

# The restructuring and privatisation of the shipyards in Croatia

---

**Bajo, Anto; Primorac, Marko; Hanich, Martin**

*Source / Izvornik:* **Fiscus: prudent and responsible public sector financial management, 2016, 1, 1 - 24**

**Journal article, Published version**

**Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

<https://doi.org/10.3326/efiscus.2016.2>

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:242:873537>

*Rights / Prava:* [Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Bez prerada 4.0 međunarodna](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-02-20**



*Repository / Repozitorij:*

[Institute of Public Finance Repository](#)



Institut za  
javne financije

# FISCUS

---

Razborito i odgovorno upravljanje  
financijama javnog sektora

## Restrukturiranje i privatizacija brodogradilišta u Hrvatskoj

Br. 2 | ožujak 2016.  
doi: 10.3326/hfiscus.2016.2  
ISSN 1849-9309



Anto Bajo  
Marko Primorac  
Martin Hanich

# Restrukturiranje i privatizacija brodogradilišta u Hrvatskoj

*U hrvatskoj znanstvenoj i stručnoj literaturi nedovoljno je analizirano ekonomsko poslovanje domaćih brodogradilišta. U javnosti je oduvijek vladalo mišljenje da je brodogradnja strateška industrija od koje država ima velike koristi. Međutim, realnost je suprotna - hrvatska brodogradnja je jedan od primjera spalionica javnog novca u čiju je sanaciju i restrukturiranje od 1992. do 2015. uloženo 30 mlrd. kuna poreznih obveznika. Zbog te činjenice u radu se nastoji objasniti proces i iznijeti troškove sanacije i restrukturiranja kao zapis jednog vremena koje će imati značajne fiskalne posljedice i za budući razvoj Hrvatske. Osnovni je cilj rada objasniti glavna obilježja procesa restrukturiranja brodogradilišta, obveze koje je država preuzela temeljem ugovora o restrukturiranju i kupoprodaji njihovih dionica te obveze i odgovornosti koje su preuzeli novi vlasnici. Posebice će se objasniti utjecaj restrukturiranja na zaposlenost, plaće, narudžbe i vrijednost ugovorenih poslova i isporuka.*

## Uvod

Brodogradnja u Hrvatskoj ima dugu tradiciju. Povoljan zemljopisni smještaj uzduž jadranske obale bio je presudan za osnivanje današnjih brodogradilišta koja su sredinom devetnaestog i početkom dvadesetog stoljeća utemeljena kao dio pomorskog arsenala Kraljevine Dalmacije (austrijske krunske zemlje u Habsburškoj Monarhiji i Austro-Ugarskoj). Tada su se brodogradilišta pokazala uspješnima u gradnji ratnih brodova, a tijekom godina sve su se više usmjeravala na gradnju trgovačkih brodova. Danas su u proizvodnom programu najvećih hrvatskih brodogradilišta prisutni svi tipovi trgovačkih brodova, plutajućih dokova, dizalica, specijalnih i ratnih brodova, uključujući podmornice i općenito svih plovni objekata.

U Hrvatskoj posluje 259 poduzeća koja se bave gradnjom brodova i čamaca. Ostvaruju ukupan promet od gotovo 2 mlrd. kuna te zapošljavaju gotovo 11 tisuća radnika (tablica 1).

**Tablica 1. Pregled sektora gradnje brodova i čamaca u 2013.**

Broj poduzeća	259
Broj zaposlenih osoba	10.944
Broj plaćenih zaposlenika	10.710
Broj odrađenih sati zaposlenika (u tisućama sati)	17.643
<b>Glavne odrednice poslovanja</b>	<b>u mil. kuna</b>
Promet	1.937
Vrijednost proizvodnje	1.999
Dodana vrijednost prema troškovima proizvodnih faktora	440
Bruto poslovni višak/manjak	-669
Ukupne nabave roba i usluga	2.230
Troškovi osoblja	1.108
Nadnice i plaće	712

Izvor: DZS

Brodogradnja je oduvijek bila važan industrijski sektor, posebice u priobalju – na području Istarske, Primorsko-goranske i Splitsko-dalmatinske županije. Uz brodograđevnu industriju podugovorima je vezan velik broj malih i srednjih poduzeća, a značaju te industrijske grane dodatno doprinosi njena izvozna orijentacija.

Pet najvećih brodogradilišta su: Brodosplit, Brodotrogir, Uljanik, Viktor Lenac i 3. maj. Ta brodogradilišta zapošljavaju ukupno oko 8 tisuća radnika (tablica 2).

**Tablica 2. Broj zaposlenih u pet najvećih hrvatskih brodogradilišta od 2010. do 2014.**

	Brodosplit	Brodotrogir	Uljanik	Viktor Lenac	3. maj	Ukupno
2010.	3.553	1.208	2.760	590	2.628	10.739
2011.	3.491	1.239	2.663	598	2.515	10.506
2012.	3.255	1.203	2.631	573	1.824	9.486
2013.	2.259	932	3.956	509	1.307	7.656
2014.	2.447	983	3.826	537	1.242	7.793

Izvor: Financijski izvještaji brodogradilišta (broj zaposlenih na 31. prosinca)

Napomena: u 2013. i 2014. podatci za 3. maj su prikazani u izvještajima Uljanika, stoga se ne zbrajaju.

Iako su donedavno uglavnom bila u državnom vlasništvu, do kraja 2013., sva su velika brodogradilišta restrukturirana i privatizirana. Viktor Lenac je završio restrukturiranje i privatizaciju 1993. i danas posluje u okruženju s brodogradilištima koja tek prolaze kroz taj proces. Dva najveća dioničara brodogradilišta Viktor Lenac su Tankerska plovidba d.d. Zadar i Uljanik d.d. Pula. Privatizacija Viktora Lenca obavljena je po modelu organiziranog radničkog dioničarstva. Isto tako, najveći udio u vlasništvu Uljanika imaju domaće fizičke osobe (46%). Nakon privatizacije Uljanika, slijedila je njegova obvezujuća ponuda za preuzimanjem 3. maja, pa je Uljanik danas s 85,5% udjela vlasnik 3. maja. Brodosplit je u skoro 100%-tnom vlasništvu DIV brodogradnje d.o.o., a Brodotrogir u 95%-tnom vlasništvu Kermas Energije d.o.o (tablica 3).



**Tablica 3. Struktura vlasništva brodogradilišta u 2015. (u %)**

	<b>Dioničar</b>	<b>%</b>
<b>Brodosplit</b>	DIV - Brodogradnja d.o.o.	99,76
	HGK	0,13
	Uniqa d.d.	0,07
<b>Brodotrogir</b>	<b>Dioničar</b>	<b>%</b>
	Kermas Energija d.o.o.	95,24
	Mali dioničari	4,35
	CERP/RH	0,23
<b>Uljanik</b>	<b>Dioničar</b>	<b>%</b>
	Domaća fizička osoba	46,21
	Croatia osiguranje d.d.	9,93
	CERP/HZMO	7,74
<b>Viktor Lenac</b>	<b>Dioničar</b>	<b>%</b>
	Tankerska plovidba d.d. Zadar	36,95
	Uljanik d.d. Pula	34,67
	PBZ d.d. Skrbnički zbirni račun	8,13
<b>3. maj</b>	<b>Dioničar</b>	<b>%</b>
	Uljanik d.d.	85,46
	Domaća fizička osoba	12,44
	Ljekarne Prima Pharme	0,89

Izvor: Financijski izvještaji brodogradilišta

Za bolje poznavanje posljedica restrukturiranja i privatizacije, valja istaknuti da je DIV postao vlasnik Brodosplita početkom 2013. Nekoliko mjeseci nakon toga, Kermas Energija preuzela je Brodotrogir. Polovicom 2013. Uljanik (privatiziran 2012.) preuzeo je 3. maj.

Prihodi brodogradilišta u 2011. i 2013. veći su samo zbog činjenice da su u njima evidentirane potpore i subvencije države. Smanjenjem razine subvencija i potpora smanjivali su se prihodi, ali i rashodi brodogradilišta (tablica 4). Visoke državne potpore bile su i razlog ostvarivanja većih dobitaka u poslovanju.

Prihodi brodogradilišta nakon 2012. drastično se smanjuju. Jedino Uljanik u 2013. bilježi rast ukupnih prihoda, no i to je prividno jer nisu rasli prihodi od prodaje, nego financijski prihod koji je zapravo razlika između fer vrijednosti 3. maja i tržišne cijene u iznosu od oko 560 mil. kuna (to je prihod od povoljne kupnje). Ukupni su rashodi drastično smanjeni nakon privatizacije, zahvaljujući racionalizaciji troškova, otpuštanju radnika, te smanjenju visokih financijskih rashoda uzrokovanih visokim kamatama. Zahvaljujući visokim rezerviranjima Uljanika, ukupni su rashodi brodogradilišta u 2014. porasli. U 2014. Brodotrogir i Viktor Lenac bilježe minimalnu dobit, a ostala su brodogradilišta ostvarila gubitke.

**Tablica 4. Prihodi, rashodi, dobit/gubitak (prije poreza) brodogradilišta od 2011. do 2014.**

		2011.	2012.	2013.	2014.
Uljanik	Prihodi	1.811	1.541	2.010	1.550
	Rashodi	1.807	1.613	1.906	2.049
	Dobit/gubitak	4	-72	104	-499
3. maj	Prihodi	3.871	2.001	693	778
	Rashodi	1.423	924	712	993
	Dobit/gubitak	2.447	1.077	-19	-215
Brodosplit	Prihodi	3.811	3.508	1.323	514
	Rashodi	2.076	839	807	662
	Dobit/gubitak	1.736	2.669	516	-148
Brodotrogir	Prihodi	993	2.172	196	337
	Rashodi	856	363	194	329
	Dobit/gubitak	137	1.809	2	8
Viktor Lenac	Prihodi	354	255	283	367
	Rashodi	348	284	283	366
	Dobit/gubitak	6	-29	0	0
Ukupno	Prihodi	10.840	9.477	3.812	2.768
	Rashodi	6.510	4.023	3.191	3.406
	Dobit/gubitak	4.330	5.454	623	-639

Izvor: Konsolidirana revidirana godišnja izvješća brodogradilišta od 2011. do 2014. (na razini grupe)

Napomena: U 2013. i 2014. podatci za 3. maj se ne zbrajaju, jer su već prikazani u financijskim izvještajima Uljanika.

Prihodi od prodaje najvećih hrvatskih brodogradilišta od 2011. do 2013. se smanjuju, dok u 2014. rastu na 2 mlrd. kuna (tablica 5).

**Tablica 5. Prihodi od prodaje od 2011. do 2014. (u mil. kuna)**

	2011.	2012.	2013.	2014.
Uljanik	1.555	1.391	1.054	1.099
3. maj	761	516	432*	434*
Brodosplit	818	**376	180	425
Brodotrogir	393	254	57	169
Viktor Lenac	335	236	265	354
Ukupno	3.862	2.773	1.556	2.047

Izvor: Konsolidirana revidirana godišnja izvješća brodogradilišta od 2011. do 2014. (na razini grupe)

Napomene: \* Kod ukupnog zbroja, ti se podatci oduzimaju, jer su već objavljeni u konsolidiranim izvještajima Uljanika

\*\* Iz izvještaja za 2012./2013., jer u izvještajima za 2011./2012. nema podataka o prihodima od prodaje.

Prihodi od izvoza pet najvećih brodogradilišta od 2011. se smanjuju (tablica 6). U svjetskoj knjizi narudžbi Hrvatska je u studenom 2015. zauzimala 10. mjesto (iza Kine, Južne Koreje, Japana, Filipina, Rumunjske, Vijetnama, Brazila, Tajvana i SAD-a). Prva je Kina s 43% ukupnog tržišta, zatim Južna Koreja (29%), te Japan (21%). Hrvatska je u 2015. sudjelovala s oko 0,23% u svjetskoj proizvodnji, s 13% je iza Rumunjske (57%) druga u Europi (Hrvatska brodogradnja – Jadranbrod, 2015).

**Tablica 6. Prihodi od izvoza pet najvećih brodogradilišta od 2011. do 2014. (u mil. kuna).**

	2011.	2012.	2013.	2014.
Uljanik	n.d.	1.362	963	871
Viktor Lenac	289	215	164	312
3. maj	731	505	423	326
Brodosplit	723	*305	121	n.d.
Brodotrogir	3.565	215	0	0
<b>Ukupno</b>	<b>2.098</b>	<b>2.602</b>	<b>1.248</b>	<b>1.182</b>

Izvor: Konsolidirana revidirana godišnja izvješća brodogradilišta od 2011. do 2014. (na razini grupe)

Napomena: n.d. – nije dostupno.

\* Iz izvještaja za 2012./2013., jer u izvještajima iz 2011./2012. nema podataka o prihodima od prodaje/izvoza. U 2013. od ukupnog iznosa oduzimaju se podatci 3. maja, jer su već prikazani u prihodima od izvoza Uljanika.

U posljednjih nekoliko godina primjetan je značajan pad proizvodnje koji je rezultat povećane konkurencije i većih pritisaka EU-a na restrukturiranje brodogradilišta, a dijelom i slabog brodograđevnog tržišta. Javila se potreba za diferencijacijom proizvodnje, ulaskom u nove branše izvan gradnje brodova. Tako klasična brodogradnja počinje padati u sjenu *off shore* projekata, vjetroelektrana, brana i energetskih kontejnera. Bit će zanimljivo pratiti poslove koje će hrvatska brodogradilišta obavljati u budućnosti. Sudeći po trendovima diversifikacije proizvodnje, vrijednost isporučenih brodova bi mogla postati manje bitan podatak u analizi poslovanja velikih hrvatskih brodogradilišta.

## Kompenzirana bruto tonaža

Kompenzirana bruto tonaža (engl. *Compensated gross ton - CGT*) je jedinica kojom se mjeri *output* u brodogradnji. Temelji se na bruto tonaži (GT) ili punoj nosivosti broda (DTW) koja se prilagođava pomoću kompenzacijskih čimbenika relativne složenosti broda koji se odnose na trup, strojeve i opremu s obzirom na vrstu i veličinu broda. Najnovija formula za izračun jedinice CGT glasi:  $CGT = A \times gt^B$  pri čemu A predstavlja faktor vrste broda, *gt* je bruto tonaža broda, a B je faktor veličine broda (OECD, 2007).

Izražena u kompenziranoj bruto tonaži, vrijednost isporučenih brodova značajno se smanjuje (tablica 7).

Imajući to u vidu, razborita je odluka brodogradilišta da se postupno više usmjere na izvan-brodograđevnu proizvodnju te prošire tržišne mogućnosti. Privatizacija je bila logičan put prema strateškom pozicioniranju brodogradnje. Knjiga narudžbi hrvatskih brodogradilišta pokazuje da će proizvodnja mjerena kompenziranom bruto tonažom postupno rasti u narednom razdoblju (tablica 8).



**Tablica 7. Broj i vrijednost ugovorenih i isporučenih novogradnji brodova od 2011. do 2015.**

Godina	Isporuke	Uljanik	3. maj	Brodotrogir	Brodosplit	Kraljevica	Ukupno
2011.	CGT	114.416	91.691	23.223	75.673	0	305.003
	količina	5	5	1	3	1	15
2012.	CGT	52.434	62.544	45.978	22.522	27.891	211.369
	količina	4	5	2	3	2	16
2013.	CGT	39.488	73.158	0	2.622	0	115.268
	količina	3	14	0	1	0	18
2014.	CGT	17.586	85.453	0	8.084	0	111.123
	količina	5	31	0	1	0	37
2015.	CGT	44.929	29.070	49.069	8.084	0	131.152
	količina	5	10	4	1	0	20

Izvor: Izračun autorâ na temelju referentnih lista brodogradilišta

**Tablica 8. Knjiga narudžbi hrvatskih brodogradilišta na dan 1. siječnja 2016.**

Godina	Isporuke	Uljanik	3. maj	Brodosplit	Brodotrogir	Ukupno
2016.	količina	3	4	3	3	13
	CGT	59.221	74.184	3.792	31.284	168.481
2017.	količina	6	2	9	2	19
	CGT	149.767	24.380	66.181	16.602	256.930
2018.	količina	5	0	2	0	7
	CGT	103.728	0	0	0	103.728
2019.	količina	0	0	2	0	2
	CGT	0	0	32.116	0	32.116

Izvor: Hrvatska brodogradnja - Jadranbrod d.d.

Treba upozoriti na izostanak narudžbi Brodotrogira koji je još 2013. najavio diversifikaciju poslovanja, pri čemu je istaknuto servisiranje, održavanje i preinake plovila, usluge veza u moru i smještaj brodova na kopnu u novoizgrađenoj marini čiji se konačni dovršetak očekuje 2018. Očito je da Brodotrogir teško može osigurati kontinuitet poslovanja oslanjanjem isključivo na brodogradnju.

## Troškovi sanacije brodogradilišta

Iako su danas u privatnom vlasništvu, država je od 1992. do 2012. u sanacije brodogradilišta uložila više od 28 mlrd. kuna - prosječno oko 1,4 mlrd. kuna godišnje. I to nije sve. Od 2012. do 2017. u brodogradilišta se planira uložiti dodatnih 2,2 mlrd. kuna - 0,44 mlrd. kuna godišnje - što bi im nakon dužeg vremena trebalo osigurati financijsku stabilizaciju i poslovanje kao privatnih društava (tablica 9).

**Tablica 9. Sanacije brodograđevnih društava  
od 1992. do 2017. (u mlrd. kuna)**

	Uljanik	3. maj	Brodosplit	Brodotrogir	Kraljevica	Ukupno
Vjerovničke sanacije 1992. - 2002.*	2,6	2,6	3,8	1,1	0,5	10,7
Subvencije 2000. - 2005.	0,7	0,4	0,6	0,2	0,1	1,9
Subvencije 2006. - IX. 2009.	0,4	0,3	0,4	0,1	0,1	1,4
Protestirana državna jamstva 2008. - 2012. (s kamatama)	0,0	1,9	2,1	0,7	0,3	5,1
Preuzimanje obveza na dan 29. 2. 2012.**	0,7	2,6	3,3	1,8	0,9	9,4
<b>UKUPNO 1992. - 2012.</b>	<b>4,4</b>	<b>7,9</b>	<b>10,3</b>	<b>3,9</b>	<b>1,9</b>	<b>28,4</b>
Buduće potpore 2012. - 2017. (planirano)***	0,0	0,6	1,3	0,3	0,1	2,3
<b>UKUPNO 1992. - 2017.</b>	<b>4,4</b>	<b>8,5</b>	<b>11,6</b>	<b>4,3</b>	<b>1,9</b>	<b>30,6</b>

Izvor:  
MINGO (2012)

\* Sanacije u kojima je državni proračun sudjelovao sa 6,17 mlrd. kuna.

\*\* Preuzimanje ispunjenja duga i plaćanja obveza po kreditima s državnim jamstvima sa stanjem 29. 2. 2012. temeljem prihvaćenih programa restrukturiranja (obveze se odnose za razdoblje od 2003. do 2013.) i to: do visine tražbine brodograđilišta od RH s osnova naknade po Sporazumu, te otpis i pretvaranje preuzetih obveza po kreditima s državnim jamstvima u javni dug iznad visine tražbine brodograđilišta s osnova naknade po Sporazumu.

\*\*\* Buduće potpore za restrukturiranje koje bi teretile državni proračun od 2012. do 2017. (Za Brodotrogir i 3. maj radi se o procjeni; Kraljevica - otpremnine zaposlenicima).

Prva sanacija brodograđilišta u većinskom vlasništvu države u iznosu od 3,3 mlrd. kuna obavljena je od 1999. do 2001. Država je otpisala svoja potraživanja od brodograđilišta i dijelom ih zamijenila za ulog u novoj vlasničkoj strukturi. Sanirana su brodograđilišta Kraljevica (1999.), Uljanik, 3. maj, Brodosplit (2000.) i Brodotrogir (2001.).

Druga sanacija brodograđilišta počela je 2002. a država je do 2008. trebala osigurati 2,8 mlrd. kuna potpora. Međutim, nakon provedene sanacije iz 2002., država nije nastavila sanacijske programe.

Sukladno Predpristupnom ekonomskom programu iz 2004., Vlada je najavila privatizaciju prvo samo jednog, a potom i ostalih brodograđilišta do kraja 2004. To nije provedeno, pa je država nastavila pokrivati gubitke brodograđilišta.

U 2007., a značajnije u 2010., velik je dio državnih financijskih jamstava Republike Hrvatske izdan poduzećima u sektoru prerađivačke industrije, najvećim dijelom za zaduženje

brodogradilišta. Kako su brodogradilišta privatizirana i restrukturirana, od 2012. država više nije imala potrebe izdavati jamstva za njihova zaduživanja. No nakon dvije godine stanke, u 2015. brodogradnja opet postaje značajan korisnik državnih jamstava (tablica 10).

**Tablica 10. Izdana financijska jamstva od 2007. do 30. lipnja 2015. (u mlrd. kuna)**

	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015. (I-VI)
Jamstva brodogradnji	4,50	2,55	2,04	4,57	0,58	0,70	0,00	0,02	1,97
Ukupno izdana jamstva	5,09	12,60	6,04	5,59	10,36	9,63	9,39	7,94	13,60
Jamstva brodogradnji kao % ukupno izdanih jamstava	88,5	20,3	33,8	81,7	5,6	7,3	0	0,2	14,5

Izvor: Autori na temelju podataka Ministarstva financija o izdanim financijskim jamstvima od 2007. do 2015.

Od 1998. do 2015. protestirano je (dospjelo je državi na naplatu) 12,5 mlrd. kuna državnih jamstava od kojih se najveći dio od 5,23 mlrd. kuna odnosi na brodogradnju. Značajno smanjenje obveza brodogradilišta nakon 2012. rezultat je administrativnog manevra kojim je Vlada dug brodogradilišta u iznosu od 9,35 mlrd. kuna pretvorila u izravni javni dug, a dio obveza u vlasnički udio u brodogradilištima (tablica 11).

**Tablica 11. Protestirana financijska jamstva od 1998. do 31. listopada 2015. (u mlrd. kuna)**

	1998.-2006.	2007.-2015.	Ukupno
Brodogradnja	0,71	4,52	5,23
Ostali sektori	4,42	2,87	7,29
Ukupno	5,14	7,38	12,52

Izvor: Izračun autorâ temeljem Izvješća Vlade RH (2016.)

## Planovi privatizacija i modeli restrukturiranja

Sukladno odredbama članka 70. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, restrukturiranje brodogradilišta postao je jedan od važnijih preduvjeta pristupanja EU-u. Već 2007., na zahtjev Europske komisije, sva su brodogradilišta izradila planove restrukturiranja, ali ih je Komisija ocijenila neodrživim i neprovedivim. Vlada je 21. svibnja 2008. donijela odluku o privatizaciji brodogradilišta i od tada su obavljena tri kruga natječaja za privatizaciju.

Natječaj za prvi krug privatizacije (1. kolovoza 2009.) svih šest brodogradilišta bio je neuspješan. U drugom krugu (15. veljače 2010.) zaprimljene su valjane ponude za Brodotrogir, Brodosplit i 3. maj. Treći krug privatizacije objavljen je za brodogradilište Kraljevica (3. studenog 2010.) jer nije zaprimljena ni jedna ponuda u drugom krugu, te za 3. maj (24. siječnja 2011.), jer je investitor - koji se javio u drugom krugu - odbijen zbog financijskih poteškoća. Prema ocjeni Europske

komisije od 14. prosinca 2010., Uljanik više nije bio u teškoćama jer je vratio primljene državne potpore, pa se na njega više nisu primjenjivala pravila o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje. Europska Komisija je 25. siječnja 2011. prihvatila Program restrukturiranja Brodosplita od investitora DIV-a d.o.o. Samobor, čime su stvoreni preduvjeti za ulazak u fazu dogovaranja privatizacijskog ugovora između Vlade i DIV-a.

Na dan zatvaranja pregovora s EU-om (30. lipnja 2011.), Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja i Europska komisija prihvatili su planove restrukturiranja 3. maja, Kraljevice, i Brodotrogira, nakon čega se moglo početi s dogovaranjem pripreme ugovora o privatizaciji. Od tada do siječnja 2012. Vlada nije napravila značajan pomak u restrukturiranju brodogradilišta, zbog čega su se povećali planirani troškovi restrukturiranja za oko milijardu kuna. Zbog ubrzanja postupka, konačno su usvojene odluke i doneseni modeli restrukturiranja i privatizacije za Uljanik, Brodotrogir, Brodosplit i 3. maj. Vlada je za brodogradilište Kraljevicu otvorila stečajni postupak u srpnju 2012. (MINGO, 2012.).

Kako bi privukla privatni sektor da privatizira do tada prezadužena brodogradilišta, država je 2012. preuzela 9,35 mlrd. kuna kreditnih obveza brodogradilišta osiguranih državnim jamstvima i prenijela ih u dug opće države (tablica 9). Način obavljene privatizacije i više je nego zanimljiv.

Naime, 1990-ih godina država je (kao većinski vlasnik) pripisala brodogradilištima zemljište na kojem se nalaze. Budući da brodogradilišta uglavnom obavljaju djelatnost u lukama posebne namjene (brodogradilišne luke) kao pomorskom dobru, država je proširila granicu pomorskog dobra. Razlog proširivanja obuhvata pomorskog dobra je namjera države da kao vlasnik obavi prijebaj (kompenzaciju) međusobnih potraživanja i dugovanja (prava i obveza) s brodogradilištima te otpiše njihove obveze u zamjenu za povrat vlasništva nad pomorskim dobrom (nekretninama) na kojemu brodogradilišta obavljaju djelatnost. Na taj se način država zaštitila od rizika da novi kupci u privatizaciji ne postanu vlasnici vrijednog zemljišta. Tim procesom riješena su imovinsko-pravna pitanja u vrijednosti od oko 8,2 mlrd. kuna (tablica 12).

**Tablica 12. Obveze brodogradilišta kompenzirane zamjenom vlasništva na državnom pomorskom dobru u 2011.**

Brodogradilište	mil. kuna
Brodosplit	2.897
Brodotrogir	635
Kraljevica	369
3. maj	3.219
Uljanik	1.036
Ukupno	8.156

Izvor: Ministarstvo financija  
(2012: 481)

Brodogradilištima su otpisane obveze i stvoren je preduvjet za privatizaciju. Prema članku 36. stavku 1. Akta o pristupanju, sve obveze koje je preuzela Vlada u restrukturiranju brodogradilišta (sve državne potpore koje su primili poduzetnici od 1. ožujka 2006.) smatraju se potporama za restrukturiranje.<sup>1</sup> Doprinos poduzetnika planu restrukturiranja iz vlastitih

<sup>1</sup> Takve se potpore daju samo pod strogim uvjetima za ublažavanje šteta u tržišnom natjecanju.

sredstava mora biti stvaran, bez državnih potpora i mora iznositi najmanje 40% od ukupnih troškova restrukturiranja.

U postupku restrukturiranja preuzete su i kompenzacijske mjere temeljem kojih se Hrvatska obvezala smanjiti ukupni proizvodni kapacitet poduzetnika – u usporedbi s razinama od 1. lipnja 2011. s 471.324 na 372.346 CGT-a (kompenzirane bruto tonaže). Trajnim zatvaranjem navoza ili smanjivanjem površina poduzetnici smanjuju svoj proizvodni kapacitet najkasnije dvanaest mjeseci nakon potpisivanja ugovora o privatizaciji. Ukupna godišnja proizvodnja poduzetnika ograničava se na 323.600 CGT-a (tablica 13) za razdoblje od deset godina, počevši od 1. siječnja 2011.<sup>2</sup> Kompenzacijske se mjere propisuju radi neutraliziranja negativnog učinka odobrenih potpora na trgovinske uvjete (tržišno natjecanje). Mjere su propisane kako hrvatska brodogradnja (s obzirom na prilično velik iznos dobivenih državnih potpora) ne bi ostvarivala povoljniji položaj u odnosu na druga europska brodogradilišta.

**Tablica 13. Ograničenje godišnje proizvodnje brodogradilišta od 2011. do 2020. (u CGT-u)**

Brodogradilište	CGT	Potrebno smanjenja kapaciteta u 12 mjeseci od potpisa ugovora
Brodosplit i BSO	132.078	29.611
Brodotrogir	54.955	15.101
Kraljevica	26.997	9.636
3. maj	109.570	46.543
Ukupno	323.600	100.891

Izvor: MVEP

Poduzetnici se mogu s brodogradilištima (kojima je ograničena proizvodnja) međusobno sporazumjeti o revidiranju pojedinačnih ograničenja proizvodnje, te na temelju obvezujućih sporazuma odrediti koliki dio svoje pojedinačne proizvodne kvote (izraženo u CGT-u) ustupaju jedni drugima. Pritom moraju poštivati ukupno godišnje ograničenje proizvodnje od 323.600 CGT-a. Zanimljivo, ni jedno brodogradilište nije premašilo maksimalno dopuštenu količinu godišnje proizvodnje (tablica 7).

Planovima restrukturiranja utvrđen je niz drugih mjera koje svaki poduzetnik treba provesti kako bi osigurao dugoročnu održivost poslovanja. Europska komisija može naložiti državi povrat svih potpora za sanaciju i restrukturiranje danih poduzetniku od 1. ožujka 2006. sa složenim kamatama, i to u slučaju da:

- ugovor o privatizaciji nije potpisan ili u njega nisu u cijelosti uvršteni uvjeti utvrđeni u planu restrukturiranja - koji su prihvatile Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja i Komisija;
- poduzetnik nije dao vlastiti doprinos (bez državnih potpora) koji iznosi najmanje 40% od troškova restrukturiranja;
- smanjenje ukupnog proizvodnog kapaciteta nije obavljeno u roku od dvanaest mjeseci od potpisivanja ugovora o privatizaciji. U tom se slučaju povrat potpora zahtijeva samo od onih poduzetnika koji nisu ostvarili pojedinačna smanjenja kapaciteta navedena u tablici;

<sup>2</sup> Iznos od 372.346 CGT-a odnosi se na maksimalni proizvodni kapacitet koji je moguće ostvariti (trajnim zatvaranjem navoza maksimalni kapacitet se mora smanjiti). Iznos od 323.600 CGT-a odnosi se na maksimalno dopuštenu godišnju proizvodnju. Iznosi nisu identični jer brodogradilišta mogu međusobno ustupati svoje neiskorištene CGT-ove.

- prekorači ukupno ograničenje proizvodnje za poduzetnike (to jest 323.600 CGT-a) u bilo kojoj pojedinačnoj kalendarskoj godini između 2011. i 2020. U tom se slučaju povrat potpora traži od poduzetnika koji su prekoračili pojedinačna ograničenja proizvodnje.

Propisana je zabrana primanja novih potpora za sanaciju i restrukturiranje prije isteka najmanje deset godina od dana potpisivanja ugovora o privatizaciji. U suprotnom, Europska komisija će naložiti Vladi osiguranje povrata svih potpora za sanaciju i restrukturiranje koje su dodijeljene protivno navedenoj zabrani (MVEP, 2013). Tablica 14. prikazuje dinamiku državnih potpora i vlastiti doprinos brodogradilišta, sukladno procesu restrukturiranja.

**Tablica 14. Doprinos države i vlastiti doprinos brodogradilišta restrukturiranju prema ugovorima o privatizaciji (u mil. kuna)**

Doprinos brodogradilišta								
	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	Ukupno
Brodosplit	0	125	345	460	520	540	**414	2.404
Brodotrogir	0	134	310	294	264	*Ostalo	0	1.002
3. maj	0	56	190	203	194	*Ostalo	0	642
Doprinos države								
Brodosplit	404	480	270	150	110	89	0	1.503
Brodotrogir	0	93	162	75	0	0	0	***330
3. maj	0	140	237	191	146	134	0	847

Izvor: Izračun autorâ na temelju ugovora o privatizaciji

\* Preostali iznos do ispunjenja uvjeta od najmanje 40% troškova restrukturiranja pokrivenih iz vlastitog doprinosa.

\*\* Do 28. veljače 2018.

\*\*\* Za dodatni iznos od 50 mil. kuna za zbrinjavanje radnika nije donesen konkretan datum već je naveden rok od 30 dana od dana primitka potvrde o odobrenom Programu zbrinjavanja od strane nadležnog tijela i primitka izračuna troškova provođenja programa zbrinjavanja radnika, a najviše do iznosa od 50 mil. kuna.

## Utjecaj restrukturiranja i privatizacija na poslovanje brodogradilišta

Utjecaj restrukturiranja na zaposlenost i plaće analizira se s aspekta troškova zaposlenih i ukupnog broja zaposlenih na kraju poslovnih godina (31. prosinca) temeljem posljednjih dostupnih financijskih izvještaja (tablica 15).

Broj zaposlenih u velikim brodogradilištima smanjio se od 2011. do 2014. za oko 2.700 (25,5%). Ohrabruje činjenica da su prosječne mjesečne neto plaće rasle u 2014. u odnosu na 2013. za 5,5%, pri čemu je samo u 3. maju došlo do smanjenja prosječnih neto plaća. Povećan je broj zaposlenih za 1,8%, što je prvo povećanje zaposlenih nakon 2010. Iako se u izvještajima ne spominje, u posljednje dvije godine plaće u brodogradilištima nisu bile redovite, pa je bilo nekoliko štrajkova radnika Brodosplita i 3. maja zbog zakašnjelih plaća i nametanja strožih uvjeta rada.

U 2014. je u velikim hrvatskim brodogradilištima bilo 7.793 zaposlenih što je 0,6% ukupno zaposlenih odnosno 0,71% ukupnog broja zaposlenih u pravnim osobama. Udio zaposlenih u brodogradnji postupno se smanjuje što je posljedica restrukturiranja i nastojanja da postanu

financijski zdravi subjekti, neovisni o pomoći države. Kad bi se promatrali zaposleni u svim brodogradilištima (malim, srednjim i velikim) tada bi udio u ukupnoj zaposlenosti iznosio od 2 do 5%, a s kooperantima i do 10% (prema podacima HB Jadranski brod).

Za cjelovito sagledavanje financijske pozicije treba pogledati kretanja obveza brodogradilišta tijekom procesa restrukturiranja i privatizacija (tablica 16). Dva su zanimljiva trenda – značajno smanjenje dugoročnih obveza (zbog njihova pretvaranja u dug države), te postupni rast kratkoročnih obveza.

**Tablica 15. Zaposlenost i trošak zaposlenih u brodogradilištima od 2011. do 2014.**

	Uljanik	Viktor Lenac	3. maj	Brodosplit	Brodotrogir	Ukupno	Uljanik
2011.	Broj zaposlenih	2.663	598	2.515	3.491	1.239	10.506
	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	304	70	262	365	118	1.119
	Pros. mjes. neto plaća (u kunama)	5.675	5.756	5.261	5.309	4.606	5.321
2012.	Broj zaposlenih	2.631	573	1.824	3.255	1.203	9.486
	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	312	60	192	351	105	1.021
	Pros. mjes. neto plaća (u kunama)	5.902	5.285	5.375	5.595	4.387	5.309
2013.	Broj zaposlenih	3.956	509	1.307	2.259	932	7.656
	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	489	51	174	179	85	803
	Pros. mjes. neto plaća (u kunama)	6.264	5.065	6.834	4.087	4.611	5.372
2014.	Broj zaposlenih	3.826	537	1.242	2.447	983	7.793
	Trošak zaposlenih (u mil. kn)	479	59	132	255	109	902
	Pros. mjes. neto plaća (u kunama)	6.286	5.428	5.463	5.820	5.345	5.668

Izvor: Izračun autorâ na temelju konsolidiranih revidiranih godišnjih izvješća brodogradilišta od 2011. do 2014. (na razini grupe)

*Napomena: Od 2013. konsolidirani izvještaji Uljanika obuhvaćaju i podatke za 3. maj pa se stoga njihovi podatci međusobno ne zbrajaju već se u obzir uzimaju samo podatci Uljanika, dok se kod izračuna prosječnih plaća uzimaju u obzir prosječne plaće Uljanika i 3. maja; kako bi podatci bili usporedivi, u obzir se uzimaju broj zaposlenih na kraju promatranog razdoblja (31. prosinca) te ukupni trošak zaposlenih, jer pojedina brodogradilišta u izvještajima nisu objavila podatke o prosječnom broju zaposlenih.*

\*Podatci prema izvještaju iz 2011., a prema izvještaju iz 2014. iznosi 117,6 mil. kuna.

Ukupne obveze brodogradilišta nakon privatizacije drastično su se smanjile. Nakon što im je otpisala dugove, država je značajno ograničila davanje jamstava. Zbog toga brodogradilišta nisu



u mogućnosti doći do visokih dugoročnih kredita kao prije, pa se sukladno tome i njihove dugoročne obveze smanjuju. U 2014. većinu obveza brodogradilišta čine kratkoročne obveze (88%). One se smanjuju nakon privatizacije, a onda se bilježi njihov blagi rast koji se može opravdati većom poslovnom aktivnošću. Naime, većina se kratkoročnih obveza odnosi na kratkoročne obveze prema dobavljačima i obveze za primljene predujmove koje bi se trebale podmiriti nakon isporuke brodova ili dovršetka nekog drugog dogovorenog posla.

Financijski položaj brodogradnje detaljnije se analizira pomoću relevantnih financijskih pokazatelja - likvidnosti, imovine i zaduženosti, ekonomičnosti i financiranja te prosječnog vremena naplate potraživanja i podmirenja obveza. Podatci se prate za četiri brodogradilišta koja su od 2011. do 2014. u procesu restrukturiranja i privatizacije (Uljanik, 3. maj, Brodotrogir i Brodosplit).

**Tablica 16. Obveze brodogradilišta od 2011. do 2014. (u mil. kuna)**

	Obveze	2011.	2012.	2013.	2014.
Uljanik	Kratkoročne	957	852	1.362	1.791
	Dugoročne	620	522	631	148
	Ukupno	1.577	1.374	1.993	1.939
3. maj	Kratkoročne	4.249	151	212	402
	Dugoročne	523	0	0	0
	Ukupno	4.772	151	212	402
Brodosplit	Kratkoročne	4.334	339	323	219
	Dugoročne	1.589	57	97	90
	Ukupno	5.923	396	420	309
Brodotrogir	Kratkoročne	1.240	33	111	336
	Dugoročne	1.380	22	56	40
	Ukupno	2.620	55	167	376
Viktor Lenac	Kratkoročne	94	81	74	141
	Dugoročne	11	74	77	75
	Ukupno	105	155	151	216
Sveukupno	Kratkoročne	10.874	1.456	1.870	2.487
	Dugoročne	4.123	675	861	353
	Ukupno	14.997	2.131	2.731	2.840

Izvor: Konsolidirana revidirana godišnja izvješća brodogradilišta od 2011. do 2014. (na razini grupe)

*Napomena: U 2013. i 2014. podatci za 3. maj se ne zbrajaju, jer su već prikazani u financijskim izvještajima Uljanika.*

Likvidnosna pozicija hrvatskih brodogradilišta je zadovoljavajuća (tablica 17). Svi pokazatelji likvidnosti u 2012. očekivano su rasli zbog preuzimanje njihovih obveza od države, nakon čega u 2013. dolazi do pada, a onda i ponovnog rasta u 2014. Likvidnost brodogradilišta je zadovoljavajuća, posebice ako promatramo koeficijent ubrzane i tekuće likvidnosti čije su prosječne vrijednosti 1,47, odnosno 1,82 u 2014. Prosjek kviri brodogradilište Uljanik čiji su koeficijenti ubrzane i tekuće likvidnosti manji od 1 i konstantno su u padu od 2010., ali u 2014. je vidljiv blagi oporavak. (Prilog P.I.). Također, Viktor Lenac bilježi sve manju likvidnost od 2011.



**Tablica 17. Pokazatelji likvidnosti četiri velika brodogradilišta od 2011. do 2014.**

Koeficijent likvidnosti	2011.	2012.	2013.	2014.
Trenutne	0,07	1,02	0,43	0,11
Ubrzane	0,72	2,29	1,33	1,47
Tekuće	0,82	2,65	1,74	1,82

Izvor: Izračun autorâ na temelju konsolidiranih financijskih izvještaja

Napomena: Analiza ne obuhvaća Viktor Lenac koji je ranije završio proces restrukturiranja.

Koeficijenti obrtaja imovine pokazuju da brodogradilištima nedostaje veći tržišni udio, odnosno prihod (tablica 18). Nakon 2012. sva brodogradilišta bilježe rast vrijednosti imovine koji nije praćen rastom prihoda, zbog čega su koeficijenti obrtaja imovine u padu. Visoki koeficijenti u 2011. i 2012. uglavnom su rezultat visokih državnih potpora. Dobra strana restrukturiranja je da je koeficijent zaduženosti unutar prihvatljivih granica, međutim, i dalje se kod Uljanika i Brodotrogira nalazi iznad granice od 50% koja se smatra prekretnicom između „bolesnih i zdravih“ subjekata (Prilog P.2.). Viktor Lenac bilježi rast koeficijenta obrtaja imovine od 2012., dok se zaduženost od 2008. konstantno povećava. Tako je 2014. po prvi puta koeficijent zaduženosti bio veći od 50%. Uzmemo li u obzir da je prosječni koeficijent zaduženosti u 2010. iznosio 3, a 2014. iznosi 0,62, uz to da je vrijednost državnih potpora u 2013. i 2014. drastično smanjena nakon otpisa obveza iz 2012., postavlja se pitanje zbog čega se s privatizacijom toliko dugo čekalo. Da je obavljena znatno ranije, izbjegle bi se i nametnute kompenzacijske mjere EU-a (zbog visokih državnih potpora) sektoru brodogradnje.

**Tablica 18. Pokazatelji imovine i zaduženosti četiri velika brodogradilišta od 2011. do 2014.**

Koeficijent obrtaja imovine	2011.	2012.	2013.	2014.
Ukupne	1,08	4,93	0,82	0,65
Dugotrajne	11,25	15,24	1,81	1,82
Kratkotrajne	1,36	7,43	1,61	0,97
Koeficijent zaduženosti	1,71	0,50	0,51	0,62

Izvor: Financijska agencija, izračun autorâ na temelju konsolidiranih financijskih izvještaja

Napomena: Analiza ne obuhvaća Viktor Lenac koji je ranije završio proces restrukturiranja

Kod koeficijenta obrta potraživanja ukupna kratkotrajna potraživanja umanjena su za kratkotrajna potraživanja od države kako bi se dobio podatak o trajanju naplate potraživanja od kupaca i povezanih društava koji je relevantan jer brodogradilišta bilježe velika potraživanja od države što bi moglo navesti na manjkave zaključke<sup>3</sup>. Također, promatrani su samo prihodi od prodaje (bez prihoda od države). Kod koeficijenta obrta obveza uključeni su svi rashodi i kratkoročne obveze (tablica 19).

<sup>3</sup> To je obveza subvencija za restrukturiranja brodogradilišta iz ranijih godina u iznosu od 979 mil. kuna - 444 mil., u 2015. 313 mil. u 2016. i 223 mil. kuna u 2017. (Vlada RH, 2016).



**Tablica 19. Trajanje naplate potraživanja i podmirenja obveza (u danima) četiri velika brodogradilišta od 2011. do 2014.**

	2011.	2012.	2013.	2014.
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	18,61	14,61	14,44	4,34
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	32	51	89	177
Koeficijent obrta obveza	0,85	5,39	2,25	1,91
Trajanje plaćanja obveza	644	108	181	240

Izvor: Financijska agencija, izračun autorâ na temelju konsolidiranih financijskih izvještaja

*Napomena: Analiza ne obuhvaća Viktor Lenac koji je ranije završio proces restrukturiranja.*

U 2014. probleme s naplatom potraživanja imaju Brodosplit i 3. maj (Prilog P.3.). Zanimljivo, u 2014. godini 3. maj ima značajan porast trajanja naplate potraživanja od povezanih poduzetnika, dok Uljanik bilježi značajan porast trajanja plaćanja obveza. Kako su ta poduzeća međusobno povezana, možemo zaključiti da Uljanik kasni s isplatom obveza prema 3. maju. Brodogradilišta uglavnom nemaju problema s naplatom potraživanja od kupaca, osim Brodosplita i 3. maja. Tako Brodosplit u 2014. bilježi prosječno trajanje naplate potraživanja od kupaca od 320 dana, a 3. maj 285 dana. Primjetan je i porast trajanja plaćanja obveza kod svih brodogradilišta nakon 2012. Međutim, trajanje plaćanja obveza znatno se smanjilo u odnosu na vrijeme prije privatizacije.

**Tablica 20. Pokazatelji ekonomičnosti poslovanja i financiranja četiri najveća brodogradilišta od 2011. do 2014.**

Ekonomičnost:	2011.	2012.	2013.	2014.
Ukupnog poslovanja	1,68	3,32	1,17	0,84
Poslovanja prodaje	1,73	3,43	1,11	0,84
Financiranja	0,39	1,28	2,04	0,91
Bruto marža profita	0,31	0,52	0,11	-0,22

Izvor: Financijska agencija, izračun autorâ na temelju konsolidiranih financijskih izvještaja

*Napomena: Analiza ne obuhvaća Viktor Lenac koji je ranije završio proces restrukturiranja.*

Pokazatelji ukupnog poslovanja i pokazatelji ekonomičnosti poslovanja prodaje gotovo su jednaki nakon značajnijih rezova državnih potpora i subvencija. Prema računima dobiti i gubitka, financijske aktivnosti brodogradilišta gotovo su zanemarive u usporedbi s poslovnim aktivnostima, što je očekivano zbog njihove izrazito proizvodne orijentacije. Ekonomičnost ukupnog poslovanja i prodaje u 2014. zabrinjavajuća je i niža od 1 što pokazuje da rashodi premašuju prihode. U 2013. graniče s 1 svi osim Brodosplita koji popravlja ukupni prosjek. Međutim, taj podatak treba tumačiti s oprezom jer je Brodosplit u prihodima 2013. prikazao sve buduće potpore koje bi trebao primiti od države do 2017. tako da je prividno povećao prihode (Prilog P.4.). Bruto marža profita do 2014. je pozitivna, dok je u 2014. zbog gubitaka svih brodogradilišta (osim Brodotrogira) u negativnom predznaku. Valja napomenuti veliku nekonzistentnost i netransparentnost u financijskim izvještajima Brodotrogira, gdje su npr. u izvještajima iz godine 2013./14. kratkoročne obveze grupe na dva mjesta različito prikazane (str. 12. i str. 47).

## Zaključak

Brodogradnja je u Hrvatskoj dugo vremena percipirana kao jedna od glavnih industrijskih grana zbog velikog broja zaposlenih, izvozne orijentacije i velikog broja kooperanata na izravan ili neizravan uključenih u proizvodnju brodova. Činjenica da se radi o strateškoj industrijskoj grani često je opravdavala značajnu državnu pomoć izravno subvencijama i potporama, preuzimanjem dugova brodogradilišta, ali i neizravno – izdavanjem jamstava. Pristupanjem EU-u, Vlada je počela inzistirati na restrukturiranju i privatizaciji brodogradilišta. U sanaciju i restrukturiranje brodogradilišta uloženo je oko 30 mlrd. kuna. Taj podatak otkriva stvarnu sliku poslovanja hrvatskih brodogradilišta koja nisu bila dorasla tržišnim izazovima i opstajala su isključivo na teret državnog proračuna. Razlozi zbog kojih poslovanje brodogradilišta nije bilo samoodrživo nisu predmet analize, no u daljnjem bi istraživanju zasigurno trebalo sveobuhvatnije analizirati i poslovanje njihovih kooperanata.

Kao rezultat procesa restrukturiranja, brodogradilišta su značajno smanjila broj zaposlenih, a prisutan je i pad proizvodnje koji nije samo rezultat restrukturiranja nego i slabog stanja na brodograđevnom tržištu, ali i kompenzacijskih mjera kojima se Hrvatska obvezala smanjiti ukupni proizvodni kapacitet s 471.324 na 372.346 CGT-a. Prihodi od prodaje i od izvoza pet najvećih brodogradilišta se smanjuju, a odluka da se brodogradilišta postupno usmjeravaju na izvan-brodograđevnu proizvodnju pokazala se razboritom.

U financijskom poslovanju brodogradilišta prisutna su dva zanimljiva trenda - značajno smanjenje dugoročnih obveza (zbog njihova pretvaranja u dug države), te postupni rast kratkoročnih obveza. Nakon što im je otpisala dugove, država je u samo dvije godine prestala s davanjem jamstava. Zbog toga brodogradilišta nisu realizirala značajnija dugoročna kreditna zaduženja kao što je to bio slučaj ranije. Većina kratkoročnih obveza odnosi se na obveze prema dobavljačima i obveze za primljene predujmove koje bi se trebale podmiriti nakon isporuke brodova ili dovršetka nekog drugog dogovorenog posla.

Likvidnosna pozicija hrvatskih brodogradilišta je zadovoljavajuća. Svi pokazatelji likvidnosti u 2012. očekivano su rasli zbog preuzimanja njihovih obveza od strane države. Koeficijenti obrtaja imovine ipak pokazuju da brodogradilištima nedostaje veći tržišni udio, odnosno prihod. Koeficijent zaduženosti nakon restrukturiranja brodogradilišta uglavnom je unutar prihvatljivih granica. Međutim, i dalje se kod Uljanika i Brodotrogira nalazi iznad granice od 50% koja se smatra prekretnicom između „bolesnih i zdravih“ poslovnih subjekata. Ekonomičnost ukupnog poslovanja i prodaje u 2014. zabrinjavajuća je i niža od 1 što pokazuje da rashodi premašuju prihode. U 2013. tek Brodosplit popravljiva prilično nepovoljnu sliku, no taj podatak treba tumačiti s oprezom jer je Brodosplit u приходима 2013. prikazao sve buduće potpore koje bi trebao primiti od države do 2017.

Učinci restrukturiranja i privatizacije brodogradilišta su pozitivni te je pitanje zbog čega se ranije nije pristupilo tim procesima koji bi stvarali uštede u proračunu, a mogle su se izbjeći i kompenzacijske mjere kojima je EU inzistirao na smanjenju proizvodnje. Posljedice restrukturiranja i sanacije brodogradnje imat će dugoročne posljedice za javne financije. Uzme li se u obzir činjenica da je proračun opće države uglavnom u deficitu, može se zaključiti da su potpore brodogradnji većim dijelom financirane dugom. Drugim riječima, oko 30 mlrd. javnog duga stvoreno je kao posljedica restrukturiranja i sanacije brodogradnje, a uzimanjem u obzir rastućih rashoda za kamate koje se plaćaju na taj dug, potpuni učinak je i veći.



Kvazi-fiskalne aktivnosti u poslovanju brodogradnje i značajni fiskalni rizici (koji su se pretvorili u izravne obveze) trebaju biti pouka budućim vladama u formiranju gospodarskih politika i donošenju odluka o privatizacijama i davanju imovine u koncesije. Na primjeru brodogradnje, pokazalo se da je iluzorno očekivati promjenu poslovnog usmjerenja poduzeća u sektorima u kojima je država vlasnik i koji su kontinuirano ovisni o državnoj pomoći. Privatizacija takvih društava je nužna, a pravovremene odluke mogu spriječiti veće troškove i štete za državni proračun i financijski položaj postojećih i budućih generacija poreznih obveznika. Vlada mora ograničiti i potpuno eliminirati odobravanja državnih jamstava brodogradilištima kojima je 2015. ponovno odobrila jamstva u iznosu od 1,9 mlrd. kuna. Brodogradilišta su se počela ponašati kao privatna društva s prodajom svojih potraživanja prema državi (temeljem potraživanja za subvencije) faktoring poduzećima. Nema razloga da se i država na isti način ne ponaša prema brodogradilištima uskraćujući im nove subvencije i državna jamstva.

## Literatura

- Hrvatska brodogradnja – Jadranbrod, 2015. *Svjetsko brodograđevno tržište – studeni 20015*. Hrvatska brodogradnja – Jadranbrod.
- MINGO, 2012. *Retrospektiva procesa sanacije i restrukturiranja brodograđevne industrije u Republici Hrvatskoj*. Zagreb: Ministarstvo gospodarstva Republike Hrvatske.
- Ministarstvo financija, 2009. *Godišnji izvještaj o izvršenju Državnog proračuna*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2010. *Godišnji izvještaj o izvršenju Državnog proračuna za 2010*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2011. *Godišnji izvještaj o izvršenju Državnog proračuna za 2011. godinu*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2012. *Izvještaj o danim državnim jamstvima i izdacima po državnim jamstvima u 2012. godini*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2013. *Izvještaj o danim državnim jamstvima i izdacima po državnim jamstvima u 2013. godini*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2014a. *Izvještaj o danim državnim jamstvima i izdacima po državnim jamstvima u 2014. godini*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- Ministarstvo financija, 2015a. *Polugodišnji izvještaj o izvršenju Državnog proračuna Republike Hrvatske za prvo polugodište 2015. godine. Nacrt prijedloga*. Zagreb: Ministarstvo financija.
- MVEP, 2013. *Ugovor o pristupanju RH europskoj uniji*. Zagreb: Ministarstvo vanjskih i europskih poslova RH
- OECD, 2007. *Compensated gross ton (CGT) system*. Paris: OECD.
- Vlada RH, 2016. *Izvješće o radu Vlade Republike Hrvatske i o preuzetim i nepodmirenim obvezama u mandatu predsjednika Zorana Milanovića*. Zagreb: Vlada RH.

## Prilozi

Tablica P.1. Pokazatelji likvidnosti po brodogradilištima od 2011. do 2014.

Koeficijent likvidnosti:	2011.	2012.	2013.	2014.
<b>ULJANIK</b>				
Trenutne	0,11	0,06	0,18	0,06
Ubrzane	0,57	0,45	0,47	0,53
Tekuće	0,87	0,7	0,67	0,69
<b>3. maj</b>				
Trenutne	0,06	0,64	0,72	0,11
Ubrzane	0,9	3,77	1,68	2,7
Tekuće	0,93	4,42	2,06	3,03
<b>BRODOTROGIR</b>				
Trenutne	0,07	2,71	0,64	0,09
Ubrzane	0,65	3,24	1,37	0,74
Tekuće	0,70	3,51	1,76	0,94
<b>BRODOSPLIT</b>				
Trenutne	0,04	0,68	0,17	0,19
Ubrzane	0,77	1,68	1,80	1,90
Tekuće	0,78	1,96	2,48	2,62
<b>VIKTOR LENAC</b>				
Trenutne	0,03	0,29	0,20	0,07
Ubrzane	1,37	0,98	0,87	0,56
Tekuće	1,72	1,27	1,13	0,72

Izvor: Financijska agencija; izračun autorâ na temelju konsolidiranih financijskih izvještaja

**Tablica P.2. Pokazatelji imovine i zaduženosti  
po brodogradilištima od 2011. do 2014.**

Koeficijent obrtaja imovine:	2011.	2012.	2013.	2014.
<b>ULJANIK</b>				
Ukupne*	1,22	1,21	0,86	0,66
Dugotrajne	2,79	2,28	1,43	1,4
Kratkotrajne	2,18	2,58	2,19	1,26
Koeficijent zaduženosti*	1,07	1,08	0,86	0,83
<b>3. maj</b>				
Ukupne	0,92	2,23	0,71	0,54
Dugotrajne	14,58	8,61	1,3	3,38
Kratkotrajne	0,98	3	1,59	0,64
Koeficijent zaduženosti	1,13	0,17	0,22	0,28
<b>BRODOTROGIR</b>				
Ukupne	1,15	12,61	0,76	1,02
Dugotrajne	15,47	38,00	2,17	1,83
Kratkotrajne	1,15	18,88	1,00	1,06
Koeficijent zaduženosti	3,05	0,32	0,64	1,14
<b>BRODOSPLIT</b>				
Ukupne	1,03	3,67	0,97	0,38
Dugotrajne	12,15	12,07	2,33	0,67
Kratkotrajne	1,12	5,27	1,65	0,90
Koeficijent zaduženosti	1,59	0,41	0,31	0,23
<b>VIKTOR LENAC</b>				
Ukupne	1,14	0,72	0,79	0,95
Dugotrajne	2,34	1,00	1,03	1,30
Kratkotrajne	2,20	2,49	3,40	3,59
Koeficijent zaduženosti	0,34	0,43	0,42	0,56

Izvor: Financijska agencija;  
izračun autorâ na temelju  
konsolidiranih financijskih  
izvještaja

Napomena: \* bez troškova budućeg razdoblja i obračunatih prihoda

**Tablica P.3. Trajanje naplate potraživanja  
i podmirenja obveza (u danima)**

	2011.	2012.	2013.	2014.
<b>ULJANIK</b>				
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	17,23	13	17,42	9,35
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	21	28	21	39
Koeficijent obrta obveza	1,89	1,89	1,4	1,14
Trajanje plaćanja obveza	193	193	261	319
<b>3. maj</b>				
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	12,47	23,93	25,64	1,28
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	29	15	14	285
Koeficijent obrta obveza	0,33	6,12	3,36	2,47
Trajanje plaćanja obveza	1090	60	109	148
<b>BRODOTROGIR*</b>				
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	39,45	18,94	13,45	5,59
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	9	19	27	65
Koeficijent obrta obveza	0,69	11,08	1,75	0,98
Trajanje plaćanja obveza	529	33	208	373
<b>BRODOSPLIT</b>				
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	5,28	2,55	1,25	1,14
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	69	143	292	320
Koeficijent obrta obveza	0,48	2,47	2,50	2,79
Trajanje plaćanja obveza	762	147	146	131
<b>VIKTOR LENAC</b>				
Koeficijent obrta potraživanja (bez države)	6,52	7,24	6,28	7,42
Trajanje naplate potraživanja (bez države)	56	50	58	49
Koeficijent obrta obveza	3,72	3,53	3,84	2,59
Trajanje plaćanja obveza	98	103	95	141

Izvor: Financijska agencija,  
izračun autorâ na temelju  
konsolidiranih financijskih  
izvještaja od 2011. - 2014.  
(na razini grupe)

Napomena: \* U izvještajima iz godine 2013./14., na dva su mjesta prikazani različiti podatci koji se onose na kratkoročne obveze, stoga su u izračun uzeti iznosi iz bilanci iz godine 2013./14. te prethodnih godina.



**Tablica P.4. Pokazatelji ekonomičnosti i financiranja  
brodogradilišta od 2011. do 2014.**

<b>Ekonomičnost:</b>	<b>2011.</b>	<b>2012.</b>	<b>2013.</b>	<b>2014.</b>
<b>ULJANIK</b>				
Ukupnog poslovanja	1,01	0,96	1,05	0,76
Poslovanja prodaje	1,02	0,99	0,79	0,77
Financiranja	0,73	0,62	3,89	0,6
Bruto marža profita	0,002	-0,05	0,05	-0,32
<b>3. maj</b>				
Ukupnog poslovanja	2,72	2,17	0,97	0,78
Poslovanja prodaje	3,49	2,36	0,98	0,77
Financiranja	0,26	0,58	0,71	1,33
Bruto marža profita	0,63	0,54	-0,03	-0,28
<b>BRODOTROGIR</b>				
Ukupnog poslovanja	1,16	5,98	1,01	1,03
Poslovanja prodaje	1,75	6,05	1,00	1,02
Financiranja	0,03	2,28	3,27	1,31
Bruto marža profita	0,14	0,83	0,01	0,02
<b>BRODOSPLIT</b>				
Ukupnog poslovanja	1,84	4,18	1,64	0,78
Poslovanja prodaje	0,68	4,33	1,67	0,81
Financiranja	0,53	1,62	0,28	0,39
Bruto marža profita	0,46	0,76	0,39	-0,29
<b>VIKTOR LENAC</b>				
Ukupnog poslovanja	1,02	0,90	1,001	1,001
Poslovanja prodaje	1,01	0,90	1,01	1,01
Financiranja	2,13	0,73	0,61	0,41
Bruto marža profita	0,02	-0,11	0,001	0,001

Izvor: Financijska agencija,  
izračun autorâ na temelju  
konsolidiranih financijskih  
izvještaja od 2011. - 2014.  
(na razini grupe)



# Fiscus

**Fiscus** je analitička serijska publikacija Instituta za javne financije. Predmet analiza su aktualna ekonomska pitanja koja utječu na stabilnost javnih financija ili se odnose na proizvodnju dobara i pružanje usluga od šireg društvenog interesa. Riječ je o temama kojima u znanstvenoj i stručnoj javnosti nije posvećena primjerena pozornost, a odnose se na sektore ekonomije u kojima je na bilo koji način (izravno ili neizravno) zastupljen javni interes. Na znanstvenim i stručnim temeljima se nastoje osnažiti i potaknuti rasprave o uspostavljanju i očuvanju stabilnosti hrvatskih državnih financija i gospodarstva promoviranjem transparentnog, razboritog i odgovornog upravljanja. Stoga su teme usmjerene na identifikaciju i kvantifikaciju potencijalnih rizika koji mogu narušiti stabilnost javnih financija, razvoj tržišta, konkurentnost hrvatskog gospodarstva i ekonomski položaj stanovništva.

Vizija Fiscusa je postati pouzdani izvor sektorskih analiza kroz prizmu međudjelovanja javnog i privatnog sektora u Hrvatskoj.

Misija Fiscusa je identificirati ključne izazove s kojima se suočavaju pojedini gospodarski sektori i nuditi prijedloge za poboljšanje i očuvanje dugoročne stabilnosti hrvatske ekonomije.

Glavni ciljevi su:

- dubinska analiza financijskog poslovanja institucija u javnom sektoru i institucija koje su na bilo koji način povezane s proizvodnjom dobara i pružanjem usluga od šireg društvenog interesa;
- bolje razumijevanje financijskih posljedica njihova poslovanja i povećanje odgovornosti;
- pružanje objektivne informacije široj stručnoj javnosti i investitorima o njihovom poslovanju;
- pomoći u uklanjanju administrativnih prepreka razvoju konkurentnosti i tržišta.

Nakladnik: Institut za javne financije  
Zagreb, Smičiklasova 21  
Tel. (+385 1) 4886 444 | [fiscus@ijf.hr](mailto:fiscus@ijf.hr)  
Urednici: Anto Bajo i Marko Primorac  
[www.ijf.hr/fiscus](http://www.ijf.hr/fiscus)

