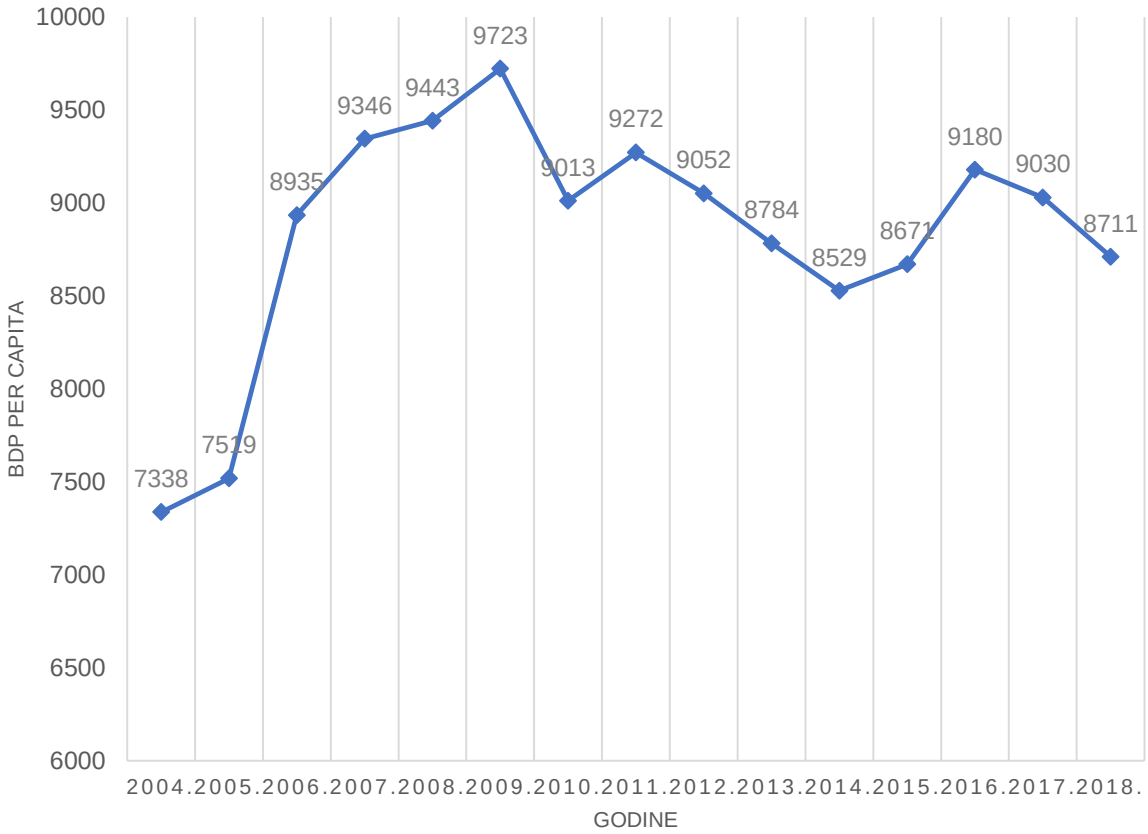
Slika 6. BDP po stanovniku po županijama u 2018. godini




Izvor: Koprivničko-križevačka županija (2022.), Plan razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021- 2027.

Na slici 6 vidljivo je kako se Koprivničko-križevačka županija nalazi u srednjem razredu razvijenosti gledano prema bruto domaćem proizvodu po stanovniku. Prema ovom pokazatelju, šest županija slabije je razvijeno od Koprivničko-križevačke županije, a to su: Vukovarsko-srijemska, Brodsko-posavska, Požeško-slavonska, Virovitičko-podravska, Sisačko-moslavačka i Krapinsko-zagorska županija. Koprivničko-križevačka županija nalazi se u istom razredu razvijenosti sa Ličko-senjskom, Karlovačkom, Bjelovarsko-bilogorskom i Osječko-baranjskom županijom, dok su preostale županije relativno razvijenije.

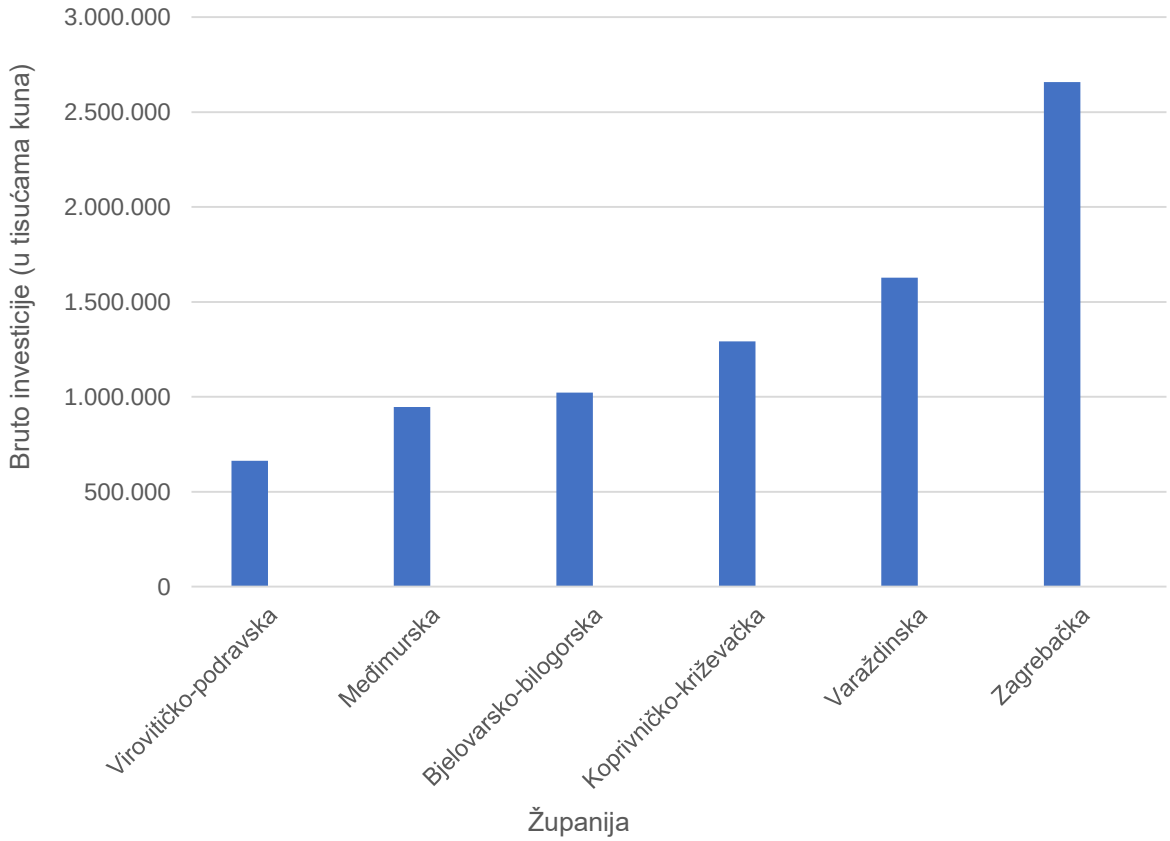
Grafikon 4. Kretanje BDP-a po stanovniku Koprivničko-križevačke županije u periodu od 2004. do 2018. godine.




Izvor: Koprivničko-križevačka županija (2022.), Plan razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021-2027.

Prateći dosadašnji tijek kretanja BDP-a po stanovniku županije vidljiva je određena stagnacija u zadnjih desetak godina. BDP po stanovniku značajno je rastao do 2006. godine nakon koje slijedi blago usporavanje rasta. Rast je i dalje prisutan sve do 2009. kada kreće blagi pad koji je, uz iznimku 2011. prisutan sve do 2015. godine. Pokazatelj opet blago raste 2016. da bi ponovno padao sljedeće dvije godine za redom. Iz navedenih podataka vidljivo je kako se BDP po stanovniku županije konstantno kreće oko iznosa od 9 000 eura.

Grafikon 5. Usporedba investicija u novu dugotrajnu imovinu Koprivničko-križevačke županije sa susjednim županijama u 2020 godini.



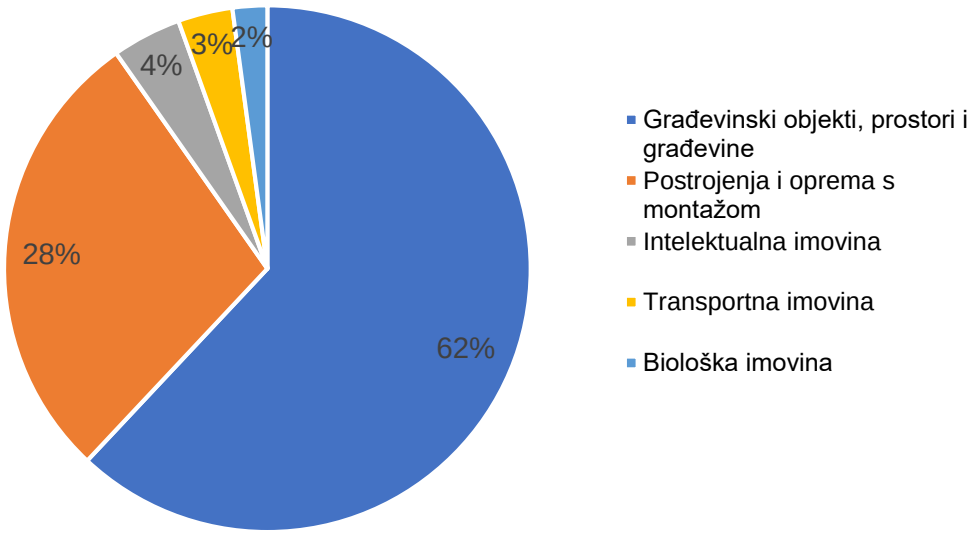

Izvor: Izrada autora prema podacima DZS-a (2021.), Investicije u 2020.

Jedan od razloga stagniranja razine BDP-a po stanovniku županije svakako je nedostatak rasta investicija. Prema podacima DZS-a, iznos investicija u dugotrajnu imovinu značajno fluktuira iz godine u godinu u periodu od 2005. do 2019. godine. Iznos investicija u dugotrajnu imovinu u 2006. i 2007. godini kretao se malo iznad 600 000 000 kn. Pokazatelj u 2007. godini rapidno raste te probija barijeru od milijardu kuna. Slijede period pada u kojem se investicije kreću između 300 000 000 i 800 000 000 kn godišnje. Navedeni period traje sve do 2016. kada investicije postižu rekordan iznos od 1 105 427 000 kn. U sljedeće tri godine ponovno slijedi pad te se brojka kreće oko 700 000 000 kn.

Investicije u dugotrajnu imovinu Koprivničko-križevačke godine u 2020. godini iznosile su 1 291 942 000 kn. Na grafikonu 5 prikazana je usporedba investicija u imovinu Koprivničko-križevačke županije sa investicijama u susjedne županije. Koprivničko-križevačka županija

ostvarila je veći iznos investicija od Virovitičko-podravske, Međimurske i Bjelovarsko-bilogorske županije, no manje od Zagrebačke i Varaždinske županije. Zagrebačka županija ostvarila je uvjerljivo najveći iznos investicija, no u obzir treba uzeti njenu površinu i broj stanovnika kojima uvelike odskače od ostalih promatranih županija.

Grafikon 6. Struktura investicija u novu dugotrajnu imovinu Koprivničko-križevačke županije u 2020. godini



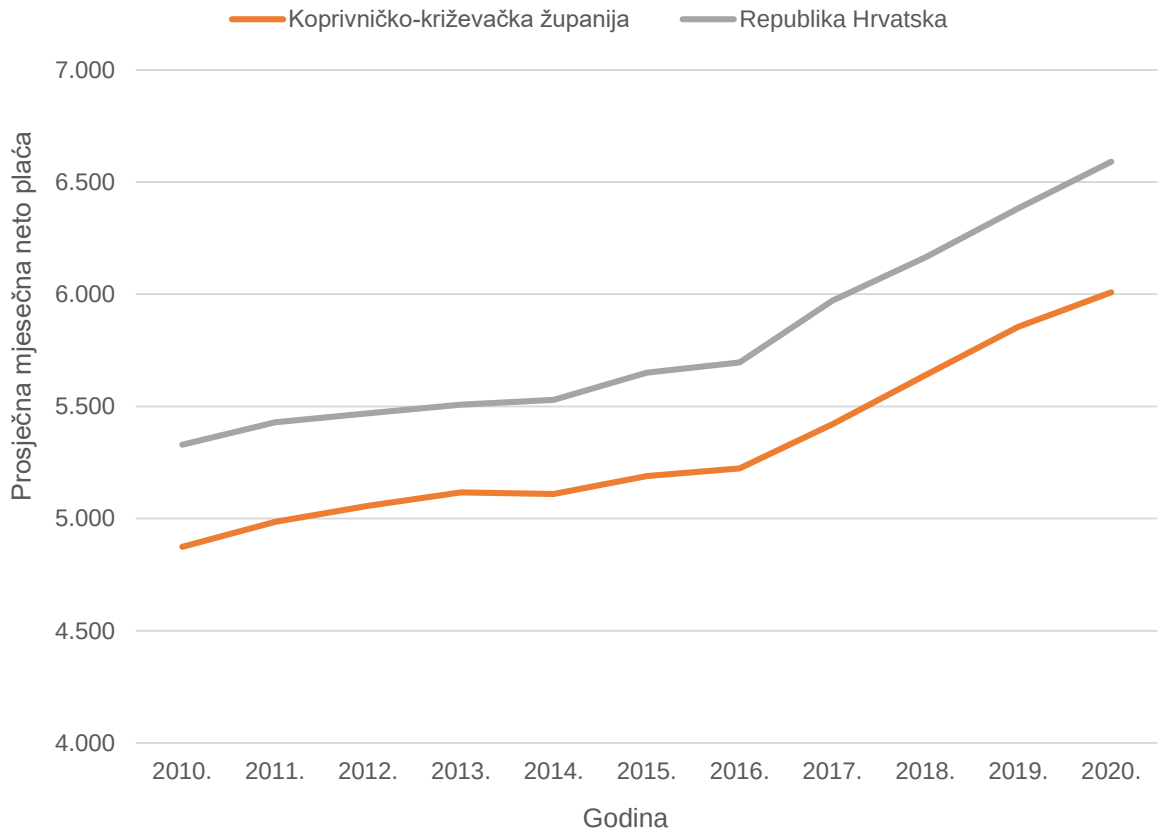

Izvor: Izrada autora prema podacima DZS (2021.), Investicije u 2020.

Od ukupnog iznosa investicija u Koprivničko-križevačku županiju u 2020. godini čak 62% otpada na investicije u građevinske objekte, prostore i građevine. Sljedeća kategorija su postrojenja i oprema s montažom na koje otpada 28%, dok na intelektualnu, transportnu i biološku imovinu otpada tek 9% ukupnih investicija. Kompletna struktura investicija prikazana je na grafikonu 6.

Još jedan od pokazatelja razvijenosti županije su prosječne mjesečne plaće. Prosječna neto plaća u Koprivničko – križevačko županiji u 2018. godini iznosi 5 700 kn, dok prosječna plaća na razini Republike Hrvatske za navedenu godinu iznosi 6 200 kn. Ipak, u periodu od 2008. do 2018. prisutan je trend rasta plaća što je pozitivan smjer, no konstantno postoji razlika u

plaćama na razini države i plaćama na razini županije koja se ne smanjuje. Kompletna usporedba prosječnih plaća na razini županije i države prikazana je grafikonom 7.

Grafikon 7. Usporedba prosječne mjesečne neto plaće



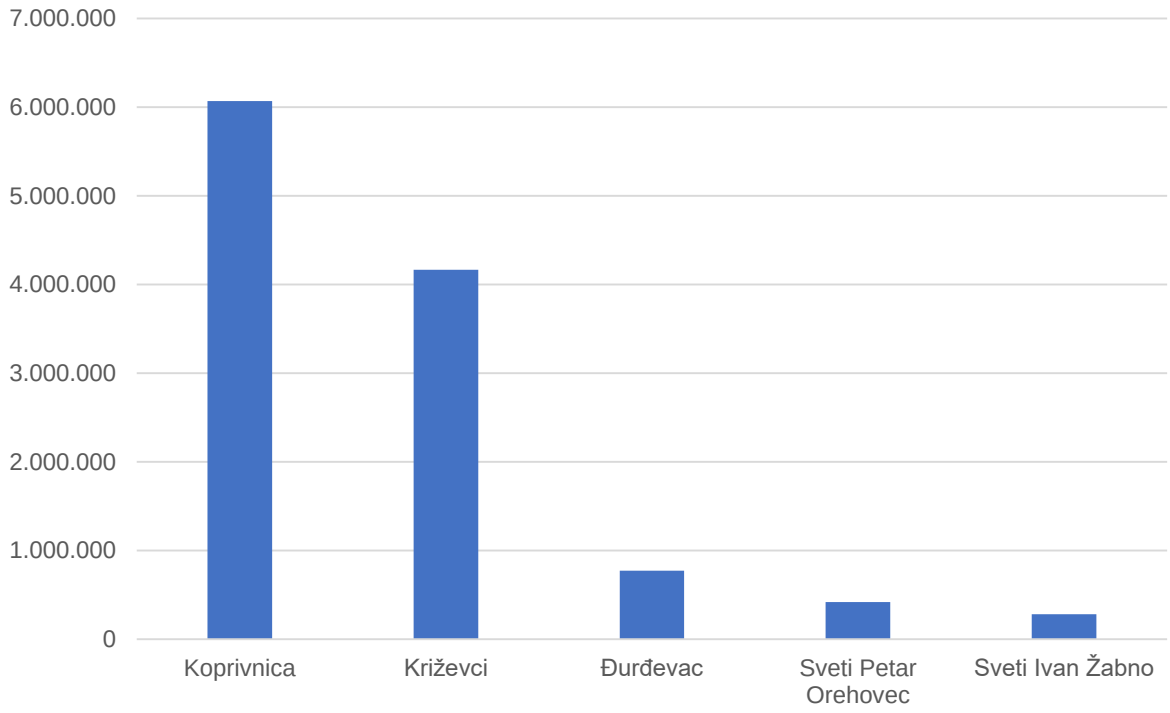

Izvor: Izrada autora prema podacima DZS-a (2022.), Zaposlenost i plaće po županijama

Najznačajnije gospodarske subjekte županije možemo grupirati prema njihovim sjedištima. Koprivničko-križevačka županija sastoji se od tri grada u kojima je locirana većina gospodarske aktivnosti cijele županije, a to su Koprivnica, Križevci i Đurđevac. Glavni grad, gospodarsko i administrativno središte županije je Koprivnica. Prema popisu stanovništva iz 2021. godine Koprivnica broji 28 666 stanovnika te je najveći grad županije prema broju stanovnika.

Prema podacima FINE, Koprivnica predvodi županiju po ostvarenom prihodu u 2020 godini. Koprivnica se prema tome pokazatelju nalazi na trinaestom mjestu svih gradova i općina u Republici Hrvatskoj sa ukupnim prihodom od 6 068 361 000 kn. Na drugom mjestu nalaze se Križevci sa prihodom od 4 166 514 kn, dok je Đurđevac na trećem mjestu sa prihodom od 770

208 000 u 2020. godini. Pet najvećih gradova i općina Koprivničko-križevačke županije prema prihodu prikazani su na grafikonu 8.

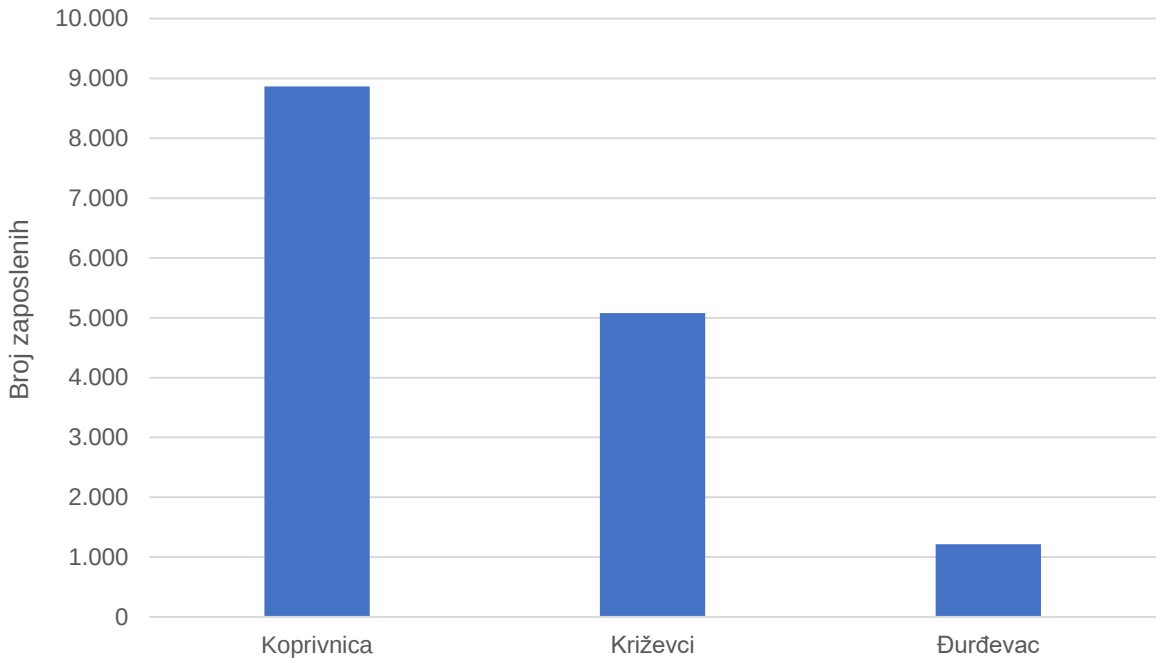
Grafikon 8. Najveći gradovi i općine Koprivničko-križevačke županije prema broju prihodu




Izvor: Izrada autora prema podacima FINA-e (2021.), Rezultati poslovanja poduzetnika Koprivničko-križevačke županije u 2020.

Koprivnica također predvodi županiju prema broju zaposlenih. Prema podacima FINA-e za 2020, grad Koprivnica i njena okolica zapošljavaju 8 865 radnika županije. Koprivnica se nalazi na 14. mjestu svih gradova i općina u Republici Hrvatskoj prema broju zaposlenika. Drugi najveći grad prema broju zaposlenih su Križevci koji zapošljavaju 5 080 zaposlenika te se nalaze na 24. mjestu u Republici Hrvatskoj. Na trećem mjestu nalazi se treći i posljednji grad županije, Đurđevac. Tri grada sa najvećim brojem zaposlenih prikazana su na grafikonu 9.

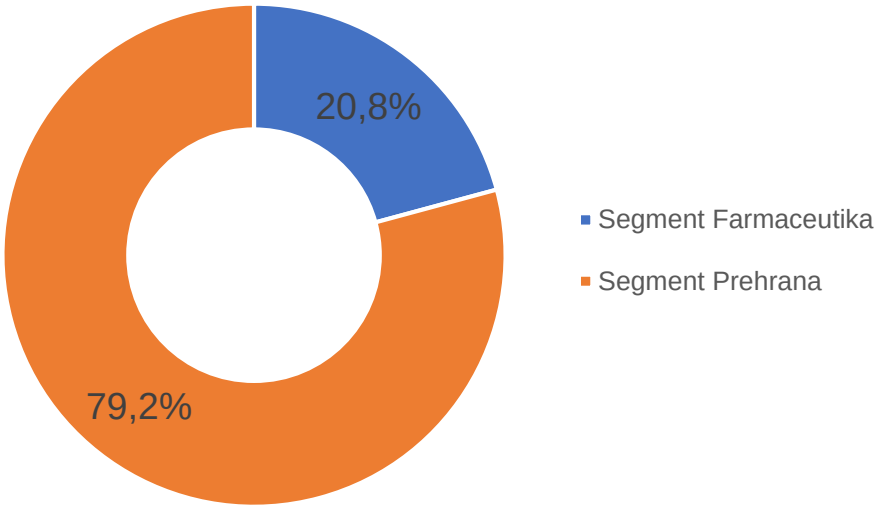
Grafikon 9. Najveći gradovi Koprivničko-križevačke županije prema broju zaposlenih




Izvor: Izrada autora prema podacima FINA-e (2021.), Rezultati poslovanja poduzetnika Koprivničko-križevačke županije u 2020.

Najvažniji gospodarski subjekt Koprivnice, a i cijele Koprivničko-križevačke županije je Podravka koja trenutno zapošljava preko 6 500 radnika. Podravka je jedna od vodećih kompanija u jugoistočnoj Europi koja svoje proizvode izvozi u više od pedeset zemalja na pet kontinenata. Tvrtka je nastala 1947. godine na temeljima nekadašnje male tvornice pekmeza i prerade voća. Danas je poslovanje Podravke fokusirano na dva tržišna segmenta: prehrana i farmaceutika. Prehrambeni segment počinje sa brandom same Podravke u koji spada širok spektar proizvoda kao što su juhe, čajevi, mesni proizvodi, gotova jela, povrće i brojni drugi. Ostali poznati brandovi koji spadaju pod prehrambeni segment su: Vegeta, Dolcela, Lino-lada, Eva, Fant, Fini-mini i Kviki. Segment farmaceutike počinje i završava sa tvrtkom Belupo čija je osnovna djelatnost proizvodnja i prodaja farmaceutskih pripravaka. Farmaceutska kompanija Belupo proizvodi i distribuira lijekove od 1971. godine. Proizvodnja se širi i modernizira 1980. godine kada je izgrađena nova tvornica u Koprivnici. Novi pogon izgrađen je po svjetskim standardima 1999. godine sa 7000 metara kvadratnih. U 21. stoljeću izgrađen je i novi mikrobiološki laboratorij, nova tvornica krema i lijekova te tvornica krutih, polukrutih i tekućih lijekova (Grupa Podravka, 2022).

**Grafikon 10.** Prihodi od prodaje grupe Podravka po segmentima u razdoblju od 1.1.2022. – 1.6.2022.




Izvor: Grupa Podravka (2022.), Rezultati poslovanja grupe Podravka za razdoblje 1. - 6. 2022.

Na grafikonu 10 prikazana je struktura prihoda grupe Podravka prema kojoj oko 80% prihoda otpada na segment prehrane, dok preostalih 20% otpada na segment Farmaceutike. Prema rezultatima poslovanja grupe Podravka, prihodi segmenta prehrane u apsolutnom iznosu za prvih 6 mjeseci ove godine iznose oko 1,9 milijardi kuna. Prihodi prodaje istog segmenta za isto razdoblje prošle godine iznosili su oko 1,7 milijardi kuna. Iz navedenih podataka možemo zaključiti kako su prihodi od prodaje segmenta prehrane porasli za 11% u odnosu na isto razbolje prošle godine.

S druge strane prihodi od prodaje segmenta farmaceutike u prvih 6 mjeseci ove godine iznosili su oko 502 milijuna kuna. Prihodi od prodaje istog segmenta u istom periodu prošle godine iznosili su oko 504 milijuna kuna. Prihodi od prodaje ovog segmenta pali su za oko 0,3% u odnosu na isto razdoblje prethodne godine.

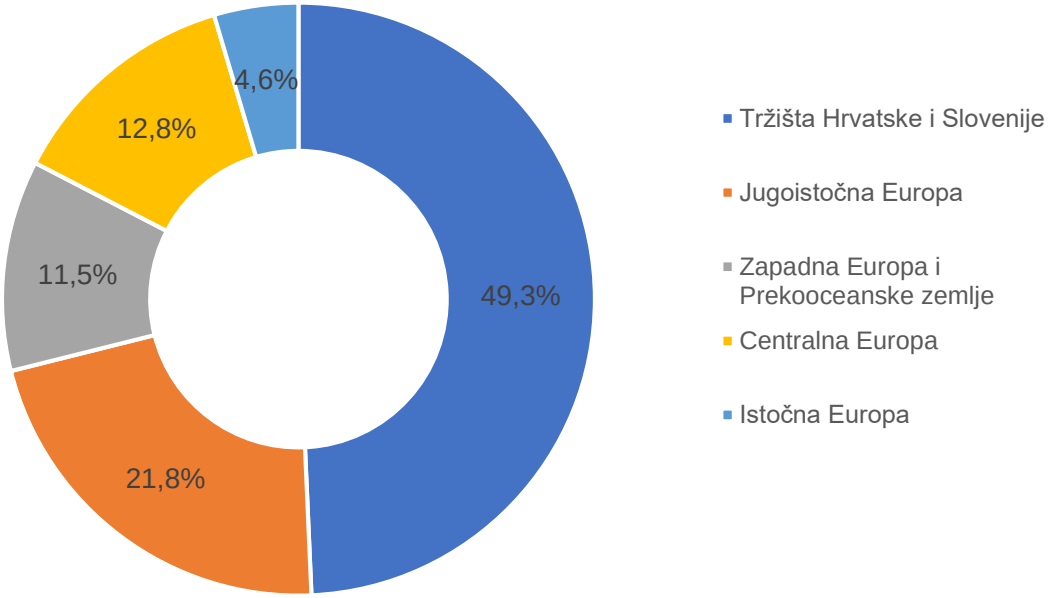
Obzirom kako segment Prehrane zauzima puno veći udio u ukupnim prihodima od prodaje, ukupni prihodi grupe Podravka porasli su za oko 9% bez obzira na pad prihoda od prodaje farmaceutike. Rast prihoda od prodaje od iznimnog je značaja za poslovanje s obzirom na negativne okolnosti s kojima se Podravka suočava u recentnom periodu. Nakon slabljenja utjecaja pandemije došlo je do naglog rasta cijena sirovina, materijala i energenata u drugoj

polovici prošle godine. Takvu situaciju dodatno je pogoršala Ukrajinska kriza koja je prerasla u rat te izazvala dodatan rast cijena sirovina, energenata i materijala.

Prema rezultatima poslovanja grupe Podravka, burzovna cijena plina krajem lipnja 2022. godine bila je veća za 662%, pšenice za 64%, sojinog ulja za 61%, obranog mlijeka u prahu za 59% u odnosu na početak 2021. godine. Prema istom izvještaju, u segment prehrane ukupni trošak sirovina i materijala porastao je za 21,6% odnosno 133 milijuna kuna u apsolutnom iznosu. Sva navedena poskupljenja nisu se još u potpunosti odrazila na poslovanje Podravke zbog korištenja zaliha materijala i sirovina koje su pribavljene po povoljnijim cijenama u prethodnom razdoblju. Iz navedenog možemo zaključiti kako će se spomenuti rast u potpunosti cijena odraziti na poslovanje Podravke tek u nadolazećem razdoblju.

Ukrajinski rat odrazio se na prodaju proizvoda na području Rusije. Prema rezultatima poslovanja Podravke, tržište Rusije od velikog je značaja za segment farmaceutike što možemo povezati sa slabijim rezultatima navedenog segmenta u odnosu na prošlu godinu. Tržište Rusije nije toliko značajno za segment prehrane s aspekta prihoda niti s aspekta profitabilnosti.

Grafikon 11. Struktura prihoda od prodaje po regijama grupe Podravka



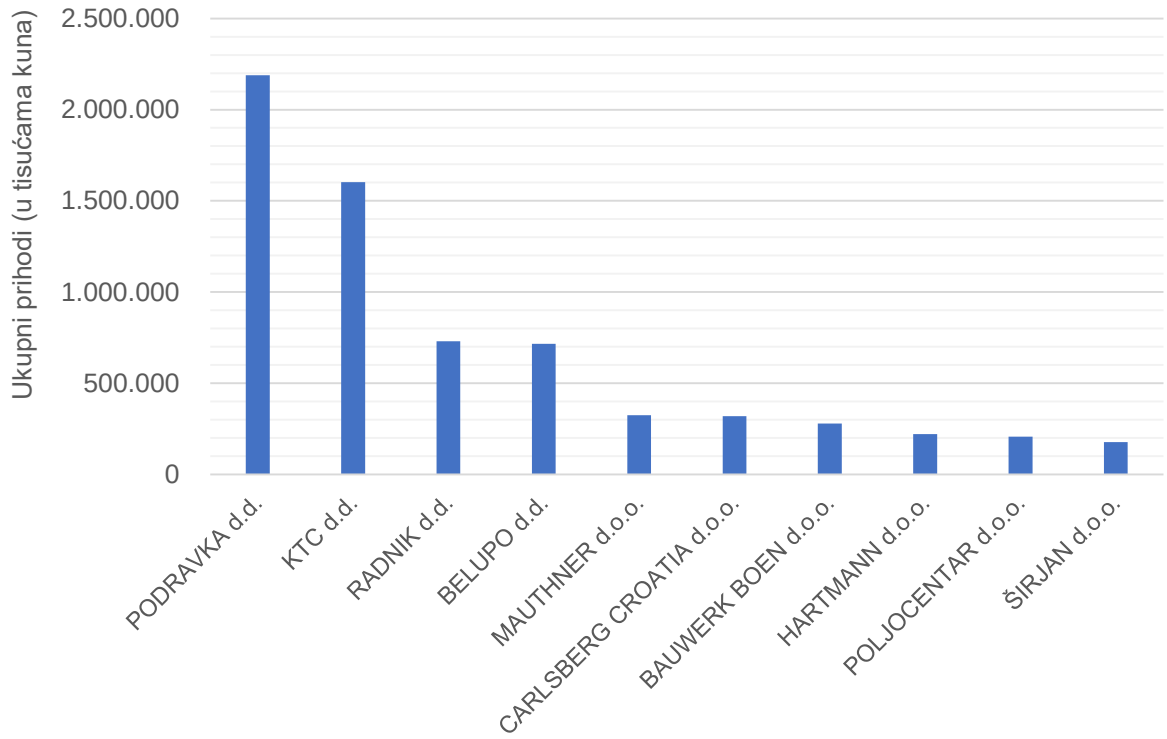

Izvor: Grupa Podravka (2022.), Rezultati poslovanja grupe Podravka za razdoblje 1. – 6.2022.

Na grafikonu 11 vidljivo je kako najveći udio prihoda od prodaje Podravke otpada na tržišta Hrvatske i Slovenije. Na tim tržištima Podravka ostvaruje 49,3% svojih prihoda odnosno oko 1,2 milijarde kuna. U odnosu na isto razdoblje prošle godine, ostvaren je rast prodaje na

navedenim tržištima od 14%. Rast je ostvaren i na svim ostalim tržištima uz iznimku tržišta Istočne Europe na kojem je ostvaren pad prihoda od oko 31%. Unatoč nepovoljnim tržišnim uvjetima, Podravka je osigurala povećanje neto plaća zaposlenika u odnosu na prethodno razdoblje. Prosječna neto plaća za lipanj ove godine zaposlenika Podravke d.d. za zaposlenike kojima se plaća obračunava temeljem sustava koeficijenata bila je 14% veća u odnosu na lipanj prošle godine. Prosječna neto plaća također za lipanj ove godine isplaćena zaposlenicima Belupa d.d. bila je 6,8% veća u odnosu na lipanj prošle godine. Prema polugodišnjem izvještaju, Podravka je u zadnjih godinu dana uložila više od 55 milijuna kuna u poboljšanje plaća i ukupnih primanja svojih zaposlenika.

Od ostalih značajnijih gospodarskih subjekata Koprivnice potrebno je izdvojiti tvornicu papirne ambalaže danske tvrtke Hartmann. Tvrtka je osnovana 1917. godine sa sjedištem u Danskoj. Osnovna djelatnost tvrtke je izrada papirne i kartonske ambalaže. Tvornica u Koprivnici sa radom je krenula 1999. godine te trenutno zapošljava preko 230 zaposlenika. Prema podacima FINA-e, prihodi tvrtke u 2020. godini iznosili su oko 221 milijun kuna.

Grafikon 12. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije s najvećim prihodom u 2020.

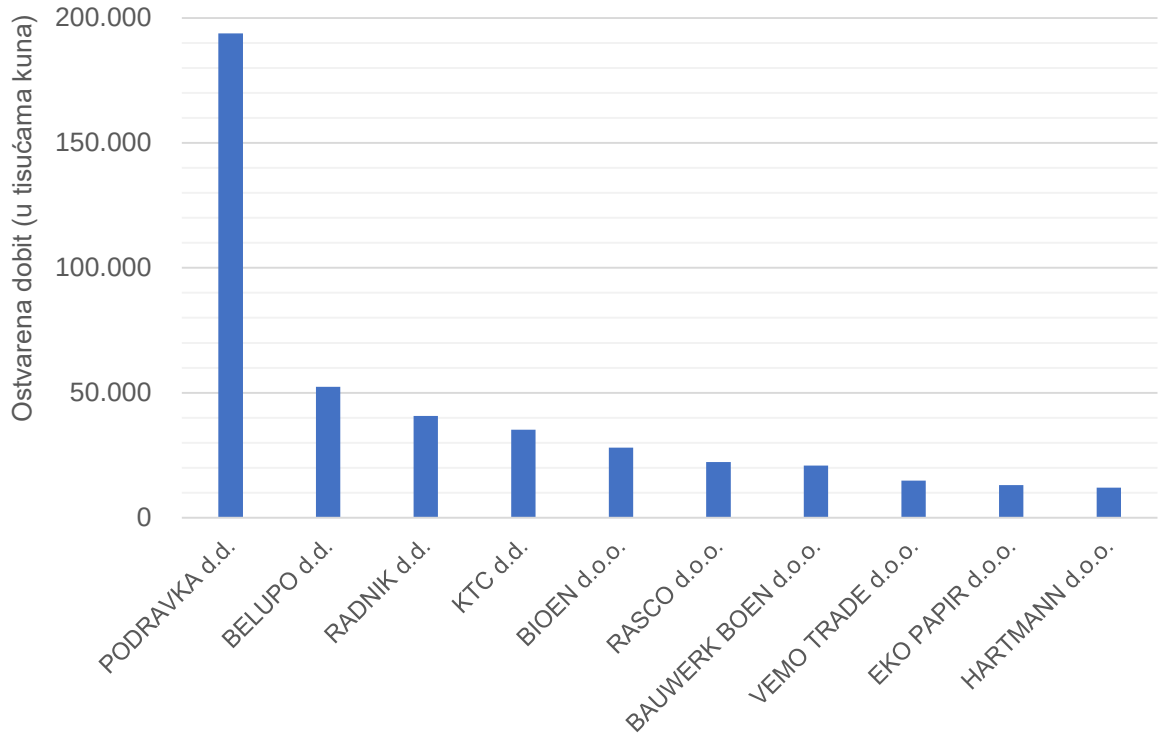



Izvor: Izrada autora prema podacima FINA-e (2021.), Rezultati poslovanja poduzetnika Koprivničko-križevačke županije u 2020 godini.

Na području đurđevačke Podravine ističu se dva gospodarska subjekta. Tvrtka Rasco d.o.o. osnovana je 1990. godine u mjestu Kalinovac pokraj Đurđevca. Danas je Rasco jedan od vodećih proizvođača profesionalne opreme za održavanje prometne infrastrukture u Europi. Tvrtka broji oko 450 zaposlenika od kojih je većina zaposlena u sjedištu tvrtke u Kalinovcu. Poslovanje tvrtke odvija se u više od 40 zemalja na 5 kontinenata. Većina prihoda dolazi od izvoza proizvoda. Prema podacima za 2020. godinu, ostvareni prihodi tvrtke iznosili su oko 151 milijun kuna.

Druga značajna tvrtka sa đurđevačkog područja je Bauwerk Group d.o.o. Bauwerk Group osnovan je 1944. godine u Švicarskoj a danas je jedan od vodećih proizvođača parketa u Europi. 2016. godine kupuju pogon propale tvrtke Bilokalnik i otvaraju svoju proizvodnju u Đurđevcu. Osim u Hrvatskoj, tvrtka posjeduje pogone u Švicarskoj i Litvi, a izvozi proizvode na tržišta Norveške, Njemačke, Austrije, Ujedinjenog Kraljevstva, Francuske, Italije, Švedske, Kine i SAD-a. Pogon u Đurđevcu trenutno zapošljava  više od 300 ljudi, a od otvaranja u 2016. godini u proizvodnju je uloženo više od 150 milijuna kuna. Prema podacima FINA-e, tvrtka je u 2020. godini ostvarila više od 280 milijuna kuna prihoda, dok je dobit tvrtke iznosila preko 20 milijuna kuna.

Grafikon 13. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije sa najvećom dobiti u 2020.

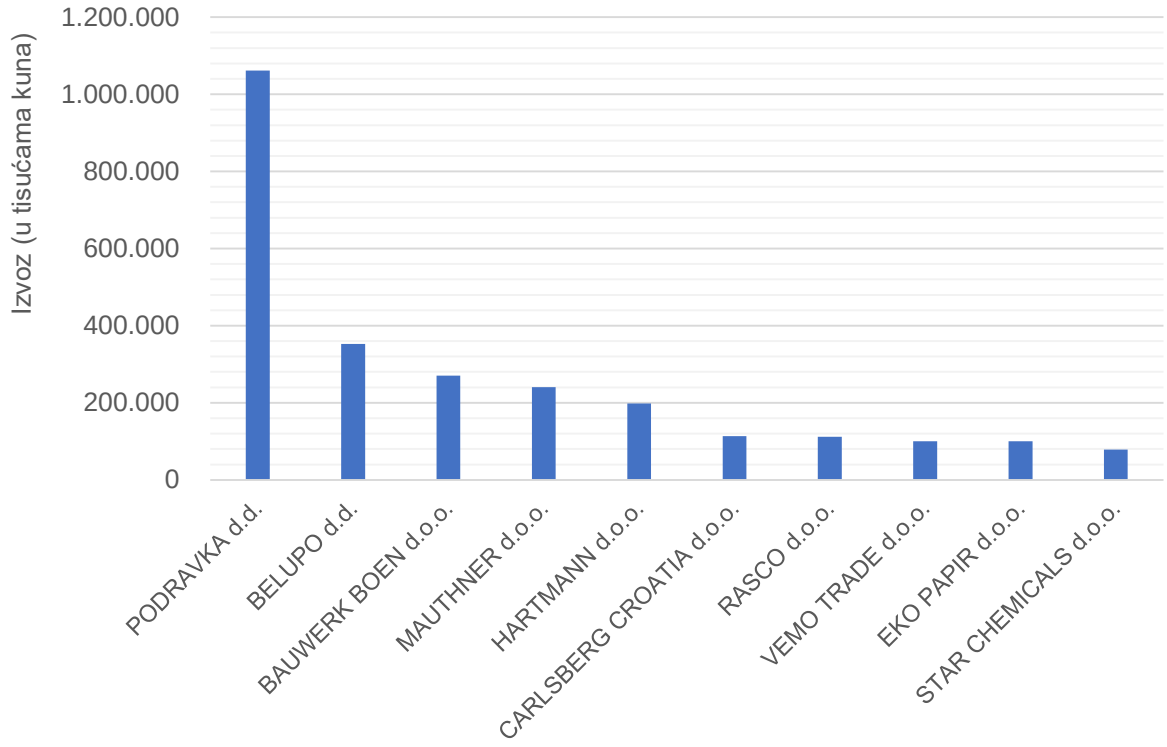



Izvor: Izrada autora prema podacima FINA-e (2021.), Rezultati poslovanja poduzetnika Koprivničko-križevačke županije u 2020 godini

Najznačajnije tvrtke sa područja Križevaca su KTC d.d. i Radnik d.d. KTC je lanac trgovačkih centara osnovan 1992. godine. Prvi trgovački centar otvoren je 1994. godine u Križevcima. Danas KTC posluje u 25 gradova diljem Hrvatske i zapošljava preko 1460 zaposlenika. 2020. godine tvrtka je ostvarila prihod veći od milijardu i pol kuna što je KTC pozicioniralo kao drugu najveću tvrtku županije prema prihodima. Ukupna ostvarena dobit tvrtke u 2020 godini bila je 35 milijuna kuna.

Radnik d.d. osnovan je 1948. godine u Križevcima. Radnik je građevinska tvrtka koja se također bavi i proizvodnjom kamenih materijala i betona, izradom oplatnih sustava, ugostiteljstvom i opskrbom plina. Tvrtka danas zapošljava oko 350 zaposlenika različitih struka, organizirana je u četiri proizvodna sektora, a ima i predstavništvo u Njemačkoj. Radnik d.d. se u 2020. godini našao među tri najuspješnije tvrtke županije prema prihodu i ostvarenoj dobiti.

Grafikon 14. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije s najvećim izvozom u 2020.




Izvor: Izrada autora prema podacima FINA-e (2021.), Rezultati poslovanja poduzetnika Koprivničko-križevačke županije u 2020 godini

### 3.3. Potencijali za daljnji rast i razvoj Koprivničko-križevačke županije

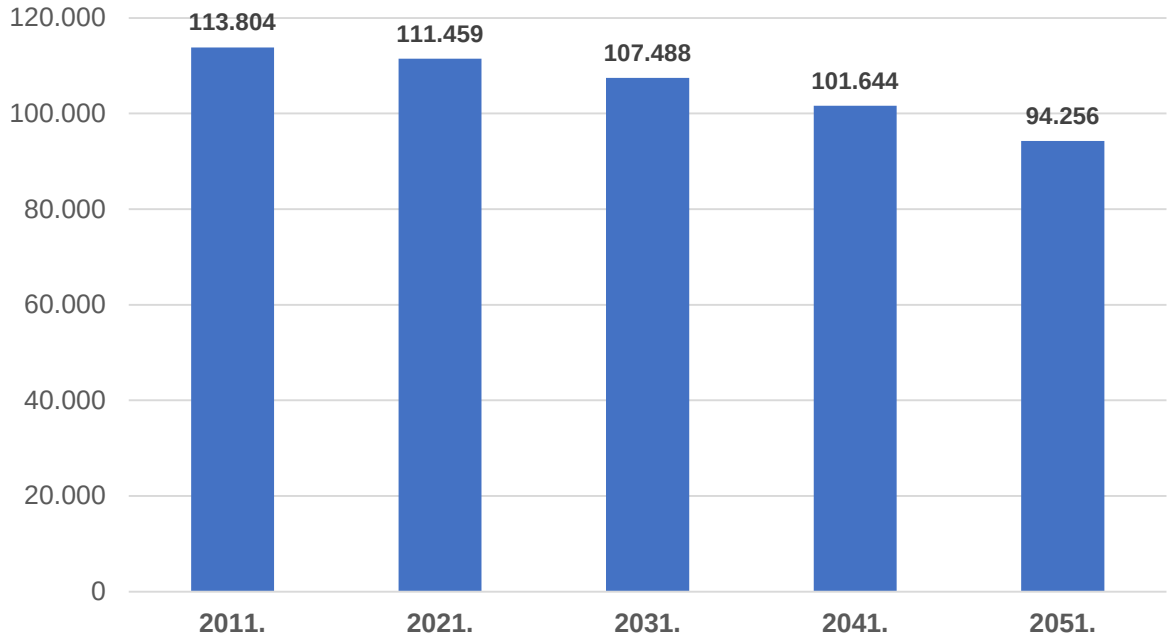
Prema analiziranim pokazateljima potvrđeno je kako je Podravka najveći gospodarski subjekt Koprivničko-križevačke županije. Zbog svojeg ogromnog značaja, ekonomska slika županije uvelike ovisi o budućnosti Podravke. Podravka je pokrenula projekt izgradnje novog logističko-distributivnog centra u Koprivnici kojim je planirano povećanje efikasnosti u logističko-distributivnom segmentu poslovanja, optimizacija broja skladišnih prostora, minimizacija internog transporta te veća kontrola troškova. Početak izgradnje centra planiran je za prvi kvartal 2023. godine. Navedena investicija trebala bi pozitivno utjecati na okoliš kroz smanjenje ugljičnog dioksida.

U prvom kvartalu 2022. godine pokrenuta je implementacija LEAN menadžmenta čime je stavljen fokus na unapređenje poslovnih procesa i povećanje produktivnosti proizvodnje, održavanja i logistike. Također je pokrenut proces digitalizacije sustava upravljanja proizvodnjom tvornica juha i Vegete te pekarne Maribor kojom bi se trebala omogućiti bolja

efikasnost pogona i racionalnija upotreba proizvodnih resursa. Digitalizacija poslovanja trebala bi biti dovršena u trećem kvartalu 2022. Osim navedenih investicija u logistički centar i implementaciju LEAN menadžmenta, Podravka se u budućnosti okreće obnovljivim izvorima energije. Trenutno se grade sunčane elektrane na krovovima tvornice juha, tvornice Vegete, tvornice dječje hrane i kremnih namaza te na djelu mesne industrije Danica. Planiran rok završetka investicija je do kraja 2023. godine. U istom razdoblju također je pokrenuto proširenje tvornica juhe i Vegete. U drugom kvartalu ugovorena je kompletna procesna linija i odrađen idejni projekt, dok bi građevinski radovi trebali započeti u trećem kvartalu 2022. Ovom investicijom bit će omogućena proizvodnja većeg broja proizvoda što će osigurati stabilnost i sigurnost povećanjem raspoloživih zaliha proizvoda. U proteklom razdoblju je realizirana i investicija u poljoprivrednu mehanizaciju i navodnjavanje. Iz Podravke navode kako investicija rezultirati utrostručenjem poljoprivrednog zemljišta koje se nalazi pod navodnjavanjem. Cilj investicije je smanjenje ovisnosti o uvozu sirovina uz povećanje samodostatnosti proizvodnje. Realizirana je i kupnja 6 novih teretnih vozila, dok bi do se kraja godine trebala realizirati kupnja dodatnih 8 teretnih vozila.

Uz sve navedeno, Podravka se i dalje suočava sa nedostatkom radne snage. Zbog smanjenja raspoložive radne snage, tvrtka se okrenula uvozu radnika iz Nepala i Tanzanije. Trend smanjenja broja stanovnika županije govori nam kako se problem radne snage neće riješiti u kratkom roku. Kompletna projekcija kretanja broja stanovništva županije prikazana je grafikonom 15.

Grafikon 15. Projekcija kretanja stanovništva Koprivničko-križevačke županije do 2051.




Izvor: HGK (2020.), Županije, razvojna raznolikost i gospodarski potencijali

Sukladno svemu navedenom, daljnji rast i razvoj županije ponajviše ovisi o njenom najvažnijem gospodarskom subjektu – Podravci. Podravka, unatoč brojnim tržišnim izazovima, u ovom trenutku posluje profitabilno i stabilno. Najveći izazovi u dugom roku vezani su za tržište rada koje se postepeno smanjuje zbog same demografske slike županije. Svi navedeni faktori ukazuju na ogroman značaj prometne infrastrukture čijom bi izgradnjom Koprivničko-križevačka županija sustigla ostale razvijenije županije Republike Hrvatske.

# 4. ISTRAŽIVANJE O VAŽNOSTI PROMETNE INFRASTRUKTURE ZA RAZVOJ GOSPODARSKIH SUBJEKATA

## 4.1. Uzorak istraživanja

Istraživanje je provedeno nad četiri gospodarska subjekta Koprivničko-križevačke županije: Širjan d.o.o., Carlsberg Croatia d.o.o., Nova Natura d.o.o, Bauwerk Boen d.o.o.

Širjan d.o.o. obiteljsko je poduzeće osnovano 1991. godine. Tvrtka se bavi poljoprivrednom proizvodnjom specijaliziranom za tov junadi i uzgoj žitarica. Širjan d.o.o. danas je jedan od vodećih proizvođača utovljene junadi u Republici Hrvatskoj sa proizvodnjom većom od 10 000 komada godišnje. Stočarski dio proizvodnje smješten je na farmi u Kusijevcu, nedaleko od Križevaca i farmi u Ivaniću. Tvrtka trenutno broji oko 65 zaposlenih djelatnika na različitim lokacijama. Istraživanje je provedeno sa administratoricom tvrtke koja je na trenutnoj funkciji zaposlena 7 godina.

Carlsberg Croatia d.o.o. dio je danske grupacije Carlsberg koja se bavi proizvodnjom piva. Grupacija je prisutna na više od 150 tržišta diljem svijeta, a 2002. godine preuzima vlasništvo nad koprivničkom pivovarom. Brandovi grupacije prisutni na hrvatskom tržištu su Carlsberg, Tuborg, Grimbergen, Holsten, Somersby i PAN. Tvrtka trenutno zapošljava 295 zaposlenika, a intervju je proveden sa voditeljicom nabave koja je na trenutnoj funkciji zaposlena 5 godina.

Nova Natura d.o.o. tvrtka je sa sjedištem u Đurđevcu koja se bavi proizvodnjom, pakiranjem i distribucijom voća i povrća. Tvrtka je dio Osatina Grupe d.o.o., grupacije koja se bavi proizvodnjom, prometom i uslugama u poljoprivredi. Đurđevačka tvrtka osnovana je 2013. godine i danas broji oko 50 zaposlenika. Intervju je proveden sa tehnologom u proizvodnji koja na trenutnoj funkciji radi 6 godina.

Bauwerk Group d.o.o. međunarodna je tvrtka koja svoju đurđevačku podružnicu otvara 2016. godine. Sjedište tvrtke je u Švicarskoj, a osim u Đurđevcu, pogoni za proizvodnju parketa nalaze se u Švicarskoj i Litvi. Tvrtka izvozi svoje proizvode na tržišta desetak zemalja diljem svijeta. Đurđevački segment tvrtke trenutno zapošljava 386 ljudi s konstantnim trendom rasta broja zaposlenih i njihovih plaća. Intervju je proveden sa članom uprave koji trenutnu funkciju obnaša 5 godina.
Sažeti podaci o tvrtkama i ispitivanim zaposlenicima prikazani su u Tablici 5.

Tablica 5. Opći podaci o poduzećima i ispitanim zaposlenicima

| **Podaci o poduzećima** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **Širjan d.o.o.** | **Carlsberg Croatia d.o.o.** | **Nova Natura d.o.o.** | **Bauwerk d.o.o.** |
| **Godina osnutka** | 1991. | 1972. | 2013. | 1998. |
| **Osnovna djelatnost poduzeća** | Tov junadi i uzgoj žitarica | Proizvodnja piva | Proizvodnja, pakiranje i distribucija voća i povrća | Piljenje i blanjanje drva |
| **Broj zaposlenih** | 65 | 295 | 50 | 386 |
| **Podaci o ispitanicima** | | | | |
| **Dob i spol** | 30, ž | 40, ž | 31, ž | 43, m |
| **Trenutna funkcija** | Administrator | Voditelj nabave | Tehnolog u proizvodnji | Član uprave |
| **Trajanje zaposlenja na trenutnoj funkciji** | 7 godina | 5 godina | 6 godina | 5 godina |

Izvor: Izrada autora

### 4.2. Metode i instrumenti istraživanja

Istraživanje je provedeno metodom dubinskog intervjua uz pomoć pisanog podsjetnika sa pitanjima. Podsjetnik je podijeljen na dvije glavne cjeline. Prvi dio odnosi se na opće podatke o tvrtki i opće podatke o intervjuiranom zaposleniku tvrtke. Cilj općih podataka je upoznavanje sa osnovnim značajkama tvrtke i intervjuirane osobe kako bi se prezentirala kompetencija i opravdanost odabira svakog pojedinog subjekta.

U drugom dijelu postavljeno je 12 pitanja koja služe kao podsjetnik prilikom vođenja intervjua. Od ispitanika su traženi što opširniji odgovori kako bi se stvorila što jasnija slika o specifičnostima poslovanja svake tvrtke i njihovoj upotrebi prometne infrastrukture. Ispitanicima je objašnjena svrha provedenog intervjua te je garantirano kako će se prikupljeni podaci koristiti isključivo u svrhu izrade ovog rada. Podsjetnik za dubinski intervju prikazan je u Prilogu 1.

### 4.3. Rezultati istraživanja

Tvrtka Širjan d.o.o. u svojem se poslovanju najviše koristi cestovnim prometom. Zbog dinamike poslovanja potrebne su svakodnevne isporuke „od vrata do vrata“ što je ključan faktor za izbor cestovne infrastrukture kao prioritetnog načina prometovanja. Čimbenici koji također doprinose odabiru cestovnog prometa su brzina prijevoza i dostave dobara, fleksibilnost i kvalitetna cestovna infrastruktura njihovog područja. Tvrtka povremeno koristi i željeznički promet za prijevoz žitarica. Glavna prednost željeznice je neposredna blizina željezničkih stanica na lokacijama kupaca, no nedovoljno razvijena infrastruktura, loša organizacija prijevoza i česta kašnjenja ograničavaju učestalost korištenja i mogućnost primjene ove vrste prometa.

Ispitanik navodi kako su vrlo zadovoljni prometnom infrastrukturom na njihovom području. Sjedište se nalazi u Kusijevcu, mjestu smještenom kod Križevaca. Zbog izgrađene brze ceste do Križevaca, vrlo su dobro povezani sa Zagrebom i Varaždinom te im je potrebno samo 15 minuta vožnje lokalnim cestama kako bi došli do brze ceste. Zamjerke imaju isključivo na održavanje lokalne ceste koje bi moglo biti kvalitetnije i frekventnije. Prometne poteškoće s kojima se susreću nisu česte. Kada postoje najčešće proizlaze iz velike prometne udaljenosti između poslovnih subjekata. U ljetnim mjesecima ponekad dolazi do kašnjenja zbog gužve na naplatim kućicama što je uobičajeno za to doba godine. Problemi ponekad znaju nastati i prilikom otkupa slame s područja Hlebina. Na tom području do izražaja dolazi neadekvatna prometna infrastruktura na relaciji Križevci – Koprivnica - Đurđevac zbog koje dolazi do gužve na lokalnim cestama. Navedene poteškoće imaju negativan utjecaj na brzinu i broj isporuka prema tom dijelu županije, ali i raspoloženja radnika i vozača koji prometuju navedenim pravcima. Smatraju kako bi se izgradnjom brze ceste prema Koprivnici značajno smanjilo vrijeme isporuke za poslovna vozila te omogućilo neometano i sigurnije prometovanje svih putnika koji koriste lokalnu cestu. Njihovi dobavljači najčešće se susreću sa prometnim poteškoćama u zimskim mjesecima. Uzrok problema je poledica i neredovito posipanje soli na lokalnim cestama.

Osim u Koprivničko-križevačkoj županiji, tvrtka također posluje u Zagrebačkoj i Ličko-senjskoj županiji. Veći prometni problemi nisu prisutni ni u kojoj županiji s obzirom da su lokacije strateški birane zbog blizine autoceste. Tvrtka ponekad izvozi svoje proizvode na inozemno tržište. Uspoređujući prometnu infrastrukturu u inozemstvu s hrvatskom prometnom infrastrukturom primjećuju kako je održavanje cesta na višoj razini u inozemstvu.

Prema mišljenju ispitanika, izgradnja brze ceste do Koprivnice može pozitivno utjecati na njihovo poslovanje. Trenutno ne gravitiraju previše prema Koprivnici, no izgradnja brze ceste smanjila bi vrijeme isporuke za postojeće i otvorila vrata za nove poslovne partnere iz sjevernijeg dijela županije. Željezničku infrastrukturu više koriste na području Zagrebačke županije. Željeznica se najviše koristi za sezonske poslove no nije toliko značajna u usporedbi s cestovnim prometom. U slučaju modernijeg, bržeg i pouzdanijeg željezničkog prometa razmislili bi o češćem korištenju ovakvog načina prijevoza.

Carlsberg Croatia d.o.o. se za svoje transportne usluge koristi isključivo cestovnim prometom. Iako je cestovni promet najprikladniji oblik prometa s obzirom na njihove potrebe, susreću se s određenim poteškoćama prilikom transporta. Problemi znaju nastati na određenim relacijama kod kojih postoji nedostatak vozača, kamiona ili povratnih tura. Kao primjer ispitanik navodi ture koje dolaze iz inozemstva. Često je nakon uvoza robe potrebno organizirati povratne ture, no ne postoji dovoljno linija koje odlaze iz Hrvatske u povratnom smjeru. Također se susreću s problemom dužih čekanja na granici zemalja koje nisu članice Europske unije. Sve navedeno utječe na cijenu prijevoza. Kako bi se osigurala pravovremena isporuka, tvrtka je primorana platiti višu cijenu transporta. Izgradnja brze ceste do Koprivnice i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge značajno će olakšati njihovo poslovanje i smanjiti vrijeme isporuke proizvoda. Ispitanik je istaknuo kako su se znali susresti s kašnjenjima i neuspjelim dostavama koje mogu biti vrlo štetne za tvrtku. Takve situacije dovode do izravnog gubitka prodaje, nemogućnosti proizvodnje ukoliko roba kasni i penala od strane kupaca. Sve navedeno izravno utječe na račun dobiti i gubitka tvrtke.

Tvrtka trenutno koristi isključivo cestovni promet, no smatraju da bi se dovršenjem drugog kolosijeka željezničke pruge više okrenuli takvom obliku prometa. Prema njihovom mišljenju, željeznička infrastruktura naše županije, ali i cijele Hrvatske uvelike zaostaje za infrastrukturom razvijenijih zemalja. Infrastruktura je ipak nešto razvijenija u drugim županijama pa se transport povremeno odvijao pomoću željeznice kojom je roba iz inozemstva stizala u Krapinsko-zagorsku županiju. Nakon toga je roba tovarena u kamion i dovezena do Koprivnice cestovnim putem. Iz ovog primjera je vidljivo kako postoji potreba i volja tvrtke za upotrebom željezničkih linija, no neadekvatna infrastruktura onemogućava direktan i pravovremen transport do Koprivnice pa troškovi i vrijeme isporuke automatski rastu. Poduzeće uvelike razmatra veću upotrebu željezničkog prijevoza zbog nižih troškova i veće održivosti. Zbog nepovoljnog ekološkog stanja cijele planete tvrtke su primorane okrenuti se

održivim oblicima prijevoza i smanjiti emisije $CO_2$. U uvjetima bolje infrastrukture svakako više fokusirali na prijevoz željeznicom koja se nameće kao dugoročno održiviji i povoljniji način transporta.

Tvrtka Bauwerk d.o.o. u svom se poslovanju uglavnom koristi cestovnim prometom iz razloga što im nudi najbolju fleksibilnosti i omjer troškova i benefita. S obzirom da se uglavnom radi o dostavi sirove piljene građe, efikasna i brza dostava od ključnog je značaja za tvrtku zbog mogućnosti kvarenja materijala, što posebno dolazi do izražaja u ljetnim mjesecima. Osim cestovnog, tvrtka u manjoj mjeri koristi pomorski promet.

Prema mišljenju ispitanika, prometna infrastruktura županije je osrednje kvalitete. Iako se tvrtka nalazi se vrlo dobrom geografskom položaju kojeg karakterizira blizina tri glavna grada susjednih županija i blizina Mađarske granice, povezanost sa ostalim gradovima Koprivničko-križevačke županije i glavnim gradom Zagrebom nije na zadovoljavajućoj razini. Unatoč nedovoljno razvijenoj infrastrukturi, tvrtka ima vrlo dobre odnose sa špediterskim tvrtkama koje svoj posao obavljaju vrlo dobro. Prometne poteškoće su rijetke što je od ključnog značaja za poslovanje tvrtke. Veće poteškoće u opskrbnom lancu i prilikom otpreme robe mogle izazvati ozbiljne posljedice za tvrtku koja si kao tržišni leader ne može dopustiti kašnjenja u proizvodnji ili dostavi prodane robe. Ispitanik također navodi kako se njihovi dobavljači znaju susretati sa raznim izazovima i problemima. Najveći problemi nastajali su kod dostave materijala čije glavne sastavnice imaju porijeklo izvan Europe. Problemi su se postali češći unutar zadnje dvije godine zbog raznih faktora. Neki od glavnih razloga su COVID-19 pandemija, rat u Ukrajini i kašnjenja u brodskom prometu. Iako navedeni faktori nisu direktno vezani za Koprivničko-križevačku županiju, utjecali su na stvaranje otežane situacije poslovanja glavnih dobavljača tvrtke.

Tvrtka posluje isključivo u Koprivničko-križevačkoj županiji, stoga ispitanik ne može usporediti infrastrukturu županije sa infrastrukturom ostalih dijelova zemlje. Uspoređujući infrastrukturu države sa inozemstvom, ispitanik tvrdi kako je najveća prednost zapadnih zemalja ravnomjerniji prometni razvoj svih dijelova pojedinih zemalja.

Osim ravnomjernijeg razvoja, prednosti infrastrukture razvijenijih zemalja očituju se u bržoj i efikasnijoj naplati cestarina. Prema mišljenju ispitanika, vinjete uvelike olakšavaju i pojednostavljuju poslovanje prijevoznim tvrtkama u odnosu na glomazne i spore naplatne

postaje. Željeznička infrastruktura također je razvijenija što omogućuje brže i pouzdanije isporuke. Ispitanik tvrdi kako bi izgradnja brze ceste do Koprivnice donekle smanjila vrijeme isporuke za određene dostave, no s obzirom kako je tvrtka locirana u Đurđevcu brza cesta neće značajnije utjecati na samo poslovanje. Tvrtka trenutno ne koristi željeznički promet, a ispitanik smatra kako je ideja upotrebe željeznice kao sredstva prijevoza sredstava vrlo poželjna obzirom da postoji pružni kolosijek u krugu tvrtke. Isključivi razlog zbog kojeg se željeznički promet ne koristi je neadekvatna infrastruktura i neefikasno i nepouzdano poslovanje HŽ-a. Ispitanik također tvrdi kako bi tvrtka definitivno koristila željeznički promet u svrhu otpreme gotovih proizvoda ukoliko bi se infrastruktura i pouzdanost isporuke značajnije promijenile na bolje.

Tvrtka Nova Natura d.o.o. posjeduje svoje maloprodajne prodavaonice, surađuje s većim trgovačkim lancima i izvozi u inozemstvo. Zbog odlične fleksibilnosti i relativno kratkog vremena isporuke, cestovni promet nameće se kao trenutno jedini zadovoljavajući oblik prijevoza. Tvrtka posjeduje svoj vozni park kojim se služe za sve isporuke svojih proizvoda.

Ispitanik tvrdi kako prometna infrastruktura županije nije na zadovoljavajućoj razini. Poteškoće sa kojima se susreću događaju se na gotovo dnevnoj bazi. Tvrtka ima isporuke po cijeloj zemlji te se često susreću sa kašnjenjima. Kao primjer poteškoća ispitanik navodi neuspjelu isporuku koja se događa zbog kašnjenja. Ukoliko isporuka nije odrađena u dogovoreno vrijeme, trgovine ponekad ne žele preuzeti proizvode. Takve situacije imaju negativan utjecaj na poslovanje tvrtke kroz više aspekata. Nastaju dodatni prijevozni troškovi povrata proizvoda i nove isporuke, a proizvodi se često otpisuju s obzirom da se radi o voću i povrću koje spada pod kvarljivu robu.

Osim financijskih troškova, značajnu opasnost predstavlja i reputacijski rizik s obzirom da je ugled tvrtke u takvim situacijama narušen. Dobavljači koji posluju sa tvrtkom susreću se sa gotovo identičnim prometnim poteškoćama. Uspoređujući prometnu infrastrukturu županije sa infrastrukturom ostalih dijelova Hrvatske, ispitanik primjećuje značajnu razliku. Tvrtka Nova Natura d.o.o. povezana je sa Osatina Grupom d.o.o. koja posluje u Slavoniji. Distributivni centar nalazi se u Viškovcima, slavonskom selu smještenom pored autoceste koja vodi prema Osijeku. Zbog prisutnosti autoceste, prometna povezanost sa Zagrebom je puno kvalitetnija što utječe na manje prometnih poteškoća i brže i efikasnije isporuke.

U usporedbi s inozemstvom, ispitanik navodi kako su prometne poteškoće rijetke ili uopće ne postoje na području zapadnih zemalja. Poteškoće znaju nastati u zemljama regije, najčešće u samoj Srbiji ili na hrvatsko-srpskoj granici. Izgradnja brze ceste do Koprivnice može značajno utjecati na poslovanje tvrtke. Brza cesta omogućila bi brže i pouzdanije isporuke prema maloprodajnim prodavaonicama i inozemstvu. Osim brzine isporuke, bolja prometna infrastruktura također bi otvorila vrata novim poslovnim suradnjama. Prema mišljenju ispitanika, kraće vrijeme isporuka i smanjenje kašnjenja utjecalo bi na bolji ugled tvrtke što bi posljedično dovelo do rasta i širenja tvrtke.

Nova Natura d.o.o. trenutno uopće ne koristi željeznički promet. Ispitanik tvrdi da bi u uvjetima bolje infrastrukture, odnosno bržeg i pouzdanijeg željezničkog prometa, tvrtka razmotrila i takav način isporuke. Ispitanik smatra da bi željeznički promet bio posebice prikladan za voće i povrće koje se šalje na preradu.

### 4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

Kao glavno ograničenje istraživanja potrebno je navesti relativno mali uzorak od samo četiri poduzeća koja posluju u Koprivničko-križevačkoj županiji. Zbog manjeg uzorka i specifičnosti svake pojedine tvrtke i njihovih prometnih potreba, rezultati se ne mogu poopćiti na kompletnu gospodarsku sliku s obzirom da uvelike ovise o svakom pojedinom gospodarskom subjektu.

Ispitivanje je provedeno sa ispitanicima zaposlenim u tvrtkama isključivo jedne županije, stoga se dobiveni rezultati mogu smatrati relevantnima isključivo za Koprivničko-križevačku županiju. S obzirom da je kao metoda ispitivanja korišten dubinski intervju, rezultati istraživanja su mišljenja i stavovi zaposlenika koji su upoznati sa prometnom problematikom te se mogu smatrati kompetentnima za ovakvu vrstu istraživanja.

Preporuka za buduća istraživanja je uključiti veći broj ispitanika kako bi dobiveni kvalitativni podaci mogli rezultirati što kvalitetnijim općim zaključcima. Ukoliko bi se istraživanje provelo u više županija, analizom rezultata mogao bi se kreirati indeks zadovoljstva prometnom infrastrukturom među poslovnim subjektima za svaku pojedinu županiju. Takav indeks bio bi od velike koristi pri donošenju odluka o raspodjeli sredstava za nove prometne investicije u Republici Hrvatskoj.

## 5. ZAKLJUČAK

Kvalitetna prometna infrastruktura nužan je preduvjet gospodarskog rasta i razvoja svake regije. Ovim radom analizirana je prometna i gospodarska slika Koprivničko-križevačke županije te je provedeno istraživanje o zadovoljstvu prometnom infrastrukturom.

Provedeno je kvalitativno istraživanje metodom dubinskom intervjua uz pomoć podsjetnika sa unaprijed pripremljenim pitanjima. Podsjetnik se sastoji od uvodnog dijela kojim su prikupljeni opći podaci o tvrtki i ispitaniku te glavnog dijela koji sadržava 12 pitanja vezanih za samu infrastrukturu. Istraživanje je provedeno sa četiri poslovna subjekta koja se bave različitim gospodarskim djelatnostima i posluju na području županije. Analizom rezultata istraživanja uočeno je kako nitko od ispitanika nije u potpunosti zadovoljan trenutnim stanjem prometne infrastrukture. Rezultati i zadovoljstvo variraju ovisno o lokaciji i potrebama svake pojedine tvrtke. Svi ispitanici tvrde kako se tvrtke u kojima su zaposleni najviše koriste cestovnim prometom. Glavni razlog takvog odabira je fleksibilnost, učestalost isporuka i potreba za dostavama „vrata do vrata“.

Tvrtka Širjan d.o.o. smještena je u okolici Križevaca te je vrlo zadovoljna svojom lokacijom. Ostale tvrtka locirane su u Koprivnici i Đurđevcu što ih stavlja u nepovoljniji položaj s obzirom na udaljenost od brze ceste. Tvrtka Širjan d.o.o. jedina je izrazila svoje zadovoljstvo prometnom povezanošću sa glavnim gradom Zagrebom što potvrđuje značaj izgrađene brze ceste do Križevaca. Sve ostale ispitivane tvrtke smatraju kako izgradnja brze ceste može smanjiti vrijeme isporuke njihovih proizvoda što potvrđuje tezu o brzoj cesti kao strateški važnoj investiciji za Koprivničko-križevačku županiju. Svi ispitanici također su mogli usporediti infrastrukturu u inozemstvu sa infrastrukturom u Republici Hrvatskoj s obzirom da sve tvrtke izvoze svoje proizvode na strana tržišta. Ispitanici tvrde kako je infrastruktura zemalja zapadne Europe na višoj razini te da je glavna razlika ravnomjerniji stupanj razvijenost različitih regija u odnosu na Hrvatsku gdje postoje velike razlike u stupnju razvijenosti različitih krajeva države. Ispitanici također ističu brži i efikasniji sustav naplate cestarina koji rezultira manjim gužvama na autocestama. Sve navedeno rezultira boljim uvjetima za prijevoznike koji se susreću sa manje prometnih problema.

Iz rezultata istraživanja također se može zaključiti kako tvrtke gotovo uopće ne koriste željeznički promet u svom poslovanju. Iako svi ispitanici smatraju kako bi željeznica u

idealnim uvjetima bila efikasno sredstvo prijevoza, loša željeznička infrastruktura i nepovjerenje u HŽ onemogućuju širu uporabu željezničkog prometa. Ispitanici generalno vide željeznicu kao ekološki prihvatljivije, održivije i potencijalno vrlo brzo sredstvo isporuke te bi se u slučaju ulaganja u infrastrukturu sve više okretali prema željezničkom prometu.

Iz svega navedenog jasno je kako postoji prostor za dodatnim razvojem prometne infrastrukture Koprivničko-križevačke županije. Ispitanici se susreću sa raznim prometnim problemima te njihovo zadovoljstvo trenutnim prometnim stanjem nije na optimalnoj razini. Nema dvojbe kako će dovršenje planiranih prometnih projekata (brza cesta do Koprivnice, rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Križevci – Koprivnica – državna granica) pozitivno utjecati na poslovanje svakog pojedinog gospodarskog subjekta županije i omogućiti ravnomjerniji razvoj ovog dijela Republike Hrvatske.

**POPIS LITERATURE**


1. Bali, L., Gulyás, L. (2012). Uloga željeznice u regionalnom razvoju uz Dravu u Austro-Ugarskoj Monarhiji i u EU. *Podravina, 11*(22), str. 21-25.
2. Benjak, P., Rezo, M., Kranjčić, N. (2018). Procesi ishođenja lokacijske dozvole za projekt Podravske brze ceste. *Environmental Engineering - Inženjerstvo okoliša, 5*(1-2), str. 93-98.
3. Dugina, M., Bogdanović, T., Feletar, P. (2012). Analiza putničkih (željezničkih i cestovnih) prometnih tokova na relaciji Križevci - Zagreb i Zagreb - Križevci. *Cris, XIV*(1), str. 374-381
4. Dugina, M., Feletar, P. i Franolić, I. (2012). Analiza prijevozne potražnje na relaciji Zagreb – Koprivnica. *Podravina, 11*(21), str. 168-185.
5. Feletar, D. (2005). Razlike u razvijenosti regija u Hrvatskoj - s posebnim osvrtom na Koprivničko-križevačku županiju. *Podravina, 4*(8), str. 167-178.
6. Feletar, P. (2011). Industrija Podravine – od manufaktura do deindustrijalizacije (glavne etape i procesi). *Podravina, 10*(20), str. 115-162.
7. Feletar, P. (2016). Geografski položaj i prometna povezanost jezera »Šoderica«. *Podravina, 15*(29), str. 12-23.
8. Grupa Podravka (2022). Rezultati poslovanja Grupe Podravka za razdoblje 1.-6.2022
9. Haramina, H., Radonjić, D., Mihaljević, B. (2018). Prijedlog i simulacijska analiza mjera za unapređenje željezničkog putničkog prometa na relaciji Koprivnica – Virovitica. *Podravina, 17*(33), str. 74-90.
10. Hrvatska gospodarska komora (n.d.). Gospodarstvo Koprivničko-križevačke županije. Dostupno na: https://www.hgk.hr/zupanijska-komora-koprivnica/gospodarstvo-koprivnicko-krizevacke-zupanije (02.05.2022.).
11. Kantar, S., Pintarić, G., Svržnjak, K. (2019). Gastronomska ponuda Podravine u funkciji ruralnog turizma. *Podravina, 18*(35), str. 205-216.
12. Kolar Dimitrijević, M. (2011). Grad Križevci i željezničke pruge. *Cris, XIII*(1), str. 218-238.
13. Koprivničko–križevačka županija (2022). Plan razvoja Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2021.-2027. Dostupno na https://kckzz.hr/hr/svi-dokumenti/oglasna-ploca/gospodarstvo/1088-2022-02-16-7-plan-razvoja-kkz-2021-2027/file (04.05.2022.)
14. Kos, G., Feletar, P., Orešić, M. (2013). Prometna i turistička valorizacija Podravske magistrale. *Podravina, 12*(24), str. 150-165.

15. Kraljić, T. (2014). Upravljanje razvojem u Koprivničko – križevačkoj županiji u proteklih dvadeset godina i pogled u budućnost, *Podravina* 13(26), str. 196-217.
16. Kurecic, P., Kotovic, F. K. (2022). The role of energy and railway traffic corridors in changing the geopolitical position of Croatia: a review of developments and perspectives. U: Machrafi, M., Uckar, D., Susak, T. (ur.) *Book of Proceedings*, str. 52-60.
17. Matica, M. (2007). Suvremeni promet – uvjet razvoja Koprivnice, *Podravina*, *6*(13), str. 7-27.
18. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (kolovoz 2017.). Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje 2017. – 2030., Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf (02.05.2022.).
19. Sabranović, M. (2000). Prometni sustav, *Podravski zbornik*, br. 26/27, str. 26-30.
20. Slukan Altić, M. (2012). Promet i njegov utjecaj na prostorni razvoj i funkcionalnu strukturu grada u povijesnom kontekstu: slučaj Bjelovara, Siska i Koprivnice, *Podravina 11*(22), str. 5-20.
21. Slukan Altić, M. (2012). Traffic and Its Impact on Morphological and Functional Urban Development in Historical Context: A Case Study of Bjelovar, Sisak and Koprivnica. *Podravina: časopis za multidisciplinarna istraživanja*, *11*(22), str. 5-20.
22. Svržnjak, K., Kantar, S. (2015). Prednosti i nedostaci razvoja ruralnog turizma prekograničnog područja, *Agroeconomia Croatica*, *5*(1), str. 58-65.
23. Šimulčik, D., Jurčević, M. (1997). Traffic Infrastructure in the Development of the Croatian Traffic System, *Promet-Traffic&Transportation*, *9*(3), str. 101-105.
24. Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske. *Acta turistica nova, 4*(2), str. 231-246.

**POPIS SLIKA**

Slika 1. Cestovna mreža u sjevernom dijelu Republike Hrvatske 1945. godine .....4
Slika 2. Cestovna mreža u sjevernom dijelu Republike Hrvatske 1985. godine .....4
Slika 3. Prikaz sjecišta dva željeznička pravca u Koprivnici.....7
Slika 4. Prikaz željezničke infrastrukture Koprivničko-križevačke županije.....8
Slika 5. Planirana cestovna infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji .....10
Slika 6. BDP po stanovniku po županijama u 2018. godini .....21

**POPIS TABLICA**

Tablica 1. Državne ceste u Koprivničko-križevačkoj županiji ..... 6
Tablica 2. Distribucija radnika u Podravini početkom dvadesetog stoljeća ..... 15
Tablica 3. Distribucija industrijskih radnika u Podravini 1971. godine ..... 16
Tablica 4. Distribucija industrijskih radnika u Podravini 1981. godine. ..... 17
Tablica 5. Opći podaci o poduzećima i ispitanim zaposlenicima ..... 37

**POPIS GRAFIKONA**

Grafikon 1. Stanje kolnika cesta Koprivničko-križevačke županije.....**11**

Grafikon 2. Broj trgovačkih društava u Koprivničko – križevačkoj županiji u periodu od 1998. do 2009. godine .....**19**

Grafikon 3. Struktura zaposlenih radnika Koprivničko-križevačke županije u pravnim osobama 2021. godine.....**20**

Grafikon 4. Kretanje BDP-a po stanovniku Koprivničko-križevačke županije u periodu od 2004. do 2018. godine.....**22**

Grafikon 5. Usporedba investicija u novu dugotrajnu imovinu Koprivničko-križevačke županije sa susjednim županijama u 2020 godini.....**23**

Grafikon 6. Struktura investicija u novu dugotrajnu imovinu Koprivničko-križevačke županije u 2020. godini .....**24**

Grafikon 7. Usporedba prosječne mjesečne neto plaće .....**25**

Grafikon 8. Najveći gradovi i općine Koprivničko-križevačke županije prema broju prihodu .....**26**

Grafikon 9. Najveći gradovi Koprivničko-križevačke županije prema broju zaposlenih .....**27**

Grafikon 10. Prihodi od prodaje grupe Podravka po segmentima u razdoblju od 1.1.2022. – 1.6.2022.....**28**

Grafikon 11. Struktura prihoda od prodaje po regijama grupe Podravka.....**29**

Grafikon 12. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije s najvećim prihodom u 2020. .....**30**

Grafikon 13. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije sa najvećom dobiti u 2020.....**32**

Grafikon 14. Tvrtke Koprivničko-križevačke županije s najvećim izvozom u 2020. .....**33**

Grafikon 15. Projekcija kretanja stanovništva Koprivničko-križevačke županije do 2051.....**35**

## ŽIVOTOPIS

**Osobne informacije**

Ime i prezime: Bruno Patačko

Adresa: Grkinska 22, 48350 Đurđevac

Datum rođenja: 17.1.1997.

**Radno iskustvo**

2019. – 2022.: Iskon Internet d.d.; Agent u odjelu za Savjetovanje korisnika

2018. – danas: PIA Intelligence & Security; Termografist

**Obrazovanje**

2017.: Program izobrazbe termografista – Građevinski fakultet Zagreb

2015. – danas: Integrirani preddiplomski i diplomski studij Poslovne ekonomije – Ekonomski fakultet Zagreb

2011. – 2015.: Gimnazija dr. Ivana Kranjčeva Đurđevac

**Strani jezici**

Engleski jezik: slušanje – C1, čitanje – C1, pisanje – B2, govorna produkcija i interakcija – B2

**Digitalne vještine**

Odlično poznavanje rada na računalu i MS Office paketa

**Ostalo**

Vozačka dozvola B kategorije

## PRILOZI

### Prilog 1. Podsjetnik za dubinski intervju

Opći dio – O poduzeću

1. Koje godine je osnovano poduzeće u kojem radite?
2. Koja je djelatnost registrirana kao osnovna djelatnost poduzeća?
3. Koliko je osoba zaposleno u poduzeću?

Opći dio – O ispitaniku

1. Dob i spol ispitanika.
2. Na kojoj funkciji ste trenutno zaposleni?
3. Kako dugo radite na trenutnoj funkciji?

*Utjecaj prometne infrastrukture na razvoj Koprivničko-križevačke županije*

1. Prilikom Vašeg redovitog poslovanja koje sve prijevozne grane koristite? Koja prijevozna grana je najzastupljenija i zašto?
2. Nailazite li na kakve poteškoće prilikom poslovanja uzrokovane problemima u prometu? Koje su to poteškoće i kako često se susrećete s njima? Imate li preporuke kojima bi se iste mogle otkloniti?
3. Kako ste zadovoljni trenutnom prometnom infrastrukturom županije? Navedite pozitivne i negativne aspekte iste.
4. Jeste li se zbog neadekvatne prometne infrastrukture susreli s kašnjenjima ili neuspjelim dostavama prilikom isporuke Vašeg proizvoda?
5. Koliko ranije navedene situacije mogu biti štetne za Vaš ugled i poslovanje Vašeg poduzeća?
6. Nailaze li Vaši dobavljači na poteškoće prilikom dostave svoje robe i sirovina prema Vama? Da li ste upoznati koji su glavni problemi s kojima se susreću?
7. Ukoliko Vaše poduzeće posluje u drugim županijama, možete li usporediti prometnu infrastrukturu ostalih županija sa infrastrukturom Koprivničko - križevačke županije? Koje su glavne razlike koje utječu na poslovanje?
8. Ukoliko Vaše poduzeće posluje na međunarodnom tržištu, možete li usporediti inozemnu prometnu infrastrukturu s infrastrukturom u Republici Hrvatskoj te navesti glavne razlike?

9. Prema Vašem mišljenju, u kojoj mjeri izgradnja brze ceste do Koprivnice može olakšati Vaše poslovanje?
10. Kako se izgradnja ranije navedene ceste može odraziti na brzinu i efikasnost isporuke dobara i proizvoda te rast i razvoj Vašeg poduzeća?
11. Koristite li u Vašem poslovanju usluge željezničkog prometa? Koliko je isti bitan za poslovanje Vaše poduzeća?
12. Smatrate li da bi Vaše poduzeće više koristilo usluge željezničkog prijevoza u uvjetima bolje infrastrakture, odnosno mogućnosti bržeg pružanja usluge željeznicom?