

Ekonomski pokazatelji poslovanja na primjeru logističkog poduzeća DHL

Poldrugač, Jurica

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:228889>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-23**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Jurica Poldrugáč

**EKONOMSKI POKAZATELJI POSLOVANJA NA
PRIMJERU LOGISTIČKOG PODUZEĆA DHL**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2021.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**EKONOMSKI POKAZATELJI POSLOVANJA NA PRIMJERU
LOGISTIČKOG PODUZEĆA DHL**

**ECONOMIC INDICATORS OF BUSINESS ON THE
EXAMPLE OF LOGISTICS COMPANY DHL**

Mentor: Prof.dr.sc.Mihaela Bukljaš

Student: Jurica Poldrugáč

JMBAG: 0135248601

Zagreb, 2021.

Zagreb, 7. svibnja 2021.

Zavod: Zavod za prometno planiranje

Predmet: **Ekonomika prometa**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 6330

Pristupnik: **Jurica Poldrugač (0135248601)**

Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika

Smjer: Logistika

Zadatak: Ekonomski pokazatelji poslovanja na primjeru logističkog poduzeća DHL

Opis zadatka:

Potrebno je navesti karakteristike logističkih sustava i njegovih podsustava. Definirati ulogu logističkih poduzeća u gospodarskom i prometnom sektoru. Navesti i objasniti ekonomske pokazatelje financijske uspješnosti poslovanja, Istraživanje bi trebalo rezultirati izračunom pokazatelja uspješnosti poslovanja na primjeru logističkog poduzeća DHL.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva
za završni ispit:

prof. dr. sc. Mihaela Bukljaš

SAŽETAK

Logistički sustavi predstavljaju skup elemenata. Taj skup elemenata dijeli se u tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne elemente koji imaju za cilj optimizaciju tokova materijala, roba, informacija, energije te ljudi na određenom zemljopisnom području kako bi se ostvario najveći ekonomski efekt. Osnovna podjela logističkih sustava je na makrologistiku te mikrologistiku. Kako bi se lakše razumjela podloga poslovne logistike, potrebno je prethodno poznavati teoriju sustava čija je osnovna zamisao da glavni problem nije u optimaliziranju zasebnih područja poslovanja, nego u optimiziranju poslovnog sustava kao cjeline. Za potrebe ovoga rada koristit će se financijskim izvještajima DHL-a, globalnog predvodnika u logistici koji je specijaliziran za međunarodnu otpremu, kurirske službe kao i prijevoz. Prvo će se teorijski objasniti ekonomski pokazatelji poslovanja poduzeća općenito, a zatim će se pomoću financijskih izvještaja prethodno objašnjenog poduzeća izračunati svi pokazatelji poslovanja poduzeća poput: pokazatelja likvidnosti, zaduženosti, aktivnosti, ekonomičnosti i profitabilnosti.

Ključne riječi: logistički sustavi, poslovna logistika, poslovni sustavi, ekonomski pokazatelji, DHL, logistika

SUMMARY

Logistics systems are a set of elements. We divide this set of elements into technical, technological, organizational, economic and legal elements that aim to optimize the flow of materials, goods, information, energy and people in a particular geographical area in order to achieve the greatest economic effect. The basic division of logistics systems is into macrologistics and micrologistics. In order to better understand the basis of business logistics, it is necessary to know the theory of the system whose basic idea is that the main problem is not in the optimization of separate areas of business, but in optimizing the business system as a whole. For the purposes of this paper, the financial statements of DHL, a global leader in logistics specializing in international shipping, courier services as well as transportation, will be used. First, the economic performance of a company will be explained theoretically, and then all financial indicators of the company will be calculated using the financial statements of

the aforementioned companies, such as: liquidity, indebtedness, activity, economy and profitability indicators.

Keywords: logistics systems, business logistics, business systems, economic indicators, DHL, logistics

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
2. TEORIJSKI PREGLED LOGISTIČKIH SUSTAVA I NJEGOVIH PODSUSTAVA	3
2.1. Logistika	3
2.2. Logistički sustavi	5
2.3. Logistički podsustavi	8
2.3.1. <i>Megalogistika</i>	9
2.3.2. <i>Globalna logistika</i>	10
2.3.3. <i>Makro – mikro metalogistika</i>	11
2.3.4. <i>Inter i intralogistika</i>	12
2.3.5. <i>Servisna i informacijska logistika</i>	12
2.3.6. <i>Menadžment logistika</i>	13
2.3.7. <i>Primarna, sekundarna i tercijalna logistika</i>	13
2.3.8. <i>Kvartarna i kvintarna logistika</i>	15
2.3.9. <i>Logistika održivoga razvoja</i>	15
3. ULOGA LOGISTIČKIH PODUZEĆA U GOSPODARSKOM I PROMETNOM SEKTORU	16
3.1. Uloga logističkih poduzeća u gospodarskom sektoru	16
3.2. Uloga logističkih poduzeća u prometnom sektoru	19
4. EKONOMSKI POKAZATELJI FINANCIJSKE USPJEŠNOSTI POSLOVANJA	23
4.1. Temeljni financijski izvještaji	23
4.2. Financijski pokazatelji	25
4.2.1. <i>Pokazatelji likvidnosti</i>	27
4.2.2. <i>Pokazatelji aktivnosti</i>	30
4.2.3. <i>Pokazatelji zaduženosti</i>	31
4.2.4. <i>Pokazatelji profitabilnosti</i>	32
4.2.5. <i>Pokazatelji ekonomičnosti</i>	33
4.2.6. <i>Pokazatelji investiranja</i>	35
5. POKAZATELJI USPJEŠNOSTI POSLOVANJA NA PRIMJERU LOGISTIČKOG PODUZEĆA DHL	36
5.1. DHL International d.o.o.	36
5.2. Financijski pokazatelji na primjeru DHL International d.o.o. poduzeća	38

5.2.1. Pokazatelji likvidnosti DHL International d.o.o. poduzeća.....	42
5.2.2. Pokazatelji aktivnosti DHL International d.o.o. poduzeća.....	43
5.2.3. Pokazatelji zaduženosti DHL International d.o.o. poduzeća.....	45
5.2.4. Pokazatelji profitabilnosti DHL International d.o.o. poduzeća.....	46
5.2.5. Pokazatelji ekonomičnosti DHL International d.o.o. poduzeća.....	48
6. ZAKLJUČAK.....	51
LITERATURA	53
POPIS SLIKA	55

1. UVOD

Radi lakšeg razumijevanja cjelokupne tematike, potrebno je prvenstveno krenuti od osnova, a to je definicija logistike. U literaturi je moguće pronaći brojne verzije definicije logistike, no najjednostavnije rečeno, logistika je “djelatnost koja se bavi svladavanjem prostora i vremena uz najmanje troškove.”

Logistika se također smatra i procesom strateškog upravljanja nabavom, zatim kretanjem i skladištenjem materijala kao i gotove robe, a sve se to odvija kroz organizaciju te marketinške kanale koji imaju za cilj odraditi posao na troškovno najefikasniji, najprimjereniji i najprofitabilniji način kako za organizaciju, tako i za kupca.

Logistika, osim što uključuje sve poslovne funkcije je i znanstvena disciplina koja se bavi koordinacijom svih kretanja materijala, proizvoda i roba i to u fizičkom, informacijskom i organizacijskom pogledu.

Za razliku od logistike, logistički sustav predstavlja skup elemenata tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskim i pravnih. Osnovni cilj logističkog sustava je optimizirati tokove materijala, roba, informacija, energije i ljudi na određenom zemljopisnom području radi ostvarivanja najvećih ekonomskih efekata.

U svrhu donošenja zaključka o uspješnosti poslovanja, potrebno je jedanput godišnje sastaviti financijske izvještaje koji se javno objavljuju na stranicama Financijske agencije. Godišnji financijski izvještaji prikazuju najpotpunije informacije o poslovanju poslovnih subjekata, od konkretnih poslovnih subjekata, do usporedbe prema županijama, općinama i djelatnostima. Obveznici predaje financijskih izvještaja su poduzetnici iz realnoga i financijskoga sektora, neprofitne organizacije te proračuni i proračunski korisnici.

Pet je dokumenata unutar financijskih izvještaja, a to su: bilanca, račun dobiti i gubitka, izvještaj o novčanom tijeku, izvještaj o promjena kapitala te bilješke uz financijske izvještaje.

Pomoću ovih dokumenata izračunavaju se ekonomski, odnosno financijski pokazatelji poslovanja nekog poduzeća.

Također, postoji pet osnovnih pokazatelja pomoću kojih određujemo uspješnost, a to su: pokazatelj likvidnosti, zaduženosti, ekonomičnosti, profitabilnosti te aktivnosti.

Pomoću tih pokazatelja dolazi se do zaključka na koji način neko poduzeće posluje te se pomoću toga može uspoređivati s drugim poduzećima iz iste ili slične branše kako bi saznao koju poziciju na tržištu zauzima.

Cilj ovog završnog rada je matematički i grafički prikazati financijske pokazatelje na primjeru odabranog poduzeća – u ovom slučaju, DHL-a, jednog od najvećih i najiskusnijih međunarodnih kompanija za ekspresnu dostavu zrakom s mrežom i uslugama koje pruža u više od 220 zemalja. Također, financijski pokazatelji odabranog poduzeća bit će tekstualno objašnjeni.

Završni rad “Ekonomski pokazatelji poslovanja na primjeru logističkog poduzeća” bit će podijeljeni u nekoliko osnovnih tematika, a to su:

- Teorijski pregled logističkih sustava i podsustava
- Uloga logističkih poduzeća u gospodarskom i prometnom sektoru
- Ekonomski pokazatelji financijske uspješnosti poslovanja
- Logističko poduzeće – DHL
- Pokazatelji uspješnosti poslovanja na primjeru logističkog poduzeća DHL
- Zaključak.

Nakon što se u zaključku sumira sve prethodno navedeno, na kraju rada će se navesti literatura koja se koristila za pisanje završnog rada te popisi slika, tablica kao i grafikona koji su bili potrebni za izradu ovoga rada.

2. TEORIJSKI PREGLED LOGISTIČKIH SUSTAVA I NJEGOVIH PODSUSTAVA

U ovom poglavlju definirati će se osnovni pojmovi vezani uz logistiku, logističke sustave kao i njegove podsustave.

2.1. Logistika

Prije samog definiranja logističkih sustava i njegovih podsustava, potrebno je prvo definirati što je to logistika. Kao što je prethodno u samome uvodu navedeno, logistika ima brojne definicije, no kao najjednostavnija se navodi da je logistika djelatnost koja se bavi savladavanjem prostora i vremena uz najmanje troškove.

Sam pojam logistike datira još iz davnih vremena, a prvi puta prema navodnima se spominje 1670. godine u vojnim dokumentima Ludwiga XIV. Stoga ne iznenađuje činjenica da je prva definicija logistike potječe od baruna Antoina Henryja de Jacominija. Barun je u svojoj knjizi "O ratnom umijeću" definirao logistiku kao "praktičnu vještinu pomaka snaga - osim borbe, sve ili gotovo sve u području vojnih aktivnosti".¹

Pretpostavka je da je sama riječ logistika nastala od francuske riječi „loger“ što u prijevodu znači "stanovati", "noćiti pod vedrim nebom", "smjestiti se", "ukonačiti se", "nastaniti se". Mada sami začeci logistike datiraju još od davnina i vežu se uz vojske u prošlosti, logistika kao djelatnost s vremenom se uspjela proširiti na brojna područja.

Danas logistika nije bitna isključivo u vojne svrhe, nego je prisutna u gotovo svim sferama života. Prodor logistike osjetile su sve gospodarske djelatnosti prvenstveno zbog proširenja tržišta, a zatim i zbog tendencija pada racionalizacijskih mogućnosti u proizvodnji, kao i želje za diferenciranjem. Logistika je zadnjih nekoliko godina napravila veliki pomak u svome poslovanju. Uspjela je uvelike ukloniti poteškoće koje su stajale na putu lošoj i skupoj proizvodnji i distribuciji proizvoda i usluga. Kao sami dokaz tomu pokazalo se kako je značaj

¹ Pupavac, D.; Zelenika, R.: Suvremeno promišljanje osnovnih fenomena logističkoga sustava, UDK 65.01.012, Izvorni znanstveni rad, Ekonomski pregled, 52 (3-4) 354-378 (2001)

logističkih poduzeća porastao u “kriznim vremenima” odnosno u vremenu globalne pandemije gdje su se masovno poduzeća kao i ljudi oslanjali na logistička poduzeća i njihove usluge.

Logistiku je moguće promatrati s dvije razine, a to su:

- Logistika kao aktivnost
- Logistika kao znanost

U nastavku slijede definicije logistike kao aktivnosti te logistike kao znanosti.

Logistika kao aktivnost: “Logistika kao aktivnost označuje skup planiranih, koordiniranih, reguliranih i kontroliranih nematerijalnih aktivnosti (tj. funkcija, procesa, mjera, poslova, operacija, radnji...) kojima se funkcionalno i djelotvorno povezuju svi djelomični procesi svladavanja prostornih i vremenskih transformacija materijala, dobara, stvari, tvari, (polu)proizvoda, repromaterijala, živih životinja, kapitala, znanja, ljudi, informacija (...) u sigurne brze i racionalne (tj. optimalne) jedinstvene logističke procese, tokove i protoke materijala (...), kapitala, znanja, informacija (...) pošiljatelja (tj. točke isporuke: sirovinске baze, (polu)proizvođača, skladišta, terminala, prodavatelja, izvoznika...) do primatelja (tj. točke primitka: (polu)proizvođača, skladišta, terminala, kupca, uvoznika, korisnika, potrošača...)”²

Logistika kao znanost: “Logistika kao znanost skup je interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih aktivnosti (tj. funkcija, procesa, mjera, poslova, pravila, operacija, radnji...) koje funkcionalno i djelotvorno povezuju sve djelomične procese svladavanja prostornih i vremenskih transformacija materijala, dobara, stvari, tvari, (polu)proizvoda, repromaterijala, živih životinja, kapitala, znanja, ljudi, informacija (...) u sigurne, brze i racionalne (tj. optimalne) jedinstvene logističke procese, tokove i protoke materijala (...), kapitala, znanja, informacija (...) od točke isporuke do točke primitka, ali sa ciljem da se uz minimalne uložene resurse i potencijale (proizvodne, ljudske, financijske...) maksimalno zadovolje zahtjevi tržišta (tj. kupaca robe, korisnika usluga, potrošača...) na osnovi nuđenja tržištu efikasnije i efektivnije, primjerenije i optimalnije solucije rješavanja tržišnih zahtjeva u obliku konkretnih i primjerenih logističkih usluga unutar konkretnih i postojećih logističkih sustava.”³

² Ibidem, str. 357.-358.

³ Ibidem, str. 358.

Logistika kao znanost je najvažnija osnova za logistiku aktivnosti. Ta dva pojma, mada su naizgled slični, razlikuju se. No, logistika kao znanost i aktivnost ima daleko veće značenje od samog pojma distribucije.

2.2. Logistički sustavi

Nakon što je definiran pojam logistike, logistike kao znanosti te logistike kao aktivnosti, idući bitan pojam za definiranje je logistički sustav.

Logistički sustavi definirani su kao: “Logistički sustavi se mogu definirati kao sustavi prostorno-vremenske transformacije dobara, a procesi koji u njima teku kao logistički procesi.”⁴

Kao osnovna karakteristika logističkog sustava je shvaćanje povezanosti procesa kretanja s procesima zadržavanja. Ta dva procesa mogu se predstaviti mrežom. Mrežom se, osim dobara mogu kretati i ljudi, energija i informacije pa se prema toj ideji mreže mogu razlikovati osnovne strukture logističkih sustava, a to su:

- Jednostupnjevani logistički sustavi
- Višestupnjevani logistički sustavi
- Kombinirani logistički sustavi (objedinjuju elemente prethodna dva sustava u jedan logistički sustav).

“U jednostupnjevnom sustavu prostor i vrijeme premošćuju se direktnim tijekom dobara između točke isporuke i točke prijema. U točki isporuke se dobra pripremaju, a u točki prijema se koriste.”⁵

“U višestupnjevnom sustavu tijekom između točke isporuke i prijema prekida se u najmanje jednoj točki, čiji je zadatak pregrupiranje dobara u manje jedinice količine ili pak njihova

⁴ Dr. Segetlija Z., Maronić – Lamza, Maja; Poslovna logistika – specifična funkcija poduzeća, Ekonomski vjesnik, 1994., str. 295.

⁵ Ibidem, str. 295.

koncentracija u veće jedinice za isporuku. To je uvjetovano potrebama primatelja u točki prijema.”⁶

Jedinice količine mogu se podijeliti u dvije kategorije:

- Homogene
- Heterogene

“Heterogene jedinice odnose se na već sastavljen asortiman, koji se može odnositi na skladište za opskrbu nekog regionalnog tržišta, i one se dalje raspršuju prema potrebama kupaca. No, češće se heterogene jedinice stvaraju kao asortiman za potrebe kupaca, i kao takve otpremaju, a dopremaju se homogene (više ili manje) jedinice.”⁷

Vremenska transformacija dobara predstavlja osnovnu funkciju logističkih sustava. S ispunjenjem navedenog vezane su funkcije promjene količina, vrsta dobara kao i funkcije olakšavanja transformacije dobara. Te funkcije se obavljaju u procesima, a ti su procesi:

- “transporta, pregrupiranja i skladištenja, gdje su bitni procesi tijekova dobara,
- pakiranja i signiranja, gdje su bitni procesi pomaganja tijekovima dobara,
- dostavljanja i obrade naloga, gdje su bitni procesi tijekova informacija.”⁸

“Tijek dobara između točke isporuke i točke prijema pretpostavlja i razmjenu informacija između obje točke.”⁹

Informacije se moraju razmjenjivati cijelo vrijeme tijekom trajanja procesa te još naknadno nakon završenog tijeka dobara. Informacije prate, objašnjavaju, kontroliraju, slijede, potvrđuju te ukazuju na odstupanja ukoliko ih ima. Zato se procesi tijekova informacija također smatraju logističkim procesima pa iz toga slijedi da su logistički procesi zapravo zadaci čije se izvršenje realizira tijekovima transformacije dobara i informacija. Odnose se na planiranje, upravljanje te kontrolu tih tijekova transformacije.

“S obzirom na tekuće logističke procese, logistička područja zadataka vide se iz funkcijskih logističkih podsustava.”¹⁰

⁶ Ibidem, str. 295.

⁷ Ibidem, str. 295.

⁸ Ibidem, str. 296.

⁹ Ibidem, str. 296.

¹⁰ Ibidem, str. 296.

U tim logističkim podsustavima odlučuje se o nekoliko stavki:

- držanju zaliha,
- skladištenju i otpremi,
- pregrupiranju, pakiranju i otpremi,
- transportu,
- ukupnom izvršavanju naloga (procesiranju narudžbe).

Te stavke mogu se podijeliti u četiri vrste logistike, a to su:

- logistika nabave,
- logistika opskrbe,
- logistika proizvodnje,
- logistika distribucije

Ovakva vrsta logističkog sustava odnosi se na logistiku industrijskog poduzeća. Trgovinska poduzeća nemaju logistiku proizvodnje, dok uslužna nemaju ni logistiku distribucije, a opskrba im se odnosi na pogonske materijale te su im iznimno bitni tijekovi informacija.

U funkcijskom smislu, logistički sustav se definira na idući način: “U ovom, funkcijskom smislu, logistički sustav uvijek je podsustav gospodarskog sustava poduzeća, kao što su to i drugi podsustavi: proizvodnja, prodaja, istraživanje i razvoj, nabava, financiranje, kadrovi, informiranje i drugi. Input logističkog sustava su ulaganja proizvodnih čimbenika, odnosno logistički troškovi, a output su njegovi učinci, rezultati, logističke usluge. Logističke usluge u ovome smislu su usluge opskrbe ili pak usluge isporuke.”¹¹

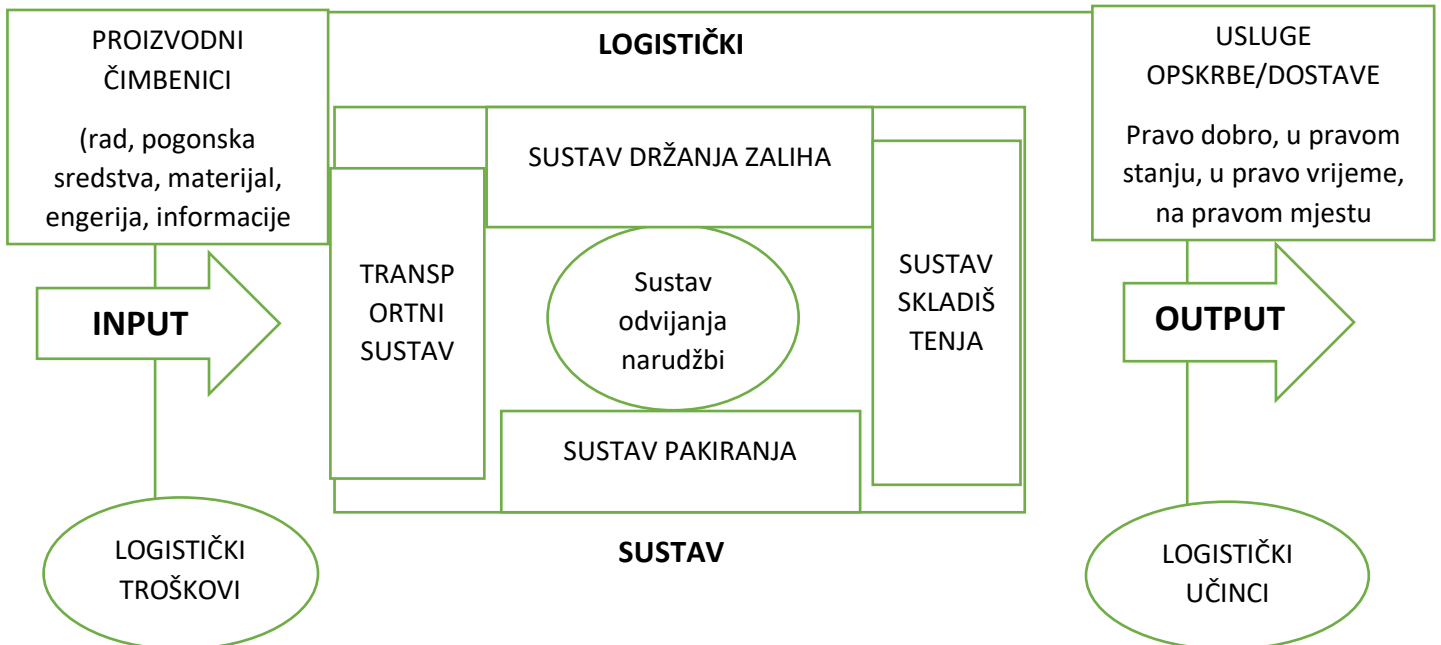
Institucionalno razgraničenje logističkih sustava obzirom na razinu promatranja dijeli se u tri kategorije:

- “**Makrologistički sustavi** odnose se na ukupno gospodarstvo, npr. na sustav prometa dobara, sustav otpreme, sustav pretvora i sl.
- **Mikrologistički sustavi** su pojedinačno - gospodarski i odnose se, npr., na vozni park nekog poduzeća. Dakle, to su intraorganizacijski sustavi, čije su granice utvrđene pravnim granicama organizacija u čijim su sastavima.
- **Metalogistički sustavi** su međusustavi i odnose se, npr., na promet dobara poduzeća koja sudjeluju u prodajnom kanalu nekog proizvoda ili asortimana. To su

¹¹ Ibidem, str. 296.

interorganizacijski sustavi koji prelaze pravne granice pojedinih organizacija i sadrže izvjesnu kooperaciju više organizacija u tijeku dobara.”¹²

Na slici jedan prikazuje se funkcijsko razgraničenje logističkog sustava.



Slika 1. Funkcijsko razgraničenje logističkog sustava

Izvor: Vlastita izrada autora prema: Dr. ZDENKO SEGETLIJA-Dr. MAJA LAMZAMARONIĆ: Poslovna logistika - specifična funkcija poduzeća, EKON. VJESNIK 2 (6): 293-305 1993.

2.3. Logistički podsustavi

Nakon što su definirani logistički sustavi, potrebno je napraviti podjelu tih složenih, dinamičkih i stohastičkih logističkih sustava u najvažnije podsustave.

Najvažniji podsustavi su:

- megalogistika,

¹² Ibidem, str. 296.

- globalna logistika,
- makro - mikro - metalogistika,
- inter i intralogistika,
- servisna logistika,
- informacijska logistika,
- menadžment logistika,
- primarna logistika,
- sekundarna logistika,
- tercijarna logistika,
- kvartarna logistika,
- kvintarna logistika,
- logistika održivoga razvoja

U nastavku slijede osnovne informacije o svakom prethodno navedenom logističkom podsustavu.

2.3.1. Megalogistika

Najjednostavnije rečeno, megalogistika se odnosi na svjetske razmjere. Kao službena definicija se navodi: “Megalogistiku u najširemu smislu čine logistički fenomeni koji nastaju ili će nastati, koji postoje ili će postati između planeta sunčevoga sustava, primjerice između Zemlje i Mjeseca, Zemlje i Marsa, ili između više planeta. Tako shvaćena megalogistika može se po prostornoj i vremenskoj dimenziji logističkih fenomena nazvati i svemirskom logistikom (...).”¹³

Megalogistika omogućava multipliciranje logističkih umijeća te samih resursa koji su potrebni da se logističke usluge pruže na najudaljenijim tržištima, kao i najudaljenijim kupcima. Drugim riječima, omogućava im se raspolaganje traženom količinom proizvoda i usluga u pravo vrijeme te na pravom mjestu s prihvatljivim cijenama.

¹³ Pupavac, D.; Rudić, D.; Zelenika, R.: Špediter u funkciji logističkog operatera, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 363.

Jedna od zadaća megalogističkog sustava je optimizirati logističku aktivnost kao i tokove unutar njegovog sustava, a sve s ciljem pridonosa povećanja efikasnosti i efektivnosti sustava kao cjeline.

Suvremena odrednica megalogističkog menadžmenta je sustavno promišljanje jer su jedni od glavnih čimbenika logističkih troškova (transport) sve skuplji.

2.3.2. *Globalna logistika*

Proces globalizacije u svijetu je napravio brojne promjene. Gledajući samo stotinjak godina unazad, svijet je funkcionirao na način da sve što se proizvelo u jednom dijelu države ili dijela svijeta uspjelo se prodati u krugu od stotinjak kilometara. Procesom globalizacije to postaje davna prošlost. Globalizacija te otvorena ekonomija omogućile su svijetu protok kapitala, ljudi, tehnologija te roba i usluga. O tome svjedoče podaci o vanjsko – trgovinskim bilancama gotovo svake zemlje na svijetu.

Sam koncept globalne logistike definira se na sljedeći način: “Koncept globalne logistike može se shvatiti kao proces fokusiranja logističkih umijeća, resursa i potencijala na mogućnosti koje nudi globalno tržište, na osnovi kombiniranja nacionalnih i međunarodnih logističkih aktivnosti, normizacije (ISO) i poslovanja iz baza u konkretnim zemljama, zadovoljenjem potreba i zahtjeva svakog konkretnog ili pojedinačnog tržišta, uz poštovanje načela efikasnosti i efektivnosti, ali bez obveze da svaka globalna logistička tvrtka bude nazočna na svakom tržištu svijeta.”¹⁴

Nastavno na prethodno navedeno, globalnu logistiku je moguće definirati na idući način: “Globalna se logistika može definirati kao složen, dinamički i stohastički sustav logističkih fenomena, označujući skup koordiniranih, integriranih i kontroliranih globalnih logističkih aktivnosti, koje osiguravaju istodobno i sinergijsko ostvarivanje strateških ciljeva i zadataka, i u okviru pojedinih logističkih podsustava, i u okviru globalnog logističkoga sustava, tj. planeta Zemlje. A to uz kontinuirano razvijanje i održavanje globalnog strategijskoga okvira, na osnovi normizacije i adaptibilnosti, ispunjavajući osnovna načela efikasnosti i efektivnosti, ali s ciljem

¹⁴ Ibidem, str. 364.

da se kombiniranjem resursa i potencijala različitih logističkih podsustava maksimalno zadovolje zahtjevi svakog pojedinog i ukupnog globalnoga tržišta.”¹⁵

2.3.3. Makro – mikro metalogistika

U odnosu na megalogistiku i globalnu logistiku, makro – mikro metalogistika je daleko uži pojam.

Makrologistički sustav čine dva ili više mikrologističkih sustava. Makrologistika se odnosi na logističke fenomene robnog prometa Republike Hrvatske. Pod robne fenomene smatraju se: proizvodne logistike, trgovinske logistike, prometne logistike, špediterske logistike, skladišne logistike i osiguravateljne logistike.

Unatoč tomu da makrologistički sustavi mogu biti međunarodni, makrologistika se bavi: “Promatranjem utjecaja gospodarske, prometne, transportne, urbanističke (...) politike države u odnosu na efikasnost i efektivnost logističkih tvrtki, odnosno na efikasnost funkcioniranja makrologističkoga sustava.”¹⁶

Mikrologistika se razlikuje od makrologistike. Mikrologistiku se promatra kao jednu od poslovnih funkcija odnosno podsustava unutar tvrtke. Pomoću mikrologistike tvrtke žele ostvariti ciljeve tvrtke za efikasno i efektivno obavljanje logističkih aktivnosti. Pod logističkim aktivnostima se podrazumijeva process od nabave inputa, preko pripreme – izvođenja procesa proizvodnje pa sve do opskrbljivanja outputa brojnim logističkim uslugama do trenutka njihova izdavanja finalnom potrošaču. Kod mikrologistike navedene poslovne funkcije se mogu podijeliti u nekoliko kategorija, a to su: logistika proizvodnje, logistika nabave, logistika distribucije te marketinška logistika. Gledajući sa stajališta djelatnosti tvrtke, dijeli se na: logistiku trgovine, industrijsku logistiku i uslužnu logistiku.

Postoji još metalogistika koja zauzima sredinu između makrologistike i mikrologistike, a službena definicija glasi: “Metalogistika i kao znanost i kao aktivnost zauzima mjesto na sredini između makrologistike i mikrologistike, a označuje interorganizacijske sustave, koji nadilaze pravne i organizacijske granice pojedinih sudionika.”¹⁷

¹⁵ Ibidem, str. 364.

¹⁶ Ibidem, str. 365.

¹⁷ Ibidem, str. 365.

2.3.4. *Inter i intralogistika*

Postoje dva tipa odnosa u razvijanju logističkih veza i odnosa, a dijele se na:

- Interkompanijske odnose u razvijanju logističkih aktivnosti
- Intrakompanijski odnosi u razvijanju logističkih aktivnosti

“Interkompanijski odnosi u razvijanju logističkih aktivnosti unutar logističkoga sustava i logističkih podsustava logistički su fenomeni relativno novijega datuma s naglašenim razvojnim značajkama, a intralogistika kao znanost i intralogistika kao aktivnost zasniva se na razvijanju logističkih procesa i logističkih fenomena važnih za efikasno i efektivno obavljanje inter i intrazadataka pojedinih poslovnih funkcija, a to ima posljedice na ukupnu, posebno na tržišnu strategiju i politiku poslovnih pothvata.”¹⁸

2.3.5. *Servisna i informacijska logistika*

Iduće dvije logistike potiču tvrtke na sve veću digitalizaciju i prihvaćanje tehnologija, a defincije su iduće:

“Servisna logistika kao znanost i servisna logistika kao aktivnost može se definirati kao sustav logističkih fenomena kojima je osnovno značenje dizajniranje servisnih aktivnosti na načelima efikasnosti i efektivnosti, označujući skup koordiniranih, integriranih i kontroliranih logističkih aktivnosti, koje osiguravaju pružanje obećane kvalitete krajnjim korisnicima (jamstava, otklanjanja kvarova, zamjena dijelova i dr. postprodajnih aktivnosti), integriranjem potrošačevog probitka i oskudnih resursa, radi maksimiziranja dobiti i potrošačeva probitka u dugoročnom razdoblju.”¹⁹

Druga je informacijska logistika, a definira se kao: “Sustav logističkih fenomena, označujući skup koordiniranih, integriranih i kontroliranih logističkih aktivnosti, koje osiguravaju sustavno i efikasno prikupljanje brojnih primarnih i sekundarnih podataka, pospješuju njihovu

¹⁸ Ibidem, str. 366.

¹⁹ Ibidem, str. 367.

obradu, uporabu i razmjenu s drugim aktivnim sudionicima u logističkome lancu, potičući tvrtke da se efikasno koriste potencijalima suvremene računalne i telekomunikacijske tehnologije, tehnologije marketing informacijskoga sustava (E-mail, Viewdata, Teletext, Telefaks, VSF), podržavajući razvitak i efikasnu primjenu sustava internog računovodstva, odnosno sustava marketing izvješćivanja, sustava istraživanja tržišta i usmjerivanjem toka informacija prema onima koji odlučuju o izgradnji sustava za podršku u odlučivanju (Decision Support System) logističkih menadžera i drugih razina menadžmenta.”²⁰

2.3.6. Menadžment logistika

Idući bitan logistički podsustav je menadžment logistika.

“Menadžment logistika može se definirati kao sustav logističkih fenomena, označujući skup koordiniranih, integriranih i kontroliranih logističkih aktivnosti, koje osiguravaju razvitak efikasnoga sustava menadžmenta tvrtke na osnovi koordinacije i kontrole zemljopisno disperziranih menadžment aktivnosti, povećavajući efikasnost odluka menadžmenta na svim razinama, istodobno osiguravajući potrebnu fleksibilnost u prilagođavanju tržišnim uvjetima i promjenama u globalnome okruženju. Menadžment logistika uz to mora olakšati stjecanje potrebnih menadžerskih znanja i transfer stručnih umijeća, ideja i iskustava između različitih zemljopisnih područja ili iz jedne faze lanca vrijednosti u drugu, istodobno razvijajući odgovarajuće oblike organizacije, upravljanja, rukovođenja i instrumentarije koji omogućuju potrebne horizontalne i vertikalne veze unutar tvrtke. Takav pristup je potreban zato što je menadžment globalno disperziranim logističkim sustavima izuzetno složen i skup, pa može izazvati ozbiljne probleme vezane uz koordiniranost logističkih aktivnosti.”²¹

2.3.7. Primarna, sekundarna i tercijalna logistika

Tri iznimno bitne vrste logistike su primarna, sekundarna i tercijalna logistika. Primarna djelatnost vezana je uz poljoprivredu, stočarstvo, ribarstvo i šumarstvo. Sekundarna djelatnost vezana je uz industriju, građevinu, brodogradnju, poduzetništvo i slično, dok je tercijalna

²⁰ Ibidem, str. 367-368

²¹ Ibidem, str. 368.

djelatnost vezana uz ugostiteljstvo, promet, turizam, trgovinu i slično. Tako se i logistika tih djelatnosti razvija u tom smjeru. U nastavku će se kroz definicije ukratko objasniti svaka od navedenih logistika.

Kao prva, osnovna je primarna logistika. “Primarna logistika kao znanost i primarna logistika kao aktivnost označuje koordiniran, konzistentan i kontrolirani skup logističkih aktivnosti, zadatak kojih je pospješivati efikasnost onih aktivnosti predmet rada kojih je na zemlji ili pod zemljom, tj. odnosi se na ekstraktivne grane proizvodnje (poljoprivredu, šumarstvo, ribarstvo, rudarstvo i vađenje). Primarna logistika mora biti u funkciji povezivanja svih sudionika koji su uključeni u proces proizvodnje primarnih proizvoda, odnosno svih izravnih i neizravnih sudionika, koji su više ili manje uključeni u proizvodnju i profiliranje outputa primarnoga sektora.”²²

Stoga, osnovna je zadaća primarne logistike povezivanje izravnih i neizravnih sudionika u proizvodnji primarnoga sektora.

“Sekundarna logistika kao znanost i sekundarna logistika kao aktivnost označuje koordiniran, konzistentan i kontrolirani skup logističkih aktivnosti zadatak kojih je pospješivati efikasnost aktivnosti prerađivačke djelatnosti (prerađivačke industrije, opskrbe električnom energijom, plinom i vodom, graditeljstvo), fokusirajući se na logističke fenomene lokacije pojedinih grana prerađivačke industrije, sirovina, radne snage, transporta, veličinu proizvodnih kapaciteta, opskrbu vodom i energijom.”²³

“Tercijarna logistika kao znanost i tercijarna logistika kao aktivnost označuje koordiniran, konzistentan i kontrolirani skup logističkih aktivnosti zadatak kojih je pospješivati efikasnost aktivnosti djelatnosti tercijarnoga sektora, odnosno onih djelatnosti koje se bave pružanjem tzv. klasičnih ili tradicionalnih gospodarskih usluga (trgovina na veliko i malo, hoteli i restorani, prijevoz, špedicija, skladištenje i veze), a koje su izravno vezane uz privređivanje, odnosno koje omogućuju i olakšavaju podjelu rada.”²⁴

Osnovni zadatak tercijalne logistike je kreirati i isporučivati kvalitetu življenja. Kao primjer toga se može navesti dobra povezanost između gradova, država i kontinenata. Ukoliko postoji dobra povezanost, povećava se kvaliteta življenja jer su ljudi fleksibilniji.

²² Ibidem, str. 369.

²³ Ibidem, str. 369.

²⁴ Ibidem, str. 369.

2.3.8. *Kvartarna i kvintarna logistika*

“Kvartarna logistika kao znanost i kvartarna logistika kao aktivnost označuje koordiniran, konzistentan i kontrolirani skup logističkih aktivnosti zadatak kojih je povećavati efikasnost djelatnosti koje proizvode znanje ili koje razvijaju kvalitetu ljudskih čimbenika (obrazovanje, zdravstvena zaštita i socijalna skrb i ostale društvene, socijalne i osobne uslužne djelatnosti).”

25

“Kvintarna logistika kao znanost i kvintarna logistika kao aktivnost označuje koordiniran, konzistentan i kontrolirani skup logističkih aktivnosti zadatak kojih je pospješivati efikasnost aktivnosti poslovnih usluga i poslova državne uprave. Na takav način kvintarna logistika sudjeluju u stvaranju “neopipljivih roba”, pri čemu je najznačajnija informacija.”²⁶

Nakon što su definirane defincije obje vrste logistike, bitno je napomenuti njihove glavne zadaće. Kao glavna zadaća kvartarne logistike se navodi kreiranje što efikasnijih i efektivnijih logističkih usluga s ciljem da se što učinkovitije promijene, oplemene i unaprijede primatelji usluga, i to duhovno, kulturno, zdravstveno, intelektualno i sigurnosno, dok se kao zadaća kvintarne logistike navodi korištenje financijskih i ljudskih potencijala, sve češće po načelu outsourcinga, pa se brojne tvrtke iz kvintarnoga sektora odlučuju na osnivanje filijala ili se međusobno povezuju u odgovarajuće mreže s tvrtkama iz brojnih država, da bi uvijek bile pripravne pružati svoje usluge diljem svijeta.

2.3.9. *Logistika održivoga razvoja*

Kao zadnji logistički podsustav, ali ništa manje vrijedan, navodi se logistika održivoga razvoja. Prije samog definiranja logistike održivoga razvoja, potrebno je prvo razumijeti što je to održivi razvoj.

²⁵ Ibidem, str. 370.

²⁶ Ibidem, str. 370.

Održivi razvoj predstavlja “zadovoljavanje potreba sadašnje generacije, bez ugrožavanja mogućnosti budućih generacija da zadovolje svoje potrebe”.²⁷

Pri definiranju održivog razvoja uvijek je naglasak na ravnoteži, a iz toga slijedi službena definicija logistike održivog razvoja: “Logistika održivoga razvitka kao znanost i logistika održivoga razvitka kao aktivnost definirati kao sustav logističkih fenomena. Ona označuje skup koordiniranih, integriranih i kontroliranih logističkih aktivnosti, koje osiguravaju istodobno i sinergijsko ostvarivanje gospodarskih i ekoloških ciljeva u skladu sa zahtjevima environmentalističkog pokreta, sa sve strožijim ekološkim zakonima i sa zakonima za zaštitu potrošača i s povećanim zahtjevima s tržišta za “zelenim” proizvodima i uslugama, koji su u funkciji oplemenjivanja ljudi, prostora i svih razvojnih resursa.”²⁸

3. ULOGA LOGISTIČKIH PODUZEĆA U GOSPODARSKOM I PROMETNOM SEKTORU

Povjesno gledano, logistička poduzeća su uvijek bila značajna. Od početka civilizacije bilo je potrebe za logistikom. S pojačanim procesom globalizacije, logistika postaje sve značajnija grana i počinje se sve više razvijati. Logistika je potrebna i neophodna kako bi olakšala kretanje ljudi i roba na svakodnevnoj razini. U nastavku će se ukratko navesti uloga logističkih poduzeća u gospodarskom i prometnom sektoru.

3.1. Uloga logističkih poduzeća u gospodarskom sektoru

Kao što je u samom uvodu 3. točke rečeno, transportna djelatnost se počela razvijati vrlo rano, no tek unatrag nekoliko stotina godina postupno počinje dobivati atribute samostalne gospodarske djelatnosti. Od samog početka transportna djelatnost bilježi rast i napredak, no s

²⁷ Laboratorij održivog razvoja <http://lora.bioteka.hr/sto-je-odrzivi-razvoj/> pristup: ožujak 2021.

²⁸ Pupavac, D.; Rudić, D.; Zelenika, R.: Špediter u funkciji logističkog operatera, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2011., str. 371.

povećanom digitalizacijom, globalizacijom i sličnim trendovima koji su aktualni, ona dobiva sve više na važnosti.

U samim začetima transportne djelatnosti, najpopularnija je bila ona koja je pripadala pomorskom prometu, dok je željeznica ona koja je pak postavila temelje stvaranja suvremenog kopnenog transportnog sustava.

Promatrajući logistička poduzeća, odnosno njihovu ulogu u gospodarskom sektoru, najveći naglasak se stavlja na sljedeće gospodarske djelatnosti, a to su: industrija, poljoprivreda i turizam.

Za svaku od prethodno navedenih gospodarskih djelatnosti, logistička poduzeća, odnosno logistika ima veliki značaj. Te djelatnosti se međusobno vežu uz logistiku i ne mogu funkcionirati bez nje, odnosno postoje složene međusobne povezanosti među djelatnostima i prometnim sustavima.

Međuodnos između industrijske grane i prometnog sustava očituje se u sljedećim stavkama:

- “Prometni sustav u cjelini i njegove pojedine prometne grane omogućuju proizvodnju industrijskih proizvoda,
- Prometni sustav omogućuje realizaciju industrijske proizvodnje,
- Prometni sustav pojavljuje se kao potrošač velikog broja industrijskih proizvoda,
- Prometni sustav u odnosu na industriju i pojedine grane djeluje kao lokacijski čimbenik.”²⁹

Uloga prometnog sustava je značajna jer ona povezuje različite čimbenike proizvodnog procesa. U pogledu industrijske grane, različite industrijske grane stavljaju različite zahtjeve. Pa iz toga proizlazi da, npr. neke industrijske grane traže od prometnog sustava efikasnost i ekonomičnost u transportu specifičnih tereta (nafta, naftne preradevine), dok druge industrijske grane teže sposobnosti transporta raznih osjetljivih tereta i slično.

Suvremeni, odnosno prometni sustav koji je razvijen trenutno je u mogućnosti zadovoljiti svim zahtjevima prometne potražnje industrijske djelatnosti, obzirom na raznolike prometno – tehničke i prometno – eksploatacijske karakteristike transportnih sredstava pojedinih grana.

²⁹ Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: Ekonomika prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011., str. 111.

Prometni sustav ima mogućnost snažnog djelovanja na industriju i pojedine industrijske grane, prometni sustav može biti iznimno poticajan čimbenik ekonomskog razvoja čitave države, a posebno bržeg razvoja pojedinih nedostatnih razvijenih područja i regija.

Druga bitna gospodarska djelatnost je poljoprivreda. Poljoprivreda je jedna od prvih grana koje su se pojavile, a služila je od početka čovječanstva za prehranu čovječanstva u prvom redu. Prometni sustav ima iznimni značaj za razvoj i unaprjeđenje poljoprivredne proizvodnje.

Utjecaj prometnog sustava na poljoprivrednu proizvodnju očituje se u sljedećem:

- “Omogućuje proizvodnju poljoprivrednih proizvoda i utječe na njezino širenje,
- Omogućuje prijelaz poljoprivredne proizvodnje iz ekstenzivnog u intenzivni način proizvodnje,
- Djeluje na specijalizaciju poljoprivredne proizvodnje
- Omogućuje realizaciju poljoprivredne proizvodnje.”³⁰

Poljoprivredna proizvodnja sama po sebi je raznovrsna te iz toga proizlazi da ona stavlja različite izazove pred prometni sustav. Zato utjecaj prometnog sustava na provedbu poljoprivredne proizvodnje proizlazi iz općih karakteristika i specifičnosti prometne djelatnosti u svladavanju prostornih razlika te povezivanju različitih elemenata procesa proizvodnje.

Drugim riječima, prometni sustav, kao sve pojedine grane vezane uz promet predstavljaju bitan čimbenik realizacije poljoprivredne proizvodnje, prehrambene industrije i distribucije.

Zadnja, ali ništa manje važna gospodarska djelatnost je turizam. Turizam je pojava koja je karakteristična za moderno doba, pojavila se iza prvog svjetskog rata, a nagli uzlet je doživjela iza drugog svjetskog rata. Turizam predstavlja uključivanje stanovništva u turistička putovanja. Danas je to pojava koja je svakodnevna, uključuje široke slojeve stanovništva, a ujedno se i transformira u složenu gospodarsku djelatnost.

Značenje turizma u ekonomskom razvoju određene države ogleda se kao:

- “Važan čimbenik proširenja ekonomskih odnosa s inozemstvom, čime utječe na povećanje domaćeg društvenog proizvoda i poboljšanje platne i devizne balance zemlje,

³⁰ Ibidem, str. 114.

- poluga utjecaja na regionalni razvoj i gospodarsko otvaranje pojedinih područja i krajeva,
- način za brzo otvaranje novih radnih mjesta u uslužnim, odnosno tercijalnim djelatnostima,
- sredstvo dodatnog plasmana poljoprivrednih, zanatskih i određenih industrijskih proizvoda na domaćem tržištu,
- verifikator gospodarskih i kulturno – povijesnih vrijednosti neke zemlje ili regije sa svojstvom promoviranja široj domaćoj i međunarodnoj javnosti.”³¹

U turizmu je od iznimnog značaja dobra organizacija prometa kako bi se sve prethodno navedene gospodarske djelatnosti uspjele povezati u uspješnu cjelinu. Ta cjelina bi u pravilu trebala objedinjavati ponudu poljoprivrednog kao i industrijskog potencijala neke zemlje.

Kako bi se turizam uspješno razvijano na određenom prostoru, potrebno je imati razvijenu infrastrukturu, odnosno posjedovati dobru povezanost turističkih sjedišta s velikim i atraktivnim svjetskim destinacijama. Prometna povezanost je gotovo od jednakog značaja u turizmu kao i primarni preduvjeti za turizam poput prirodnih, klimatskih, kulturno-povijesnih i drugih čimbenika.

Osim cestovne infrastrukture, za potrebe turizma, potrebno je imati razvijene druge infrasturkture, pri tome se to odnosi na željezničku i zračnu.

Pod podsustave prometa ubraja se poštanski i telekomunikacijski sustav koji su ujedno osobito značajne kategorije glede turizma i kompletiranja turističke ponude.

3.2. Uloga logističkih poduzeća u prometnom sektoru

Za razumijevanje prometnog sektora, potrebno je definirati što je to točno promet. “Promet u najširem smislu riječi označuje gospodarsku djelatnost koja se bavi prijenosom materijalnih dobara, prijevozom ljudi i prijenosom vijesti i informacija.”³²

Promet kao takav ima svoju osnovnu podjelu:

³¹ Ibidem, str. 115.

³² Ibidem, str. 55.

- Unutarnji transport (tvornički, industrijski)
- Promet kao samostalna djelatnost društvene proizvodnje (drugim riječima, razgraničenje prometa na promet koji se obavlja u okviru proizvodnog procesa te na promet u okviru procesa prometa)

U 21. stoljeću promet kao takav u ekonomskom, tehničkom i tehnološkom smislu postao je dio vrlo razvijenih gospodarskih područja. Samim time dolazi se do zaključka da je kao takav rezultat određene razine razvoja gospodarstva, a predstavlja jedan od najvažnijih čimbenika povećane dinamike svestrane ljudske aktivnosti.

Promet se može podijeliti na nekoliko različitih kriterija:

- „Prema načinu prijevoza, prometnim sredstvima i putovima na kojima se obavlja pa se tako razlikuje kopneni, vodni, zračni, poštanski, telekomunikacijski, pomorski, cjevovodni;
- Prema području na kojemu se promet odvija razlikuje se domaći i međunarodni;
- Prema korisniku usluge razlikuje se javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe;
- Prema načinu organizacije dijeli ga se na linijski, slobodan i naručeni promet;
- Prema koncentraciji i režimu razlikuje se promet u naseljenim mjestima i promet između naseljenih mjesta.“³³

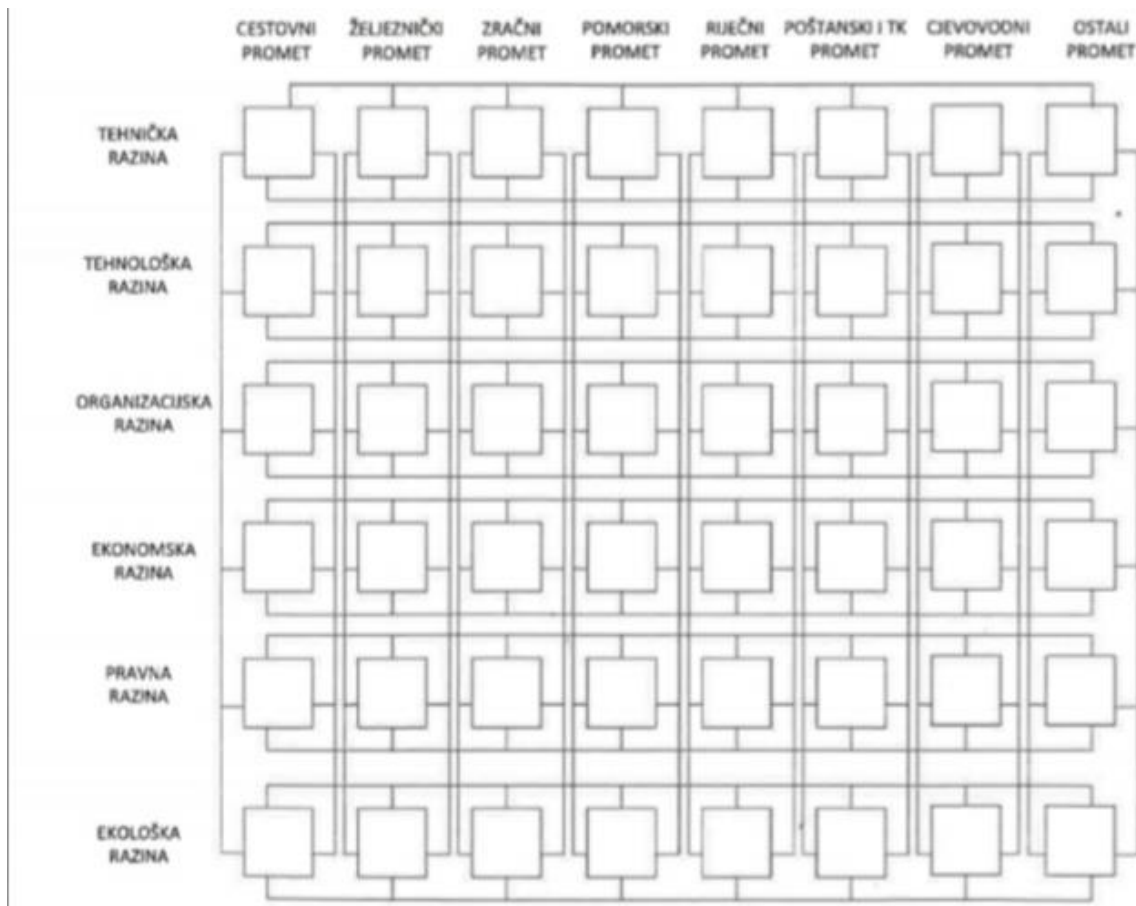
Temeljem prethodno navedene podjele prometa prema različim kriterijima, vidljivo je da je promet gospodarska djelatnost koja se bavi prometnim uslugama, a ne proizvodnjom roba.

Promet se karakterizira kao nematerijalna proizvodnja iz razloga što se usluge moraju trošiti upravo sada, odnosno u trenutku kada se proizvode. Drugim riječima, usluge nije moguće skladištiti niti pohranjivati za kasniju upotrebu.

Samu složenost i povezanost elemenata moguće je uočiti iz slike 2. koja prikazuje ustroj prometnog sustava. Slika 2. predstavlja drugim riječima korelacijsku mrežu cestovnog, željezničkog, zračnog, pomorskog, riječnog, poštanskog/ telekomunikacijskog, cjevovodnog te ostalih prometa na tehničkoj, tehnološkoj, organizacijskoj, ekonomskoj, pravnoj i ekološkoj razini.

³³ Ibidem, str. 55.

Sve navedene razine su od iznimnog značaja za cijeli prometni sustav te čine jednu cjelinu ili drugačije rečeno, predstavljaju elemente prometnog sustava po vertikali. Pod horizontalne elemente prometnog sustava uvrštava se: cestovni, željeznički, zračni, pomorski, riječni, poštanski i TK, cjevovodni te ostale (npr. žičani) vrste prometa.



Slika 2 Ustroj prometnog sustava

IZVOR: Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: Ekonomika prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.

Između prometnog sustava i ekonomskog razvoja proizlazi čvrsta uzajmna veza jer promet uz gospodarsku ima dvojaku ulogu: koristi se kao integralni dio reprodukcije te kao čimbenik koji omogućuje izvršenje redovnog procesa.

Prometni sustav kao takav može se definirati kao rezultat općeg društvenog i gospodarskog, zatim tehničko tehnološkog razvoja te znanstvenih dostignuća. Uloga prometnog sustava u tom razvoju je vrlo aktivna. On ne predstavlja isključivo pasivni receptor rezultata razvoja, nego se definira kao aktivni čimbenik.

Kako bi došlo do ekonomskog razvoja u prometnom sustavu općenito, potrebno je izgraditi prometnu infrastrukturu kao i sam prometni sustav. To predstavlja objektivne uvjete proizvodnje, odnosno uvjete bez kojih se ne može doći do ekonomskog razvoja.

Danas je gotovo nemoguće planirati ekonomski razvoj neke države bez postojanja odgovarajućeg prometnog sustava ili infrastrukture. Navedene stavke čine ključ uspjeha logističkih poduzeća u ekonomskom i prometnom smislu.

Povezanost prometnog sustava i ekonomskog razvoja promatra se kao dvostruki odnos:

- “Odnos ekonomskog razvoja te prometnog sustava
- Odnos ukupnog prometnog sustava i pojedinih prometnih grana te ekonomskog razvoja određene zemlje ili nekog područja”³⁴

U slučaju da se ekonomski odnos razvoja i prometnog sustava iskazuje kao pozitivna korelacija, to znači da je odnos prometnog sustava i ekonomskog razvoja određene zemlje sugerira da je prometni sustav u funkciji ekonomskog razvoja.

Ekonomski razvoj pred prometni sustav postavlja razvojne i proizvodne zadaće koje su uvjetovane nizom društvenih, političkih, materijalnih, tehničkih, ljudskih, znanstvenih, kulturnih te drugih čimbenika.

“Određeni stupanj ekonomskog razvoja traži određeni stupanj uređenosti prometnog sustava. Analiza prometnog sustava unutar analize ekonomskog razvoja pokazuje da na ekonomski razvoj nedvojbeno utječe razvoj, ustrojstvo i funkcioniranje prometnog sustava. Istovremeno se utjecaj prometnog sustava na ekonomski razvoj ogleda u veličini proizvodnje, potrošenje porastu društvenog proizvoda, prostornoj distribuciji proizvodnje i dohotka te razvoju pojedinih ekonomskih grupacija i grana.”³⁵

³⁴ Ibidem, str. 105.

³⁵ Ibidem, str. 105.

4. EKONOMSKI POKAZATELJI FINANCIJSKE USPJEŠNOSTI POSLOVANJA

Ovo poglavlje rezervirano je za prikaz temeljnih financijskih izvještaja kao i financijskih pokazatelja koji proizlaze iz temeljnih financijskih izvještaja.

4.1. Temeljni financijski izvještaji

Ekonomski pokazatelji financijske uspješnosti poduzeća čitaju se iz temeljnih financijskih izvještaja. Kako bi se u potpunosti razumjeli ekonomski pokazatelji financijske uspješnosti poslovanja, potrebno je prvo navesti te ukratko objasniti temeljne financijske izvještaje.

Temeljni financijski izvještaji su:

- Bilanca
- Račun dobiti i gubitka
- Izvještaj o novčanom tijeku
- Izvještaj o promjenama kapitala
- Bilješke uz financijske izvještaje.

Temeljem temeljnih financijskih izvještaja dobiva se prikladna informacijska podloga za vođenje poslovne i financijske politike, za donošenje poslovnih odluka, usmjeravanje odluka i kontrola poslovanja.

U nastavku slijede definicije pet temeljnih financijskih izvještaja.

„Bilanca je financijsko izvješće koje prikazuje imovinu, obveze i kapital dioničara društva na određeni dan i pruža osnovu za izračunavanje stope prinosa i procjenu strukture kapitala . To je financijsko izvješće koje pruža kratak prikaz imovine koju društvo posjeduje i izvore financiranja te imovine.“³⁶

„Račun dobiti i gubitka je izvještaj koji prikazuje prihode, rashode te neto dobit/gubitak koji društvo ostvaruje tijekom određenog vremenskog razdoblja. Račun dobiti i gubitka se priprema

³⁶ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

prije svih ostalih financijskih izvještaja jer se neto dobit/gubitak moraju izračunati i prenijeti na izvještaj o promjeni kapitala prije izrade ostalih financijskih izvještaja. Račun dobiti i gubitka prikazuje neto dobit društva oduzimajući ukupne rashode od ukupnih prihoda. Taj izračun pokazuje investitorima i kreditorima ukupnu profitabilnost društva kao i učinkovitost društva za generiranje profita od ukupnih prihoda.“³⁷

Izvještaj o novčanom toku predstavlja priljev i odljev novčanih ekvivalenata. Pod pojmom novčanih ekvivalenata se ne uključuje isključivo gotovina, nego sav novac na žiro računu, u blagajni, potraživanja za depozite, čekove i sve ostale instrumente koje možemo u kratkom roku pretvoriti u novac.

Dva su načina izrade izvještaja o novčanom tijeku, a to su: pomoću direktne (izravne) te pomoću indirektna (neizravne) metode.

“Pri korištenju izravne ili direktne metode specificiraju se sve stavke novčanih primitaka, a odbijaju stavke novčanih izdataka. Ova metoda se zove izravna iz razloga što se svaka stavka primitka i izdatka određuje neposredno. Pri tome se novčani tok prikazuje u tri glavne skupine, a to su:

- operativne aktivnosti
- investicijske aktivnosti
- financijske aktivnosti.

Pri tome je bitno točno utvrditi iz koje vrste aktivnosti dolazi (odlazi) novac kako bi dobili ispravnu podlogu za analizu i odlučivanje. Direktna metoda obično se smatra i nešto jednostavnijom za izradu.”³⁸

Drugi način izrade izvještaja o novčanom toku je pomoću indirektna, odnosno neizravne metode koja je nešto kompliciranija za izradu od prethodno navedene, izravne, odnosno direktne metode.

“Izvještaj o novčanom toku prema neizravnoj ili indirektnoj metodi ne prikazuje posebno stavke primitaka i izdataka već prikazuje novac osiguran od operativnih aktivnosti u obliku neto dobiti. Neto dobit nakon toga korigiramo za stavke promjene na računima koji utječu na

³⁷ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

³⁸ Profitiraj.hr <https://profitiraj.hr/vaznost-izvjestaja-o-novcanom-toku/> pristup: ožujak 2021.

novčani tok i stanje novca kao što su npr. kupci, dobavljači, povećanje/smanjenje zaliha, povećanje/smanjenje vrijednosti imovine. Iz ovog vidimo da do novčanog toka dolazimo na neizravan način.”³⁹

Preostala dva temeljna financijska izvještaja su: izvještaj o promjenama kapitala te bilješke uz financijske izvještaje. Ova dva pokazatelja nisu nužno bitna za računanje financijskih pokazatelja poslovanja nekog poduzeća.

“Izvještaj o promjenama kapitala prikazuje promjene kapitala, odnosno kako se kapital mijenja od početka do kraja obračunskog razdoblja. Izvještaj o promjenama kapitala prikazuje sva konta kapitala koji utječu na konačno stanje kapitala uključujući pri tom obične dionice, neto dobit, uplaćeni kapital i dividende.”⁴⁰

Posljednji temeljni financijski izvještaj su bilješke uz financijske izvještaje koje služe kao dopuna temeljnim financijskim izvještajima, odnosno oni pružaju dodatne informacije i objašnjavaju neke ili sve položaje u bilanci, računu dobiti i gubitka te novčanom tijeku.



Slika 3 Slikovni prikaz temeljnih financijskih izvještaja

Izvor: <https://repozitorij.unin.hr/islandora/object/unin%3A2530/datastream/PDF/view>
(pristupljeno: 28.3.2021.)

4.2. Financijski pokazatelji

Financijska situacija nekog poduzeća polučuje se na osnovi financijskih izvještaja poduzeća koji su prethodno navedeni te kroz financijsku strukturu poduzeća. Financijska situacija

³⁹ Profitiraj.hr <https://profitiraj.hr/vaznost-izvjestaja-o-novcanom-toku/> pristup: ožujak 2021.

⁴⁰ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilancia/> pristup: ožujak 2021.

poduzeća ukazuje na stanje imovine, obveza i vlastitog kapitala poduzeća, s potrebnom pozornošću usmjerenom na rokove imobilizacije imovine i dospjeća obveza, koja u dinamičnom smislu uključuju i novčane tokove. “Ona održava sadašnji i budući položaj poduzeća temeljem međusobnih odnosa dijelova imovine, dijelova obveza i kapitala.”⁴¹

Iz temeljnih financijskih izvještaja proizlaze financijski pokazatelji. Te financijske pokazatelje može se podijeliti u sljedeću grupu:

- **“Pokazatelji likvidnosti** (kojima se mjeri sposobnost poduzeća da podmiri kratkoročne obveze)
- **Pokazatelji aktivnosti** (koji služe za mjerenje efikasnosti uporabe resursa kojima poduzeće raspolaže, a kod nas se naziva i koeficijent obrtaja)
- **Pokazatelji profitabilnosti** (ukazuju na stopu povrata uloženog kapitala, što se uobičajno smatra najvišom upravljačkom djelatnošću, a najznačajniji pokazatelji profitabilnosti su pokazatelji različitih oblika rentabilnosti)
- **Pokazatelji prinosa na vlastiti kapital** (kojima se mjeri efikasnost vlastitoga kapitala. Za razliku od profitabilnosti, ovi pokazatelji povezuju knjigovodstveno iskazanu efikasnost vlastitoga kapitala s njegovom tržišnom vrijednošću. Važni su za racionalna nastupanja na tržištu kapitala)
- **Pokazatelji upotrebe poluge** (ti pokazatelji iskazuju relativnu zaduženost poduzeća ili teret kamata u dobitku poduzeća. Svojevrsna su mjera rizika ulaganja u poduzeće. Najčešće se koriste pokazatelji stupnja zaduženosti, odnos duga i vlastitog kapitala (vlasničke glavnice) te odnosi pokrića.)”⁴²

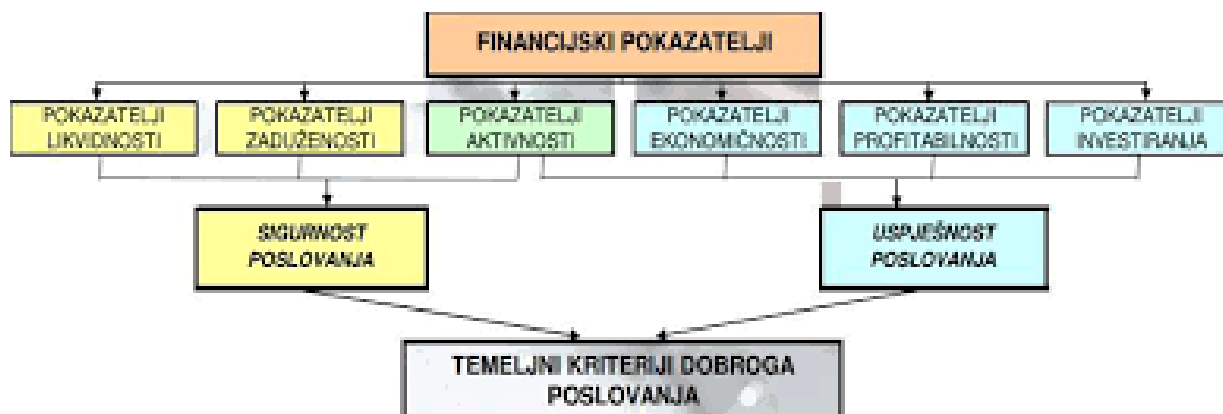
Drugim riječima, a za potrebe ovoga rada koristit će se sljedećim pokazateljima:

- Pokazatelji likvidnosti
- Pokazatelji zaduženosti
- Pokazatelji aktivnosti
- Pokazatelji profitabilnosti
- Pokazatelji ekonomičnosti
- Pokazatelji investiranja

⁴¹ Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: *Ekonomika prometa*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011., str. 200.

⁴² *Ibidem*, str. 200-201

U nastavku će ukratko biti objašnjen svaki od navedenih pokazatelja. Prikazat će se njihove karakteristike, definicije kao i izračuni koji se koriste za dobivanje navedenih pokazatelja.



Slika 4 slikovni prikaz financijski pokazatelja

Izvor: [file:///C:/Users/jurica/Downloads/1162071_katusa_josip%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/jurica/Downloads/1162071_katusa_josip%20(3).pdf), pristupljeno: 28.3.2021.

4.2.1. Pokazatelji likvidnosti

Likvidnost predstavlja sposobnost pretvaranja imovine u novac bez značajnijeg smanjenja cijene.

„Likvidnost (eng. Solvency ili Liquidity) predstavlja sposobnost nesmetanog toka bitnih čimbenika u poslovnom procesu, te njihovo pretvaranje iz novčanog u materijalne oblike, odnosno materijalnih u novčane oblike.“⁴³

Ma da se likvidnost često veže uz sam pojam solventnosti, odnosno ta dva pojma se u praksi uzimaju kao sinonimi, solventnost se prije može tumačiti kao platežna sposobnost poduzeća odnosno sposobnost poduzeća da raspoloživim novčanim sredstvima podmiri sve svoje obveze plaćanja u rokovima njihovog dospijea. Rok dospijea tumači se kao određeni dan kada kredit, rata kredita, zajmovni kredit ili bilo koja druga vrsta obveze dospijeva na naplatu i treba biti isplaćena. Pod pojmom dospijea još se smatra “datum ili rok od kojeg je vjerovnik ovlašten zahtijevati ispunjenje utanačenja tražbine od dužnika.”⁴⁴

⁴³ Ibidem, str. 217.

⁴⁴ Ibidem, str. 217.

Solventnost proizlazi iz likvidnosti. Pomoću solventnosti može se mjeriti koeficijent tekuće likvidnosti. Koeficijent tekuće likvidnosti najznačajniji je pokazatelj likvidnosti, a označava na koji način, odnosno u kojoj mjeri poduzeće podmiruje svoje dospjele kratkoročne obveze.

Suprotno od likvidnosti je nelikvidnost. Nelikvidnost nekoga poduzeća ukazuje na to da poduzeću postoji opasnost od propasti ako kratkoročno zaduživanje nije moguće. Na likvidnost utječu brojni čimbenici, no kao osnovni i oni najvažniji navode se: metode financiranja poslovnih ulaganja, kompozicija financijske strukture, efikasnost i ekonomičnost korištenja poslovnih sredstava te usklađenost novčanih tokova.

Najjednostavnija formula korištena pri prikazivanju likvidnosti je:

$$\text{Likvidnost} = \text{raspoloživa novčana sredstva} / \text{dospjele novčane obveze}$$

„Odnos likvidnosti upotrebljava se za mjerenje sposobnosti poduzeća da podmiri kratkoročne obveze. Oni uspoređuju kratkoročne obveze s kratkoročnim (ili tekućim) izvorima dostupnim za podmirivanje tih obveza. Iz tih se odnosa može dobiti bolji uvid u tekuću solventnost poduzeća i sposobnost poduzeća da ostane solventno u nepovoljnim okolnostima.“⁴⁵

U okviru pokazatelja likvidnosti, proći će se kroz četiri temeljna pokazatelja likvidnosti, a to su:

1. **KOEFICIJENT TEKUĆE LIKVIDNOSTI** = kratkotrajna imovina / kratkoročne obveze
2. **KOEFICIJENT UBRZANE LIKVIDNOSTI** = (kratkotrajna imovina – zalihe) / kratkoročne obveze
3. **KOEFICIJENT TRENUTNE LIKVIDNOSTI** = novac / kratkoročne obveze
4. **KOEFICIJENT FINANCIJSKE LIKVIDNOSTI** = dugotrajna imovina / (kapital + dugoročne obveze)

Iz navedenih pokazatelja proizlaze sljedeće stavke vezane za pokazatelje:

- „**KOEFICIJENT TEKUĆE LIKVIDNOSTI** – trebao bi biti 2 ili više, što znači da poduzeće ima dvostruko više gotovine i zaliha nego što su kratkoročne obveze koje dolaze na naplatu;

⁴⁵ Van Horne, J.C., Wachowicz Jr., J.M.: Osnove financijskog menadžmenta, Mate – nakladnička kuća, Zagreb, 2002., str. 128.

- **KOEFICIJENT UBRZANE LIKVIDNOSTI** – bi trebao biti minimalno 1, a to znači da kratkoročne obveze ne bi smjele biti veće od kratkotrajne imovine umanjene za zalihe;
- **KOEFICIJENT TRENUTNE LIKVIDNOSTI** – pokazuje kolika je pokrivenost kratkoročnih obveza likvidnom kratkotrajnom imovinom, odnosno novčanim sredstvima. Taj koeficijent ne bi trebao biti manji od 0,10. Izražava se u postotku i ne bi trebao biti manji od 10%;
- **KOEFICIJENT FINACIJSKE STABILNOSTI** – bi trebao biti manji od jedan, jer se iz dijela dugoročnih izvora treba financirati ne samo dugotrajna već i kratkotrajna imovina. Zbog toga je smanjenje toga koeficijenta pozitivna tendencija jer ako dugotrajna imovina angažira likvidnu kratkoročnu imovinu, može doći do smanjenja mogućnosti podmirenja tekućih obveza.“⁴⁶

Najčešći pokazatelj likvidnosti je koeficijent tekuće likvidnosti koji u omjer stavlja kratkotrajnu imovinu s kratkoročnim obvezama. Prema grubim procjenama, smatra se da bi taj omjer trebao biti optimalan 2:1 za većinu poduzeća jer pruža dovoljnu zaštitu pokrića kratkoročnih obveza. „Znači ako je vrijednost obrtnih sredstava veća od vrijednosti tekućih obveza velika je vjerojatnost da će dospjele obveze biti plaćene. Ako poduzeće ima brz obrt zaliha i može naplatiti svoju realizaciju bez problema, prihvatljivi odnos tekućih sredstava i tekućih obveza može biti i niži. Ako je pokazatelj značajno manji od industrijskog prosjeka (konkurencije) to implicira mogućnost da poduzeće ostane bez sredstava za podmirenje kratkoročnih obveza, a ako je ovaj pokazatelj značajno viši od prosjeka industrije može značiti da poduzeće ne koristi efikasno svoja sredstva.”⁴⁷

⁴⁶ Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: Ekonomika prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011., str. 220.

⁴⁷ Profitiraj.hr <https://profitiraj.hr/vaznost-izvjestaja-o-novcanom-toku/> pristup: ožujak 2021.

4.2.2. Pokazatelji aktivnosti

Pokazatelji aktivnosti ili poznati također po nazivu koeficijenti obrta sredstava računaju se na temelju odnosa prometa i prosječnog stanja. Navedeni pokazatelji ukazuju na brzinu cirkulacije imovine u samom poslovnom procesu. Pokazatelji aktivnosti mogu se izračunati za ukupnu imovinu, kratkotrajnu imovinu te potraživanja. Osim toga, moguće je ovim pokazateljima utvrditi prosječno trajanje naplate potraživanja.

Pokazatelji aktivnosti ili koeficijenti obrta sredstava broje četiri pokazatelja, a to su:

- 1. KOEFICIJENT OBRTA UKUPNE IMOVINE** = ukupni prihod / ukupna imovina
- 2. KOEFICIJENT OBRTA KRATKOTRAJNE IMOVINE** = Ukupni prihod / kratkotrajna imovina
- 3. KOEFICIJENT OBRTA POTRAŽIVANJA** = prihod od prodaje / potraživanja
- 4. TRAJANJE NAPLATE POTRAŽIVANJA U DANIMA** = broj dana u godini (365) / koeficijent obrta potraživanja

Osim ova četiri pokazatelja, moguće je još izračunati koeficijente ukupnih zaliha sirovina i materijala, pojedinih vrsta zalihe, koeficijent obrta potraživanja za svakog kupca i sl.

Odnosi aktivnosti, također poznati i kao odnosi efikasnosti ili odnosi obrtaja, mjere koliko je poduzeće efikasno u uporabi svoje imovine. Aspekti iz izračuna usko su vezani s analizom likvidnosti.

KOEFICIJENT OBRTAJA UKUPNE IMOVINE (ILI KAPITALA) predstavlja vezu između neto prihoda od prodaje i ukupne imovine. Taj koeficijent prikazuje relativnu efikasnost kojom poduzeće koriste svoju ukupnu imovinu za stvaranje prihoda.

KOEFICIJENT OBRTAJA POTRAŽIVANJA pruža bolje razumijevanje kvalitete potraživanja poduzeća, te koliko je poduzeće uspješno u njihovoj naplati. Koeficijent se računa dijeljenjem godišnjeg neto prihoda od prodaje sa stanjem potraživanja. Broj koji se dobije govori koliko puta su tijekom godine potraživanja od kupaca bila obrnuta ili drugim riječima,

pretvorena u novac. Što je veći broj obrtaja, to je kraće vrijeme između standardne prodaje i naplate novca. Medijan ovoga koeficijenta iznosi 8,1.

KOEFICIJENT OBRTAJA POTRAŽIVANJA U DANIMA ILI PROSJEČNO RAZDOBLJE NAPLATE stavlja u omjer broj dana u godini koji se dijeli s dobivenim koeficijentom obrtaja potraživanja. Broj koji se dobije predstavlja broj dana koji je prosječno potreban da se naplate nenaplaćena potraživanja. Medijan ovog koeficijenta je 45 dana. Sve preko 45 dana smatra se problemom u vezi s naplatom.

4.2.3. Pokazatelji zaduženosti

„Koeficijent zaduženosti pokazuje do koje mjere poduzeće koristi zaduživanja kao oblik financiranja odnosno koliki je postotak imovine nabavljen zaduživanjem. Što je veći omjer između duga i imovine, veći je financijski rizik odnosno rizik da poduzeće neće biti u mogućnosti vratiti dug.“⁴⁸

Postoji nekoliko pokazatelja zaduženosti poduzeća, a to su sljedeći:

- 1. KOEFICIJENT ZADUŽENOSTI** = ukupne obveze / ukupna imovina
- 2. KOEFICIJENT VLASTITOG FINANCIRANJA** = kapital i rezerve / ukupna imovina
- 3. KOEFICIJENT FINANCIRANJA** = ukupne obveze / (kapital + rezerve)
- 4. STUPANJ POKRIĆA I.** = glavnica / dugotrajna imovina
- 5. STUPANJ POKRIĆA II.** = (glavnica + dugoročne obveze) / dugotrajna imovina

Koeficijent zaduženosti ili u literaturi još poznat kao i odnos duga i ukupne imovine dobije se dijeljenjem ukupnog duga poduzeća s njegovom ukupnom imovinom. Taj dug ima sličnu svrhu kao i odnos duga i glavnice. Naglašava relativnu važnost financiranja zaduživanjem za poduzeće pokazujući koji je postotak imovine poduzeća nabavljen zaduživanjem. Ovaj koeficijent u praksi bi trebao biti što manji, a poželjno je da je manji od 50%. Što je veći postotak, to znači da se poduzeće više financiralo zaduživanjem, nego vlastitom imovinom.

⁴⁸ Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: *Ekonomika prometa*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011., str. 224.

Koeficijent vlastitog financiranja stavlja u odnos kapital zajedno s rezervama te ih dijeli s ukupnom imovinom. Ovaj pokazatelj mora biti 0,45.

Koeficijent vlastitog financiranja bi trebao biti jednak 1 ili manje od 1.

Stupanj pokrića I. i II. nemaju svoje standardne vrijednosti.

“Koeficijent zaduženosti, koeficijent vlastitog financiranja i koeficijent financiranja odražavaju statičku zaduženost, budući da su formirani na temelju bilance. Oni ukazuju na to koliko je imovine financirano iz vlastitih (glavnica), a koliko iz tuđih (obveze) izvora. Pokriće troškova kamata i faktor zaduženosti odražavaju dinamičku zaduženost budući da dug razmatraju s aspekta mogućnosti njegova podmirenja, a formiraju se na temelju podataka iz računa dobiti i gubitka te bilance. Stupnjevi pokrića I i II govore o pokriću dugotrajne imovine kapitalom, odnosno kapitalom uvećanom za dugoročne obveze. Ukoliko je vrijednost pokazatelja stupanj pokrića II veća od 1 to znači da je dio dugoročnih izvora iskorišten za financiranje kratkotrajne imovine.”⁴⁹

4.2.4. Pokazatelji profitabilnosti

“Pokazatelji profitabilnosti (*eng. Profitability ratios*) su odnosi koji povezuju profit s prihodima iz prodaje i investicijama, a ukupno promatrani pokazuju ukupnu učinkovitost poslovanja društva. Analiza profitabilnosti poslovanja svrstava se u najvažnije dijelove financijske analize.”⁵⁰

Uključuju sljedeće pokazatelje:

- **Neto marža profita** = (neto dobit + kamate / ukupni prihod)
- **Bruto marža profita** = (dobit prije poreza + kamate / ukupni prihod)

⁴⁹ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

⁵⁰ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

- **Neto rentabilnost imovine** = (neto dobit + kamate / ukupna imovina)
- **Bruto rentabilnost imovine** = (dobit prije poreza + kamate / ukupna imovina)
- **Rentabilnost vlastitog kapitala** = (neto dobit / vlastiti kapital)

„Marža profita izračunava se na temelju podataka iz računa dobiti i gubitka. Usporedba neto marže profita i bruto marže profita govori o tome koliko relativno u odnosu na ostvareni ukupni prihod iznosi porezno opterećenje. Pokazatelji rentabilnosti računaju se na temelju podataka iz bilance i računa dobiti i gubitka. Pri utvrđivanju rentabilnosti imovine razlikuje se neto i bruto rentabilnost. Uz navedene pokazatelje, u kontekstu profitabilnosti, uobičajeno se računa i rentabilnost vlastitog kapitala koja u odnos stavlja neto dobit i iznos vlastitog kapitala (glavnice).“⁵¹

Odnosi profitabilnosti zapravo povezuju profite s prihodima od prodaje i investicija pa se zato u literaturi pronalaze dvije vrste odnosa profitabilnosti:

- „Oni koji prikazuju profitabilnost u odnosu na prihode od prodaje
- Oni koji prikazuju profitabilnost u odnosu na investiranje“⁵²

Navedene dvije vrste odnosa profitabilnosti pokazuju ukupnu učinkovitost poslovanja poduzeća.

4.2.5. Pokazatelji ekonomičnosti

Prema definiciji, ekonomičnost se definira kao jedno od osnovnih načela poslovanja. „Ekonomičnost se očituje u zahtjevu da se određeni učinak (vrijednost proizvodnje) kao izlaz (output) iz ekonomskog sustava, ostvari uza što manje troškova za ostvarenje tih učinaka (proizvodnje), kao ulaz (input) u ekonomski sustav.“⁵³

⁵¹ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

⁵² Van Horne, J.C., Wachowicz Jr., J.M.,: Osnove financijskog menadžmenta, Mate – nakladnička kuća, Zagreb, 2002., str. 139.

⁵³ Enciklopedija.hr <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=17343> pristup: travanj 2021.

Ekonomičnost, zajedno uz produktivnost i rentabilnost su jedno od tri osnova načela ekonomskih reprodukcija. Ekonomski zakoni prisiljavaju ili ljepše rečeno, stimuliraju gospodarske subjekte da se ponašaju u skladu s ekonomskim zakonima, a to znači da djeluju ekonomično. Drugim riječima, djelovati ekonomično bi se moglo opisati na način da gospodarski subjekti svoju proizvodnju ostvaruju uz što manji utrošak rada, predmeta rada, sredstava rada i tuđih usluga, tj. da određenom količinom inputa ostvare što veći output.

„Pokazatelji ekonomičnosti (eng. Economic ratios) mjere odnos prihoda i rashoda te pokazuju koliko se prihoda ostvari po jedinici rashoda, a računaju se na temelju podatka iz računa dobiti i gubitka.“⁵⁴

Uključuju sljedeće pokazatelje:

- **Ekonomičnost ukupnog poslovanja** = (ukupni prihodi / ukupni rashodi)
- **Ekonomičnost poslovanja** = (prihodi od prodaje / rashodi od prodaje)
- **Ekonomičnost financiranja** = (financijski prihodi / financijski rashodi)
- **Ekonomičnost izvanrednih aktivnosti** = (izvanredni prihodi / izvanredni rashodi)

“Odnos ukupnih prihoda i ukupnih rashoda rezultira pokazateljem ukupne ekonomičnosti, no da bi se poslovanje pojedinog društva bolje sagledalo potrebno je računati i parcijalne pokazatelje ekonomičnosti. Ako je vrijednost pokazatelja manja od 1 to znači da društvo ostvaruje gubitak, stoga se podrazumijeva da je poželjno da koeficijent ekonomičnosti bude što veći broj.”⁵⁵

⁵⁴ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

⁵⁵ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

4.2.6. Pokazatelji investiranja

Pod definicijom investicija smatra se „pretvaranje materijalnih i financijskih sredstava u trajne izvore dohotka ulaganjem u stvaranje kapitalnih dobara ili u pribavljanju pravne osnove za zahtjev za dohotkom od postojeće realne imovine.“⁵⁶

„Pokazatelji investiranja (eng. Investment ratios) služe za mjerenje uspješnosti ulaganja u dionice. Za izračunavanje ovih pokazatelja, osim podataka iz financijskih izvještaja, potrebni su i podaci o dionicama, posebice o broju i tržišnoj vrijednosti dionica. Iako se u pravilu ne naglašava, podrazumijeva se da se radi o običnim dionicama.“⁵⁷

Pokazatelji investiranja uključuju:

Dobit po dionici [EPS] = (neto dobit / broj dionica)

Dividenda po dionici [DPS] = (dio neto dobiti za dividende / broj dionica)

Odnos isplate dividendi [DPR] = (dividenda po dionici / dobit po dionici)

Odnos cijene i dobiti po dionici [P/E] = (tržišna cijena dionice / dobit po dionici)

Ukupna rentabilnost dionice = (dobit po dionici / tržišna cijena dionice)

Dividendna rentabilnost dionice = (dividenda po dionici / tržišna cijena dionice)

„Dobit po dionici (EPS – earnings per share) izražava iznos u novčanim jedinicama dobiti ostvarene po jednoj dionici, odnosno predstavlja atraktivnost ulaganja u društvo, tj. njegovu sposobnost da stvara dobit. Dividenda po dionici (DPS – dividends per share) izražava iznos dividende koji će dioničar dobiti za svaku dionicu koju posjeduje. U pravilu je dobit po dionici veća od dividende po dionici jer se dio dobiti zadržava. Međutim, moguća je i obrnuta situacija, ali to onda znači da su dividende isplaćivane iz zadržane dobiti. Odnos isplate dividendi (DPR – dividend payout ratio) govori o toj problematici, dok odnos cijene i dobiti po dionici (P/E – price earnings ratio) pokazuje koliko je puta tržišna cijena dionice veća od dobiti

⁵⁶ Enciklopedija.hr <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=17343> pristup: travanj 2021.

⁵⁷ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

po dionici. Najznačajniji pokazatelji investiranja su pokazatelji rentabilnosti dionice od kojih se razlikuju ukupna i dividenda rentabilnost dionice.“⁵⁸

Za potrebe ovoga rada, pokazatelji investiranja neće biti prikazani jer je DHL International društvo s ograničenom odgovornošću, a ne dioničko društvo.

5. POKAZATELJI USPJEŠNOSTI POSLOVANJA NA PRIMJERU LOGISTIČKOG PODUZEĆA DHL

Za potrebe praktičnog dijela završnog rada „Ekonomski pokazatelji poslovanja na primjeru logističkog poduzeća“ odabrano je logističko poduzeće DHL. Na primjeru logističkog poduzeća DHL bit će izračunati financijski pokazatelji uspješnosti navedenog poduzeća. Bit će korišteni financijski izvještaji poduzeća od 2019. godine koji će se uspoređivati s izvještajima iz 2018. godine.

5.1. DHL International d.o.o.

Prije nego li se dobije uvid u poslovanje DHL International d.o.o. poduzeća, potrebno je navesti nekoliko informacija o samome poduzeću.

Društvo DHL International d.o.o. ima sjedište u Zagrebu, a osnovano je i prvi put upisano u registar Trgovačkog suda u Zagrebu, dana 29. srpnja 1992. godine, pod matičnim brojem 080087190. Jedini osnivač društva je Deutsche Post International B.V., Nizozemska.

Osnovne djelatnost DHL International d.o.o. su: “Održavanje i popravak motornih vozila, prijevoz robe (tereta) cestom, riječni, jezerski i drugi prijevoz na vodi, izvanredni zračni prijevoz, skladištenje robe, djelatnost ostalih agencija u prometu, kurirske usluge, agencijski poslovi, javni prijevoz robe u međunarodnom cestovnom prometu, prijevoz robe u međunarodnom pomorskom i riječnom prometu, međunarodno otpremništvo te zastupanje inozemnih tvrtki.” (DHL International d.o.o., godišnje izvješće za 2019. Godinu, 2021:11).

⁵⁸ Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.

DHL International d.o.o. jedna je od najvećih i najiskusnijih međunarodnih kompanija za ekspresnu dostavu zrakom s mrežom i uslugama koje pruža u više od 220 zemalja. DHL International d.o.o. pripada Deutsche Post DHL grupi. Ključ njihovog uspjeha leži u diferenciranju u odnosu na konkurenciju. Grupacija se smatra inovatorom i vodećom firmom na tržištu industrije međunarodne brze dostave zrakom. Sama DHL grupa uspjela je to ostvariti kvalitetom svojih usluga te izvrsnošću servisa.

Tijekom 2019. godine grupa je nastavila s provođenjem svoje strategije pod nazivom „2020 DPDHP“. U toj strategiji definirani su strateški ciljevi kompanije do 2020. godine, a posebni naglasak je bio na rastu i kvaliteti, razvoju znanja, širenju na nova tržišta te orijentiranosti na korisnike usluga grupacije.

Sve to prethodno navedeno vodilo je k tomu da DHL International d.o.o. u 2019. godini ostvari vrijedan rezultat. Unatoč tomu što uvjeti postaju sve otežaniji te je konkurencija svakim danom sve brojnija, a samim time dolazi i do pritiska na cijenu usluge, poduzeće je uspjelo ostvariti rast poslovnih prihoda od 4% u odnosu na prethodno razdoblje, odnosno 2018. godinu. Sve je to bio rezultat prilagođavanja novonastalim situacijama u kojem se cijeli svijet pronašao. Osim što se poduzeće moralo prilagođavati novonastalim uvjetima, morali su primjenjivati odgovarajuće strategije kako bi ostvarili uspjeh. Te strategije odnosile su se na poslovne, organizacijske i financijske modele rada čime su upravljani rizici poslovanja. Pomoću toga su uspjeli zadržati financijsku stabilnost poduzeća. Skladno rastu prihoda u promatranom razdoblju, narasli su i troškovi poslovanja za 4%, no ponajviše zbog rasta obujma poslovanja.



Slika 5 Logo DHL International d.o.o. poduzeća

Izvor: <https://1000logos.net/dhl-logo/> (pristupljeno: 1.4.2021.)

5.2. Financijski pokazatelji na primjeru DHL International d.o.o. poduzeća

U nastavku će biti prikazani svi prethodno teorijski objašnjeni financijski pokazatelji i to na primjeru DHL International d.o.o. poduzeća. Nakon izračuna financijskih pokazatelja, dobit će se detaljan uvid u financijsko poslovanje poduzeća u 2019. godini.

Također, osim izračuna financijskih pokazatelja, oni će biti prikazani grafičkim putem radi lakšeg uspoređivanja podataka i vizualizacije kompletne slike.

U nastavku će biti prikazana bilanca, račun dobiti i gubitka te izvještaj o novčanom tijeku poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. prosinca 2019. godine.

DHL INTERNATIONAL d.o.o.
 Bilanca
 na dan 31. prosinca 2019.

		31. prosinca 2019. HRK	31. prosinca 2018. HRK
Aktiva	<i>Bilješke</i>		
Dugotrajna imovina			
Nematerijalna imovina	12	200.305	269.755
Materijalna imovina	13	1.871.514	2.280.784
		2.071.819	2.550.539
Kratkotrajna imovina			
Potraživanja od kupaca	14	10.727.348	9.153.225
Ostala potraživanja	15	264.648	906.576
Novac u banci i blagajni	16	24.137.839	20.507.718
		35.129.835	30.567.519
Plaćeni troškovi budućeg razdoblja i obračunati prihodi	17	31.633	36.732
Ukupno aktiva		37.233.287	33.154.790
Pasiva			
Kapital i rezerve			
Temeljni kapital	18	4.494.800	4.494.800
Zadržana dobit		14.273.417	11.365.119
Dobit tekuće godine		3.013.108	2.908.298
		21.781.325	18.768.217
Rezerviranja	19	319.721	265.742
Kratkoročne obveze			
Obveze prema dobavljačima	20	10.036.275	9.973.976
Ostale kratkoročne obveze	21	1.172.222	780.670
		11.208.497	10.754.646
Odgodeno plaćanje troškova i prihod budućega razdoblja	22	3.923.744	3.366.185
Ukupno pasiva		37.233.287	33.154.790

Slika 6 Bilanca poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. Prosinca 2019. Godine

IZVOR: DHL INTERNATIONAL D.O.O. Godišnje izvješće za 2019. godinu zajedno s izvještajem ovlaštenog revizora

DHL INTERNATIONAL d.o.o.
Račun dobiti i gubitka
za godinu koja je završila 31. prosinca 2019.

	<i>Bilješke</i>	2019. HRK	2018. HRK
<i>Poslovni prihodi</i>			
Prihodi od prodaje	3	123.058.550	118.032.696
Ostali poslovni prihodi	4	1.341.930	1.053.623
		124.400.480	119.086.319
<i>Poslovni rashodi</i>			
Materijalni troškovi	5	(92.196.742)	(88.036.148)
Troškovi osoblja	6	(24.472.574)	(22.488.276)
Amortizacija	7	(1.335.653)	(1.729.170)
Ostali troškovi	8	(2.432.462)	(2.826.419)
Vrijednosno usklađivanje kratkotrajne imovine	9	(92.988)	(46.220)
Rezerviranja		(17.979)	(12.000)
Ostali poslovni rashodi		(89.208)	(314.446)
		(120.637.606)	(115.452.679)
<i>Financijski prihodi</i>			
<i>Financijski rashodi</i>	10	38.543	51.333
	10	(100.170)	(105.982)
Ukupni prihodi		124.439.023	119.137.652
Ukupni rashodi		(120.737.776)	(115.558.661)
Dobit prije poreza		3.701.247	3.578.991
Porez na dobit	11	(688.139)	(670.693)
Dobit tekuće godine		3.013.108	2.908.298

Slika 7. Račun dobiti i gubitka poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. prosinca 2019. Godine

IZVOR: DHL INTERNATIONAL D.O.O. Godišnje izvješće za 2019. godinu zajedno s izvještajem ovlaštenog revizora

DHL INTERNATIONAL d.o.o.
Izveštaj o novčanim tokovima
za godinu koja je završila na dan 31. prosinca 2019.

Bilješke	2019. HRK	2018. HRK
Novčani tokovi od poslovnih aktivnosti		
1. Dobit prije oporezivanja	3.701.247	3.578.991
2. Usklađenja	1.443.527	1.765.209
a) Amortizacija	1.335.653	1.729.170
b) Dobici i gubici od prodaje i vrijednosna usklađenja dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	(13.600)	-
c) Dobici i gubici od prodaje i nerealizirani dobici i gubici i vrijednosno usklađenje financijske imovine	60.905	29.218
d) Prihodi od kamata i dividendi	(2.759)	(16.297)
e) Rashodi od kamata	9.349	11.118
f) Rezerviranje	53.979	12.000
I. Povećanja ili smanjenja novčanih tokova prije promjena u radnom kapitalu	5.144.774	5.344.200
3. Promjene u radnom kapitalu	122.647	6.137.374
a) Povećanje ili smanjenje kratkoročnih obveza	1.110.648	6.723.971
b) Povećanje ili smanjenje kratkotrajnih potraživanja	(988.001)	(586.597)
II. Novac iz poslovanja	5.267.421	11.481.574
4. Novčani izdaci za kamate	(9.349)	(11.118)
5. Plaćeni porez na dobit	(787.377)	(1.792.787)
A) NETO NOVČANI TOKOVI OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	4.470.695	9.677.669
Novčani tokovi od investicijskih aktivnosti		
1. Novčani primici od prodaje dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	13.600	47.475
2. Novčani primici od kamata	2.759	16.297
III. Ukupno novčani primici od investicijskih aktivnosti	16.359	63.772
1. Novčani izdaci za kupnju dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine	(856.933)	(2.006.445)
IV. Ukupno novčani izdaci od investicijskih aktivnosti	(856.933)	(2.006.445)
B) NETO NOVČANI TOKOVI OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	(840.574)	(1.942.673)
Novčani tokovi od financijskih aktivnosti		
1. Efekti podjele s osnivanjem	-	(16.531.892)
V. Ukupno novčani izdaci od financijskih aktivnosti	-	(16.531.892)
C) NETO NOVČANI TOKOVI OD FINANCIJSKIH AKTIVNOSTI	-	(16.531.892)
D) NETO POVEĆANJE ILI SMANJENJE NOVČANIH TOKOVA	3.630.121	(8.796.896)
E) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA POČETKU RAZDOBLJA	20.507.718	29.304.614
F) NOVAC I NOVČANI EKVIVALENTI NA KRAJU RAZDOBLJA	24.137.839	20.507.718

16

Slika 8. Izveštaj o novčanom toku poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. prosinca 2019. godine.

Izvor: DHL INTERNATIONAL D.O.O. Godišnje izvješće za 2019. godinu zajedno s izvještajem ovlaštenog revizora

5.2.1. Pokazatelji likvidnosti DHL International d.o.o. poduzeća

Kao prvi financijski pokazatelji, većinom se prikazuju pokazatelji likvidnosti.

Za izračun pokazatelja koristila se Excel tablica koja je olakšala izračune.

POKAZATELJI LIKVIDNOSTI		
KOEFICIJENT TEKUĆE LIKVIDNOSTI	kratkotrajna imovina / kratkoročne obveze	3,134214605
KOEFICIJENT TRENUTNE LIKVIDNOSTI	novac / kratkoročne obveze	2,153530398
KOEFICIJENT UBRZANE LIKVIDNOSTI	kratkotrajna imovina - zalihe) / kratko obveze	3,134214605
KOEFICIJENT FINACIJSKE STABILNOSTI	dugotrajna imovine/ (kapital + dug obveze)	0,110389762

Slika 9 Pokazatelji likvidnosti na primjeru logističkog poduzeća DHL International d.o.o.

Izvor: vlastita izrada autora temeljem financijskih izvještaja logističkog poduzeća DHL International d.o.o. za 2019. godinu.

Kod pokazatelja likvidnosti uzelo se u obzir četiri pokazatelja likvidnosti: koeficijent tekuće likvidnosti, koeficijent trenutne likvidnosti, koeficijent ubrzane likvidnosti kao i koeficijent financijske stabilnosti.

Stavljanjem u omjer kratkotrajne imovine i kratkoročnih obveza kod koeficijenta tekuće likvidnosti dobije se vrijednost od 3,13. Vrijednost bi trebala biti minimalno 2 što je u ovom slučaju zadovoljeno, a pokazuje kako poduzeće uspješno pokriva svoje kratkoročne obveze sa svojom kratkotrajnom imovinom. Ujedno koeficijentom tekuće likvidnosti mjeri se solventnost pa iz toga proizlazi da je poduzeće solventno.

Koeficijent trenutne likvidnosti izračunat je kao omjer novca i kratkoročnih obveza. U primjeru analiziranog poduzeća, novac iznosi 24.137.839,00 kn, dok kratkoročne obveze iznose 11.208.497,00 kn. U pravilu, ovaj pokazatelj bi trebao biti oko 1, no u primjeru analiziranog poduzeća, pokazatelj prikazuje 2,15 što znači da poduzeće ima veću razinu novca u odnosu na kratkoročne obveze.

Koeficijent ubrzane likvidnosti u odnos uzima kratkotrajnu imovinu koja se oduzima od zaliha te dijeli s kratkoročnim obvezama. Obzirom da poduzeće u svojim izvještajima nije prikazalo zalihe, a samim time, obzirom na vrstu djelatnosti, jasno je da poduzeće ne može posjedovati zalihe, pokazatelj je jednak kao i kod koeficijenta tekuće likvidnosti te iznosi 3,13. Poželjno je da je ovaj pokazatelj 1 ili veći od jedan te je time zadovoljen ovaj kriterij.

Koeficijent financijske stabilnosti u odnos stavlja dugotrajnu imovinu koja se dijeli s kapitalom i dugoročnim obvezama. DHL International je prikazalo 2.071.819,00 kn dugotrajne imovine, kapital i rezerve iznose 4.494.800,00, temeljni kapital 14.273.417,00 što se zbrajanjem ukupno za stavku kapitala dobije 18.768.217,00 kn. Poduzeće nije prikazalo dugoročne obveze te stavljanjem u omjer navedenih stavki dobije se 0,11 što označava da je poduzeće financijski stabilno. Ovaj pokazatelj bi trebao biti manji od 1.

5.2.2. Pokazatelji aktivnosti DHL International d.o.o. poduzeća

Pod ovim poglavljem bit će prikazan izračun pokazatelja aktivnosti analiziranog, DHL International d.o.o. poduzeća.

U obzir su se uzela četiri pokazatelja aktivnosti: koeficijent obrta ukupne imovine, koeficijent obrta kratkotrajne imovine, koeficijent obrta potraživanja kao i trajanja naplate potraživanja.

POKAZATELJI AKTIVNOSTI		
KOEFICIJENT OBRTA UKUPNE IMOVINE	ukupni prihod / ukupna imovina	3,344986301
KOEFICIJENT OBRTA KRATKOTRAJNE IMOVINE	ukupni prihod / kratkotrajna imovina	3,542260389
KOEFICIJENT OBRTA POTRAŽIVANAJ	prihod od prodaje / potraživanja	12,50942917
TRAJANJE NAPLATE POTRAŽIVANJA U DANIMA	broj dana u god /koef obrta potraživanaj	29,17799006

Slika 10 Pokazatelji aktivnosti na primjeru logističkog poduzeća DHL International d.o.o.

Izvor: vlastita izrada autora temeljem finansijskih izvještaja logističkog poduzeća DHL International d.o.o. za 2019. Godinu

Koeficijent obrta ukupne imovine u omjer stavlja ukupne prihode nekog poduzeća koji se iščitavaju iz računa dobiti i gubitka poduzeća te ukupne imovine koju se provjerava u bilanci. Ukupni prihodi DHL International d.o.o. poduzeća u 2019. Godini iznosili su 124.439.023,00 kn dok je dugotrajna imovina iznosila 2.071.819,00 kn, a kratkotrajna 35.129.835,00 kn. Kako bi se dobila ukupna imovina poduzeća, potrebno je navedene stavke zbrojiti te time dolazi da ukupna imovina poduzeća iznosi 37.201.654,00 kn. Dijeljenjem ukupnih prihoda s ukupnom imovinom poduzeća dobije se 3,34. Ovaj pokazatelj može se razlikovati između pojedinih industrija. Bit će manji za velike kapitalno intenzivne industrije, a veći za poduzeća koja se bave pružanjem usluga. Vrijednost 3,34 prikazuje da poduzeće obrne tokom jedne godine svoju imovinu 3,34 puta.

Koeficijent obrta kratkotrajne imovine u odnos stavlja ukupne prihode te isključivo kratkotrajnu imovinu. Ukupni prihodi jednaki su kao u prethodnom pokazatelju. Stoga djeljenjem ukupnih prihoda (124.439.023,00) te kratkotrajne imovine (35.129.835,00) dobije se 3,54 što govori da poduzeće u jednoj godini svoju kratkotrajnu imovinu obrne 3,54 puta.

Koeficijent obrta potraživanja u odnos stavlja prihode od prodaje te potraživanja od kupaca. Prihodi od prodaje iznose 1.341.930,00 kn dok potraživanja od kupaca iznose 10.284.000,00. Time se dobije rezultat od 0,125094 koji je potrebno pomnožiti sa 100 jer predstavlja dane koji

su potrebni kako bi neko poduzeće ostvarilo, odnosno naplatilo svoje potraživanje od kupaca. U ovom slučaju je to 12,5 dana što je približno 13 dana. Odnosno 13 dana je potrebno kako bi poduzeće naplatilo svoje potraživanje od kupaca.

Kod trajanja naplate potraživanja, stavlja se u odnos broj dana u godini te koeficijent naplate potraživanja. Time se dobije rezultat od 29,17 što je približno 29 dana. Drugim riječima, na godišnjoj razini, potrebno je 29 dana kako bi poduzeće naplatilo svoja potraživanja prema kupcima.

5.2.3. Pokazatelji zaduženosti DHL International d.o.o. poduzeća

Pri promatranju pokazatelja zaduženosti, u obzir se uzima: koeficijent zaduženosti, koeficijent vlastitog financiranja, koeficijent financiranja, stupanj pokrića I. te stupanj pokrića II.

Ovo poglavlje prikazat će vrijednosti dobivene temeljem izračuna pokazatelja zaduženosti poduzeća DHL International d.o.o. te kratka objašnjenja pokazatelja.

POKAZATELJI ZADUŽENOSTI		
KOEFICIJENT ZADUŽENOSTI	ukupne obveze / ukupna imovina	0,4276
KOEFICIJENT VLASTITOG FINANCIRANJA	kapital i rezerve / ukupna imovina	0,50449
KOEFICIJENT FINANCIRANJA	ukupne obveze / (kapital + rezerve)	0,5972
STUPANJ POKRIĆA 1.	glavnica / dugotrajna imovina	6,889316586
STUPANJ POKRIĆA 2.	(glavnica + dugoročne obveze) / dugotrajna imovina	6,889316586

Slika 11 Pokazatelji zaduženosti na primjeru poduzeća DHL International d.o.o.

Izvor: vlastita izrada autora temeljem financijskih izvještaja logističkog poduzeća DHL International d.o.o. za 2019. Godinu

Koeficijent zaduženosti u odnos stavlja ukupne obveze i ukupnu imovinu. Ukupne obveze se sastoje od kratkoročnih i dugoročnih obveza, no promatrano poduzeće nema prikazanih dugoročnih obveza u svojoj bilanci stoga ostaje samo pozicija kratkoročnih obveza koje iznose 11.208.497,00 kn. Kao što je prethodno rečeno, ukupnu imovinu čine dugotrajna i kratkotrajna te zajedno čine 37.201.654,00 kn. U konačnici se dobije da koeficijent zaduženosti iznosi 0,4276, zaokruženo na dvije decimale 0,43. Ovaj pokazatelj sa stajališta suvremene ekonomije je pozitivan ukoliko ne prelazi 0,50 stoga se u ovom slučaju koeficijent zaduženosti smatra prihvatljivim. Koeficijent zaduženosti pokazuje koliki se dio imovine financira iz tuđih izvora. Ovdje je vidljivo da je manje od pola imovine financirano iz tuđih izvora što je pozitivno.

Koeficijent vlastitog financiranja stavlja u odnos kapital i rezerve te ukupnu imovinu. Pod stavkom kapitala i rezervi zbrajaja se stavka 4.494.800,00 te 14.273.417 (glavnica) što je u konačnici 18.768.217,00 kn. Kapital se dijeli s ukupnom imovinom (37.201.654,00 kn) te se dobije da je koeficijent vlastitog financiranja 0,50. Drugim riječima, poduzeće se pri financiranju služi s 50% iz vlastitih izvora te 50% iz tuđih izvora (npr. Krediti, zajmovi, mjenice, drugi oblici financiranja). Poželjno je da se poduzeće u što većoj mjeri koristi vlastitim financiranjem.

Koeficijent financiranja stavlja u odnos ukupne obveze (11.208.497,00 kn) te kapital i rezerve (18.768.217,00 kn). Koeficijent financiranja u tom slučaju iznosi 0,597 (približno 0,60). Ovaj pokazatelj bi trebao biti 1 ili manji od 1. Također, koeficijent je zadovoljio pravila glede ovog pokazatelja.

Stupanj pokrića I. stavlja u odnos glavnica i dugotrajnu imovinu, dok stupanj pokrića II. stavlja u odnos glavnica s dugoročnim obvezama koje se dijele s dugotrajnom imovinom. Obzirom da promatrano poduzeće u 2019. godini nije prikazalo dugoročne obveze, oba pokazatelja prikazuju jednaku vrijednost. Vrijednost ovih pokazatelja je 6,89. Stupanj pokrića I. i II. nemaju standardnu vrijednost po kojoj se može odraditi kontrola.

5.2.4. Pokazatelji profitabilnosti DHL International d.o.o. poduzeća

“Pokazatelji profitabilnosti podijeljeni su u dvije skupine: pokazatelji koji profit prikazuju kao postotak prihoda od prodaje, i pokazatelji koji profit izražavaju kao povrat povezan s

iskorištenjem resursa. U svrhu analize profitabilnosti, profit se općenito iskazuje kao profit prije kamata i poreza.” (Moj bankar.hr,2021.)

Poglavlje 5.2.4. prikazat će pokazatelje profitabilnosti: neto profitne marže, bruto profitnu maržu, neto rentabilnost imovine, bruto rentabilnost imovine te rentabilnost vlastitog kapitala.

POKAZATELJI PROFITABILNOSTI		
NETO MARŽA PROFITA	(neto dobit + kamate) / ukupni prihod	2,42%
BRUTO MARŽA PROFITA	(dobit prije poreza + kamate) / ukupni prihod	2,97%
NETO RENTABILNOSTI IMOVINE	(neto dobit + kamate) / ukupna imovina	8,10%
BRUTO RENTABILNOST IMOVINE	(dobit prije poreza + kamate) / ukupna imovina	9,98%
RENTABILNOSTI VLASTITOG KAPITALA	(neto dobit / vlastiti kapital)	21,11%

Slika 12 Pokazatelji profitabilnosti na primjeru poduzeća DHL International d.o.o.

Izvor: vlastita izrada autora temeljem financijskih izvještaja logističkog poduzeća DHL International d.o.o. za 2019. Godinu

Neto marža profita dobije se kao odnos neto dobiti i kamata s ukupnim prihodima. Obje stavke moguće je iščitati iz računa dobiti i gubitka poduzeća. U ovom slučaju, neto dobit iznosi 3.013.108,00 kn, kamata nema, a ukupni prihod je 124.439.023,00 kn. U konačnici se dobije 0,02421. Stavke pokazatelja profitabilnosti izražavaju se u postotku stoga je navedeni broj potrebno množiti sa 100 kako bi se dobio postotak, odnosno 2,42%. Ovaj pokazatelj pokazuje postotak ostvarenih prihoda kada se odbije porez. Što je veći pokazatelj, to znači da je poduzeće ostvarilo veći prihod.

Bruto profitna marža u odnos stavlja dobit prije poreza s kamatama te se dijeli s ukupnim prihodom. U ovom slučaju, bruto profitna marža iznosi 2,97%. Ovaj pokazatelj predstavlja postotak ostvarenog profita prema ostvarenom prihodu u obračunskom razdoblju.

Neto rentabilnost imovine koristi za izračun neto dobit s kamatama koji se dijeli s ukupnom imovinom (dugotrajnom i kratkotrajnom imovinom poduzeća). Neto rentabilnost imovine u ovom slučaju iznosi 8,10%. Rentabilnost imovine prikazuje koliko se dobiti ostvaruje nakon odbitka poreza i kamata na svaku jedinicu uloženu u imovinu.

Bruto rentabilnost imovine koristi za izračun dobit prije poreza i kamata koji se dijeli s ukupnom imovinom. U slučaju poduzeća DHL International d.o.o., ROA iznosi 9,98%. Rentabilnost imovine pokazuje koliko se ostvari dobiti prije poreza i kamata na svaku jedinicu uloženu u imovinu. U ovom slučaju poduzeće na svaku jedinicu uloženu u imovinu dobiva povrat od 9,98%.

Rentabilnost vlastitog kapitala u odnos stavlja neto dobit kroz vlastiti kapital. Vrijednost ovog pokazatelja je 21,11%, a rentabilnost glavnice pokazuje koliki je povrat na uloženi kapital.

5.2.5. Pokazatelji ekonomičnosti DHL International d.o.o. poduzeća

“Ekonomičnost (prema ekonomija), jedno od osnovnih načela poslovanja, koje se očituje u zahtjevu da se određeni učinak (vrijednost proizvodnje), kao izlaz (output) iz ekonomskog sustava, ostvari uz što manje troškove za ostvarenje tih učinaka (proizvodnje), kao ulaz (input) u ekonomski sustav.”⁵⁹

Poglavlje 5.2.5. prikazat će četiri glavna pokazatelja ekonomičnosti nekog poduzeća, a tu spadaju: ekonomičnost ukupnog poslovanja, koeficijent ekonomičnosti poslovanja, ekonomičnost financiranja te ekonomičnost izvanrednih aktivnosti.

⁵⁹ Enciklopedija.hr <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=17343> pristup: travanj 2021.

POKAZATELJI EKONOMIČNOSTI		
EKONOMIČNOST UKUPNOG POSLOVANJA	ukupni prihodi/ ukupni rashodi	1,030655252
EKONOMIČNOST POSLOVANJA	prihodi od prodaje/ rashodi od prodaje	0,011
EKONOMIČNOST FINANCIRANJA	financijski prihodi/ financijski rashodi	0,384775881
EKONOMIČNOST IZVANREDNIH AKTIVNOSTI	izvanredni prihodi/ izvanredni rashodi	nema, njih najčešće ni nema

Slika 13 Pokazatelji ekonomičnosti poduzeća DHL International d.o.o.

Izvor: vlastita izrada autora temeljem financijskih izvještaja logističkog poduzeća DHL International d.o.o. za 2019. Godinu

Ekonomičnost ukupnog poslovanja stavlja u odnos ukupne prihode te ukupne rashode nekog poduzeća. U 2019. godini poduzeće DHL International d.o.o. u svom računu dobiti i gubitka prikazalo je 124.439.023,00 kn ukupnih prihoda te 120.737.776,00 kn ukupnih rashoda. Pokazatelj ekonomičnosti ukupnog poslovanja je 1,03. Ovaj pokazatelj nam govori koliko se novčanih jedinica prihoda ostvari po jednoj novčanoj jedinici rashoda. Temeljem izračuna vidi se da poduzeće ostvaruje poželjnu razinu ekonomičnosti ukupnog poslovanja za 2019. godinu.

Koeficijent ekonomičnosti poslovanja u odnos stavlja prihode od prodaje s rashodima od prodaje. Pod poslovne prihode se smatraju poslovni prihodi zbrojeni s prihodima od prodaje. Prihodi od prodaje u 2019. godini iznose 124.400.480,00 kn. Rashodi od prodaje dobiju se oduzimanjem financijskih rashoda od ukupnih rashoda. Stoga rashodi od prodaje iznose 120.637.606,00 kn. U konačnici, kada se podijeli s prihodima od prodaje, koeficijent ekonomičnosti poslovanja iznosi 1,0311.

Ekonomičnost financiranja uzima u obzir financijske prihode sa financijskim rashodima. Financijski prihodi u 2019. godini iznosili su 38.543,00 kn dok su financijski rashodi bili nešto veći u odnosu na prihode. Financijski rashodi u 2019. godini bili su 100.170,00 kn. Time se dobije pokazatelj ekonomičnosti financiranja od 0,38.

Ekonomičnost izvanrednih aktivnosti je najčešće pokazatelj koji se ne izračunava jer manjka informacija po pitanju toga pokazatelja, kao u ovome slučaju. Izvanrednih prihoda, kao

izvanrednih rashoda u računu dobiti i gubitka u 2019. godini poduzeća DHL International d.o.o. nema, odnosno iznose 0 pa je iz tog razloga i sama vrijednost toga pokazatelja 0.

Prethodno navedeni pokazatelji glede pokazatelja ekonomičnosti mjere koliko puta su prihodi veći od rashoda. Pri usporedbi ovih pokazatelja, bitno je uzeti u obzir djelatnost kojom se poduzeće bavi. Primjera radi, poduzeće koje se bavi proizvodnjom, može imati ekonomičnost manju od 1, ali zbog malog udjela financijskih prihoda i rashoda u ukupnim приходima i rashodima, taj rezultat ne mora značajno utjecati na ukupnu ekonomičnost poduzeća.

6. ZAKLJUČAK

Logistika je vještina koja datira iz davnih vremena. Prvi puta logistika se navodi u vojnim dokumentima 1670. godine Ludwiga XIV. Barun Antonie Henry de Jacominija definirao je logistiku kao “praktičnu vještinu pomaka snaga – osim borbe sve ili gotovo sve u području vojnih aktivnosti”.

Iz navedenoga, dolazi se do zaključka da se logistika u prošlosti najčešće upotrebljavala u vojne svrhe, no danas logistika nije isključivo vezana za vojne svrhe, nego je prisutna u gotovo svim sferama života. Samim time dolazi do toga da je logistika napravila velik pomak u svome poslovanju zadnjih godina. Prodor logistike su mogle osjetiti sve gospodarske djelatnosti, prvenstveno zbog proširenja tržišta, a zatim i zbog tendencije pada racionalizacijskih mogućnosti u proizvodnji, kao i želje za diferenciranjem.

Logistiku je moguće promatrati s dvije razine, a to su: logistika kao aktivnost te logistika kao znanost. Logistika kao znanost je najvažnija osnova za logistiku aktivnosti. Ta dva pojma, mada su naizgled slični, razlikuju se. No logistika kao znanost i aktivnost ima daleko veće značenje od samog pojma distribucije. Osim logistike, u radu su definirani pojmovi logističkog sustava kao i podsustava te su napravljena njegova razgraničenja.

Logistički sustavi definirani se na sljedeći način: “Logistički sustavi se mogu definirati kao sustavi prostorno-vremenske transformacije dobara, a procesi koji u njima teku kao logistički procesi.”

Osnovne strukture logističkog sustava dijele se na: jednostupnjevane logističke sustave, višestupnjevane i kombinirane logističke sustave. Dok prema institucionalnom razgraničenju, logističke sustave se može podijeliti u tri kategorije: makrologističke, mikrologističke i metalogističke sustave.

Logističke sustave zbog njihove složenosti, a i preglednosti najlakše je podijeliti na logističke podsustave. Najvažniji logistički podsustavi su: megalogistika, globalna logistika, makro – mikro – metalogistika, inter i intralogistika, servisna logistika, informacijska logistika, menadžment logistika, primarna, sekundarna, tercijalna, kvartarna, kvintarna logistika te logistika održivog razvoja.

Logistička poduzeća su od iznimnog značaja u 21. stoljeću te kao takva ubrzavaju sve procese te doprinose gospodarskom rastu i razvoju. Stoga ne čudi činjenica da su logistička poduzeća

imala jak utjecaj kako na gospodarske djelatnosti tako i na prometni sektor. Pri tome su najveći naglasak imali na poljoprivrednim i industrijskim granama i u turizmu.

Uspješnost logističkih poduzeća moguće je iščitati iz temeljnih financijskih izvještaja poduzeća i ekonomskih pokazatelja. Pomoću računa dobiti i gubitka, bilance te izvještaja o novčanom toku, u radu su izračuni pokazatelji likvidnosti, zaduženosti, ekonomičnosti, aktivnosti i profitabilnosti logističkog poduzeća DHL International d.o.o.

Temeljem toga došlo se do zaključka da zbirno gledano, prethodno navedeno poduzeće posluje pozitivno te da dobivene vrijednosti prate zadane standardne vrijednosti koje služe za kontrolu pokazatelja.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Bukljaš Skočibušić, M.; Radačić, T.; Jurčević, M.: Ekonomika prometa, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2011.
2. Van Horne, J.C., Wachowicz Jr., J.M.: Osnove financijskog menadžmenta, Mate – nakladnička kuća, Zagreb, 2002.

ČLANCI I RADOVI:

1. Dr. Segetlija Z., Maronić – Lamza, Maja; Poslovna logistika – specifična funkcija poduzeća, Ekonomski vjesnik, 1994.
2. Mrnjavac E., Prikaz knjige prof. dr.sc. Ratka Zelenike s naslovom logistički sustavi; Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka UDK 656.96:65.012.34](2005.)
3. Pupavac, D.; Rudić, D.; Zelenika, R.: Špediter u funkciji logističkog operatera, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2011.
4. Pupavac, D.; Zelenika, R.: Suvremeno promišljanje osnovnih fenomena logističkoga sustava, UDK 65.01.012, Izvorni znanstveni rad, Ekonomski pregled, 52 (3-4) 354-378 (2001)

INTERNET IZVORI:

1. Alpha capitalis <https://alphacapitalis.com/glossary/izvjestaj-o-financijskom-polozaju-bilanca/> pristup: ožujak 2021.
2. Analiza financijski izvještaja pomoću pojedinačnih pokazatelja <http://finance.hr/wp-content/uploads/2009/11/ja14112010.pdf> pristup: travanj 2021.
3. Best logistika.com <http://bestlogistika.blogspot.com/2008/07/definicije-logistike.html> pristup: ožujak 2021.

4. Distribucijska logistika 1, http://e-student.fpz.hr/Predmeti/D/Distribucijska_logistika_I/Materijali/Nastavni_materijali_8.pdf pristup: ožujak 2021.
5. DHL International d.o.o. <https://1000logos.net/dhl-logo/> pristup: ožujak 2021.
6. Enciklopedija.hr <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=17343> pristup: travanj 2021.
7. FINA: DHL INTERNATIONAL D.O.O. Godišnje izvješće za 2019. godinu zajedno s izvještajem ovlaštenog revizora; pristup: travanj, svibanj 2021.
8. Financijski izvještaji elementi financijskog izvještavanja <https://www.efzg.unizg.hr/UserDocsImages/RAC/hpercevic/racunovodstvo/Financijski%20izvje%C5%A1taji.pdf> pristup: travanj 2021.
9. Hrvatska narodna banka <https://www.hnb.hr/o-nama/financijski-izvjestaji> pristup: ožujak 2021.
10. Laboratorij održivog razvoja <http://lora.bioteka.hr/sto-je-odrzivi-razvoj/> pristup: ožujak 2021.
11. Moj bankar <https://www.moj-bankar.hr/Kazalo/L/Likvidnost> pristup: travanj 2021.
12. Osnove računovodstva <http://www.efos.unios.hr/osnove-racunovodstva/wp-content/uploads/sites/296/2019/01/Predavanja-9.pdf> pristup: travanj 2021.
13. Plavi ured <https://plaviured.hr/koja-najvaznija-financijska-izvjesca/> pristup: travanj 2021.
14. Profitiraj.hr <https://profitiraj.hr/vaznost-izvjestaja-o-novcanom-toku/> pristup: ožujak 2021.
15. Timocom <https://www.timocom.com.hr/lexicon/pojmovnik-transporta/logistika-poduze%C4%87a> pristup: ožujak 2021.

POPIS SLIKA

Slika 1. Funkcijsko razgraničenje logističkog sustava.....	8
Slika 2. Ustroj prometnog sustava	21
Slika 3. Slikovni prikaz temeljnih financijskih izvještaja	25
Slika 4. slikovni prikaz financijski pokazatelja	27
Slika 5. Logo DHL International d.o.o. poduzeća	38
Slika 6. Bilanca poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. Prosinca 2019. Godine.....	39
Slika 7. Račun dobiti I gubitka poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. Prosinca 2019. Godine	40
Slika 8. Izvještaj o novčanom toku poduzeća DHL International d.o.o. na dan 31. prosinca 2019. godine.	41
Slika 9. Pokazatelji likvidnosti na primjeru logističkog poduzeća DHL International d.o.o.	42
Slika 10 .Pokazatelji aktivnosti na primjeru logističkog poduzeća DHL International d.o.o.	44
Slika 11. Pokazatelji zaduženosti na primjeru poduzeća DHL International d.o.o.	45
Slika 12. Pokazatelji profitabilnosti na primjeru poduzeća DHL International d.o.o.....	47
Slika 13. Pokazatelji ekonomičnosti poduzeća DHL International d.o.o.....	49



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

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

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

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada

pod naslovom **Ekonomski pokazatelji poslovanja na primjeru logističkog poduzeća DHL**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 9/4/2021 _____

Student/ica:

Jurica Polđrugaić

(potpis)