

Analiza poslovanja brodskih prijevoznika tereta u Reublici Hrvatskoj

Štimac, Vedran

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:311884>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-18**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli,

Fakultet ekonomije i turizma

„Dr. Mijo Mirković“

VEDRAN ŠTIMAC

**ANALIZA POSLOVANJA BRODARSKIH PRIJEVOZNIKA
TERETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Završni rad

Pula, 2015.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli,
Fakultet ekonomije i turizma
„Dr. Mijo Mirković“

VEDRAN ŠTIMAC

**ANALIZA POSLOVANJA BRODARSKIH PRIJEVOZNIKA
TERETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Završni rad

JMBAG: 0303013750

Broj Indeksa: 1154-e, redovni student

Kolegij : Revizija i analiza poslovanja

Smjer studija: Financijski management

Mentor: Izv. prof. dr.sc. Robert Zenzerović

Pula, 2015.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisan Vedran Štimac, kandidat za sveučilišnog prvostupnika Financijskog managementa, ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mojeg vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz bilo koje necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Pula, rujan 2015.

Student

(Vedran Štimac)

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Općenito o morskom brodarstvu.....	3
2.1. Povijest pomorskog prijevoza.....	3
2.2. Značenje morskog brodarstva.....	4
2.3. Osnovni pojmovi djelatnosti morskog brodarstva.....	5
3. Brodarski prijevoznici tereta u Republici Hrvatskoj.....	12
4. Nefinancijski – fizički pokazatelji poslovanja.....	16
4.1. Analiza općih fizičkih pokazatelja poslovanja na razini djelatnosti.....	16
4.2. Analiza općih fizičkih pokazatelja poslovanja brodarskih prijevoznika tereta.....	19
4.3. Osvrt na tržište brodarskih prijevoznika tereta u analiziranom periodu.....	24
5. Financijski izvještaji.....	29
5.1. Analiza financijskih izvještaja.....	30
5.2. Analiza financijskih izvještaja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pomoću horizontalne i vertikalne analize.....	31
5.2.1. Analiza Bilance.....	32
5.2.2. Analiza Računa dobiti i gubitka.....	40
5.2.3. Analiza izvještaja o novčanom tijeku.....	45
6. Analiza pomoću financijskih pokazatelja.....	47
6.1. Analiza financijskih izvještaja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pomoću financijskih pokazatelja.....	48
6.1.1. Pokazatelji likvidnosti.....	48
6.1.2. Pokazatelji zaduženosti.....	51
6.1.3. Pokazatelji aktivnosti.....	53
6.1.4. Pokazatelji profitabilnosti.....	56

6.1.5. Pokazatelji na temelju novčanog toka.....	59
6.1.5.1. Pokazatelji ocjene likvidnosti i solventnosti.....	60
6.1.5.2. Pokazatelj povrata novčanog toka.....	63
7. Zaključak.....	65
Literatura.....	67
Popis tablica.....	70
Popis slika.....	70
Popis grafikona.....	71
Popis priloga.....	73
Sažetak na hrvatskom jeziku.....	75
Sažetak na engleskom jeziku (Summary).....	76
Prilozi.....	77 - 99

1. Uvod

Djelatnost morskog brodarstva, kako u svijetu tako i u Hrvatskoj, od 2008. godine do danas prolazi izuzetno teško, krizno i zahtjevno razdoblje koje je mnoge, u svjetskim okvirima značajne brodarske prijevoznike, odvelo u propast. Analizom poslovanja pet najznačajnijih trgovačkih društava (dalje u tekstu: društvo) brodarskih prijevoznika tereta u Hrvatskoj u ovom radu prikazati će se kako su ta društva poslovala u tom nadasve burnom razdoblju sa prikazom utjecaja okolnosti na rezultate poslovanja.

Drugo poglavlje sadrži prikaz povijesti pomorskog prijevoza, zatim značenja djelatnosti morskog brodarstva općenito uz obrazloženje nekih osnovnih pojmova vezanih za obavljanje djelatnosti morskog brodarstva.

U trećem poglavlju iznesen je prikaz svih brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj čiji financijski izvještaji su predmet ovog rada. Prezentirani su najvažniji podaci kao što su podaci o osnivanju, temeljnom kapitalu, opisu flota, djelatnosti i drugi podaci koji su zanimljivi u odnosu na temu rada.

Analiza poslovanja brodarskih prijevoznika tereta započinje u četvrtom poglavlju. Analizom je obuhvaćeno razdoblje od četiri godine, od 2010. do 2013. godine. U ovom poglavlju prezentirana je analiza općih fizičkih pokazatelja poslovanja na razini djelatnosti, a zatim i pojedinačno za svako društvo. Fizički pokazatelji poslovanja koji su obrađeni jesu broj brodova i nosivost brodova po brodarima i vrstama brodova, prosječna starost brodova te bruto tonaža brodova.

U petom poglavlju sadržane su horizontalna i vertikalna analiza financijskih izvještaja kroz četiri godine poslovanja sa 2010. kao baznom godinom. Provedena je analiza strukturnih i komparativnih izvještaja: bilance i računa dobiti i gubitka na nivou djelatnosti te za svako društvo pojedinačno. Rezultat su podaci o promjenama u strukturi financijskih izvještaja kao i o promjenama svih najvažnijih pozicija bilance i računa dobiti i gubitka tijekom analiziranog razdoblja.

Šesto poglavlje sadrži analizu financijskih izvještaja pomoću financijskih pokazatelja na razini djelatnosti i pojedinačno za svako društvo zasebno sa ciljem uočavanja kretanja pojedinih pokazatelja u analiziranom razdoblju. Istraživanjem su obuhvaćeni klasični pokazatelji kao što su izabrani pokazatelji likvidnosti, zaduženosti, aktivnost i profitabilnosti te izabrani pokazatelji na temelju novčanog toka.

Cilj ovog istraživanja je prezentirati koje su karakteristike poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u Hrvatskoj u razdoblju od 2010. do 2013. godine te kakve potencijale poslovanja im postojeća situacija pruža vezano za ostvarivanje sigurnosti i učinkovitosti poslovanja.

2. Općenito o morskome brodarstvu

Morsko brodarstvo dio je pomorskog gospodarstva s osnovnom djelatnošću iskorištavanja površine mora kao prometnog puta za prijevoz tereta i osoba (teretno i putničko brodarstvo) u prekomorskoj i obalnoj plovidbi¹.

Svjetsko pomorsko tržište može se definirati kao ukupnost svih brodara i korisnika prijevoznih usluga koji u određenom vremenu nude ili potražuju raspoložive brodske kapacitete radi ugovaranja prijevoza tereta morskim putem po vozarinama koje se formiraju djelovanjem ponude i potražnje te ostalih čimbenika².

Brz i jeftin prijevoz morem bio je osnovni pokretač promjene svijeta od mnoštva zatvorenih nacionalnih ekonomija u današnji globalni svjetski ekonomski sustav³.

2.1. Povijest pomorskog prijevoza

Morsko brodarstvo je specifična prijevozna djelatnost čiji počeci sežu daleko u prošlost, sve do prvih civilizacija kada je potreba za savladavanjem udaljenosti potakla nastajanje prvog prijevoznog sredstva i korištenje prijevoza morem.

Prvo plovilo bilo je deblo koje je čovjek potiskivao motkom, a potom veslom. Egipćani su već imali više tipova brodova (ribarski, ratni, trgovački), a radi razvoja trgovine izgradili su kanal između Nila i Crvenoga mora. Izvršni pomorci staroga vijeka bili su Feničani, koji su prvi oplovili Afriku, doprli do Baltika, razvili trgovinu s istočnom Indijom. Nakon otkrića Novoga svijeta i razvoja kartografije, pomorstvo se ubrzano razvijalo⁴. S vremenom prijevoz brodovima postaje temelj trgovine, put k širenju civilizacija te otkrivanja novih područja i vojnih osvajanja. Industrijska revolucija krajem XIX. stoljeća omogućila je razvoj brzog i jeftinog pomorskog prijevoza u XX. stoljeću kada dolazi do izdvajanja brodarstva od djelatnosti trgovine kao posebne gospodarske djelatnosti.

¹ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=9636>

² Glavan, Boris, *Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992., str. 90.*

³ Domijan-Arneri, Ivo, *Poslovanje u morskome brodarstvu, Redak, Split, 2014., str. 6.*

⁴ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=49370>

Novo poglavlje povijesti pomorstva započelo je primjenom parnoga stroja 1803. i otvaranjem Sueskoga kanala 1869. kada su jedrenjaci potisnuti iz trgovačkih mornarica. Potkraj XIX. st. u brodove su se počele ugrađivati prve parne turbine. Diesel motori kao glavni brodski strojevi počeli su se primjenjivati uoči I. svjetskog rata te su nakon II. svjetskog rata istisnuli iz upotrebe parnu turbinu. Nakon II. svjetskog rata slijedi vrlo intenzivan razvoj morskog brodarstva u svijetu, koji je dijelom posljedica ubrzanog razvoja tehnologije i tehnike (grade se sve veći i moderniji brodovi, specijalizirani za prijevoz velikih količina pojedinih vrsta tereta), a dijelom povećane potrebe čovječanstva nakon rata za svim vrstama roba i proizvoda te okretanje novim energentima, prije svega nafti. Značajnu ulogu u razvoju morskog brodarstva imalo je i premještanje proizvodnje u slabije razvijene zemlje radi manjih troškova radne snage.

Hrvatsko pomorstvo utemeljeno je na bogatoj tradiciji dubrovačkoga pomorstva kada je Dubrovnik u XVI. st. bio treća pomorska sila na svijetu. U hrvatskoj povijesti i gospodarstvu pomorstvo je oduvijek zauzimalo istaknuto mjesto, kako zbog svog geografskog položaja i obilježja (duljina obalne crte kopna i otoka RH iznosi 6278 km) tako i zbog dugogodišnje uspješne tradicije morskog brodarstva.

2.2. Značenje morskog brodarstva

Morsko brodarstvo kao prijevozna djelatnost koja se odvija pomorskim prometnim putovima koji spajaju značajna industrijska, prometna i trgovačka središta i njihove luke, glavni je nositelj i pokretač trgovinske razmjene u svijetu. Po količini i po vrijednosti ukupno prevezene robe najznačajnija je vrsta prijevoza u ukupnom prijevoznom sustavu, jer se približno dvije trećine svjetske trgovine odvija pomorskim prijevozom.

Nešto više od dvije trećine Zemljine površine pokriveno je morem koje svojom prostranošću povezuje zemlje cijelog svijeta i omogućuje kretanje ogromnih količina roba. More kao medij preko kojeg se obavlja prijevoz je prometni put koji povezuje cijeli svijet i koje ne zahtijeva gotovo nikakva ulaganja u infrastrukturu. Prednosti pomorskog prijevoza u odnosu na zračni, željeznički ili cestovni je u tome što je najjeftiniji po jedinici tereta, te što se njime može obaviti prijevoz velike jedinične količine tereta bez obzira na duljinu relacije i vrijednosti robe.

Povijesni je doprinos pomorskog prijevoza u razvoju svjetskog gospodarstva što je povezao proizvođače sirovina i gotovih proizvoda s udaljenim tržištima njihovih potrošača. Prijevoz dobara prethodi industrijskoj proizvodnji prijevozom sirovina i nadovezuje se na nju prijevozom gotovih proizvoda do potrošača. Ovo ukazuje na to da je potražnja za prijevozom ustvari izvedena potražnja iz potražnje za robama.

2.3. Osnovni pojmovi djelatnosti morskog brodarstva

Morsko brodarstvo kao gospodarska grana koja se bavi prijevozom tereta brodovima, karakteristična je po potrebi intenzivnog ulaganja kapitala u brodove uz razmjerno kratak vijek mogućeg poslovnog korištenja (do 25 godina), dinamičnog je razvoja te je podložna kontinuiranim ekonomskim, političkim, ekološkim, tehnološkim i drugim promjenama, naročito što se tiče karakteristika brodova te opsega i strukture tereta. Obavljanje brodarske djelatnosti povezano je sa značajnim rizicima poslovanja, od kojih su najznačajniji sljedeći: globalna ekonomska kretanja, rizik porasta kamatnih stopa, promjenjivost tečaja USD u odnosu na druge valute, značajnih oscilacija vrijednosti brodova, rizik strogih uvjeta poslovanja, dug i neizvjestan rok povrata kapitala, promjenljivost osnovnih troškova poslovanja i fluktuacija pomorskog kadra⁵.

Nositelji pomorskog prijevoza su brodarski prijevoznici koji organiziraju prijevozni proces u linijskom, slobodnom i tankerskom brodarstvu.

Tržište linijskog brodarstva obuhvaća kontinuirani prijevoz na određenom pravcu plovidbom brodova u određene luke u određenim vremenskim razdobljima. Brodovima linijskog brodarstva najčešće se prevoze industrijski proizvodi.

Tržište slobodnog brodarstva obuhvaća prekomorski prijevoz velikih sipkih, suhих tereta od kojih su najznačajniji željezna ruda, ugljen, boksit, fosfati i žitarice. Osnovna karakteristika slobodnog brodarstva je prijevoz velike količine istovrsnog tereta (jedan teret – jedan brod), tzv. *bulk* tereta, u rasutom stanju.

⁵ Izvještaj posloводства u razdoblju 01-12/2013., Uljanik Plovidba d.d.

Tipovi brodova za prijevoz rasutih tereta po veličini prema kriterijima publikacije⁶ UNCTAD-a⁷ te indeksi vozarina jesu sljedeći:

- | | |
|-----------------------|---|
| – Capesize | nosivosti 100.000 DWT ⁸ i više |
| – Panamax | nosivost 60.000 - 99.999 DWT |
| – Handymax (Supramax) | nosivost 40.000 - 59.999 DWT |
| – Handysize | nosivost 10.000 - 39.999 DWT |

U hrvatskoj terminologiji se pod pojmom slobodnog brodarstva podrazumijeva ono za suhe rasute terete, dok se tankersko brodarstvo odnosi na tekuće terete, za razliku od brojnih autora koji brodarstvo za suhe rasute terete i za tekuće terete svrstavaju u kategoriju brodarstva homogenih rasutih tereta (*bulk shipping*)⁹.

U slobodnom brodarstvu najzastupljeniji tereti su suhi rasuti tereti, a među njima željezna rudača, ugljen, žitarice, boksit i fosfati. Suhi rasuti tereti 2013. godine činili su 70,21% ukupno prevezenih količina rasutih tereta u međunarodnoj trgovini morem. Od svih rasutih tereta, na prijevoz pet najzastupljenijih suhih rasutih tereta u 2013. godini otpada 30,58%. Iz tablice 1. uočljiv je stalan rast međunarodne trgovine morem za pet najzastupljenijih suhih rasutih tereta. Porast njihovog prijevoza 2013. godine u odnosu na 2010. godinu iznosio je 25,05%, dok je količina prevezena 2013. u odnosu na 1980. godinu porasla za čak 380%.

⁶ Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf, (str. X)

⁷ UNCTAD (akr. od engl. United Nations Conference on Trade and Development), Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj, specijalizirana ustanova UN, osnovana 1964. da potakne međunarodnu trgovinu, sjedište u Ženevi.

⁸ DWT (engl. deadweight tonnage) je mjerna jedinica za nosivost broda., a ukupna nosivost označuje ukupan teret na brodu (posadu, gorivo i robu). 1 DWT je zapremina 1 tone tereta.

⁹ Domijan-Arneri, Ivo, *op. cit.*, str. 47.

Tablica 1. Pregled međunarodnog prijevoza tereta morem (u 000 tona)

Godina	Nafta i derivati	Učešće u prijevozu tereta	Najzastupljeniji suhi rasuti tereti ¹⁰	Učešće u ukupnom prijevozu rasutih tereta	Ostali suhi rasuti tereti	Ukupno rasuti tereti	Učešće svih suhih rasutih tereta	SVEUKUPNO
1980.	1871	50,51%	608	16,41%	1225	1833	49,49%	3704
1990.	1755	43,79%	988	24,65%	1265	2253	56,21%	4008
2000.	2163	36,15%	1295	21,64%	2526	3821	63,85%	5984
2009.	2642	33,62%	2085	26,53%	3131	5216	66,38%	7858
2010.	2772	32,96%	2335	27,77%	3302	5637	67,04%	8409
<i>Porast</i>								
2010/2009	4,92%		11,99%		5,46%	8,07%		7,01%
2011.	2794	31,80%	2486	28,30%	3505	5991	68,20%	8785
<i>Porast</i>								
2011/2010	0,79%		6,47%		6,15%	6,28%		4,47%
2012.	2841	30,89%	2742	29,81%	3614	6356	69,11%	9197
<i>Porast</i>								
2012/2011	1,68%		10,30%		3,11%	6,09%		4,69%
2013.	2844	29,79%	2920	30,58%	3784	6704	70,21%	9548
<i>Porast</i>								
2013/2012	0,11%		6,49%		4,70%	5,48%		3,82%
<i>Porast u %</i>								
2013/2010	2,60%		25,05%		14,60%	18,93%		13,55%
<i>Porast u %</i>								
2013/1980	52,00%		380,26%		208,90%	265,74%		157,78%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju podataka u publikaciji UNCTAD-a: Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf

Tržište tankerskog brodarstva obuhvaća prijevoz tekućih tereta specijaliziranim brodovima, poznatim pod nazivom tankeri. Tankersko je brodarstvo nastalo i najviše ovisi o potražnji za naftom i njezinim derivatima. Prema teretima koje prevoze razlikuju se tri skupine tankera, a to su: tankeri za prijevoz sirove nafte (*crude oil carriers*), naftnih derivata (*product carriers*) i ukapljenog plina (*LNG, LPG*), zatim tankeri za prijevoz tekućih kemikalija (*chemical*

¹⁰ željezna ruda, ugljen, žitarice, boksit i fosfati

tankers), te tankeri za prijevoz biljnog ulja. Tipovi tankera po veličini prema kriterijima publikacije¹¹ UNCTAD-a jesu sljedeći:

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------|
| – Ultra veliki tankeri (ULCC) | nosivosti 320.000 – 550.000 DWT |
| – Super tankeri (VLCC) | nosivosti 200.000 – 319.999 DWT |
| – Suezmax | nosivosti 120.000 - 199.999 DWT |
| – Aframax | nosivosti 80.000 - 119.999 DWT |
| – Panamax | nosivosti 60.000 - 79.999 DWT |

Prijevoz tankerima odvija se uglavnom na relacijama od Perzijskog zaljeva prema Europi, Sjevernoj Americi i Japanu. Prvi prijevoz nafte morskim putem obavljen je 1861. u Sjevernoj Americi, dok je razvoj tankera kao specijaliziranih brodova za prijevoz nafte započeo u tijeku II. svjetskog rata. Od tada pa do danas tankersko brodarstvo je u konstantnom rastu, uz manje ili veće oscilacije koje nastaju kao posljedica kretanja cijene nafte. Cijena nafte mijenja se sa dinamikom rasta svjetskog gospodarstva, te političkih promjena u svijetu. Vozarine na tržištu tankerskog brodarstva u neposrednoj su vezi sa kretanjem cijene nafte. Pad cijena nafte utječe na pad vozarina i obrnuto.

Iz podataka u tablici 1. vidljivo je da su količine roba prevezene tankerima tijekom 2013. godine činile 29,79% ukupno prevezenih rasutih tereta u međunarodnoj trgovini morem. Iz tablice je također uočljiv i trend kretanja međunarodne trgovine roba koje prevoze tankeri. Porast ovih roba 2013. godine u odnosu na 2010. godinu bio je neznatan i iznosio je 2,6%, dok je količina prevezena 2013. u odnosu na 1980. godinu porasla za 52 %.

Na tržištu morskog brodarstva uvijek postoji neusklađenost između ponude broskog prostora i potražnje za prijevozom, a takve oscilacije se nazivaju konjunkturalnim cikličkim kretanjima tržišta. Smjenjuju se ciklusi visokih vozarina (kada je potražnja za prijevozom morem veća od ponude) i niskih vozarina (kada je ponuda broskog prostora veća od potražnje).

U situaciji kada dolazi do velikog povećanja cijene vozarina, potražnja za uslugama se neće značajno smanjiti, već tada dolazi do povećanje ponude broskog prijevoza. U suprotnoj

¹¹ Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf, (str. X)

situaciji, smanjenje iznosa vozarina potaknuti će brodare na smanjenje njihove ponude na tržištu na način da smanje brzinu brodova u plovidbi i povlače brodove koji su manje učinkoviti.

Morsko brodarstvo je pod stalnim utjecajem sljedeća četiri međusobno nerazdvojno povezana tržišta: vozarinskog, tržišta novoizgrađenih brodova, tržišta polovnih brodova i brodova za rezalište. Vozarinsko tržište je osnovno, dok su ostala tri izvedena kao posljedica stanja na tom tržištu. U periodu kada su vozarine visoke, visoke su i cijene novogradnji, polovnih brodova kao i brodova za rezalište, jer zbog visokih vozarina dolazi do potražnje za novim brodovima, za rabljenim brodovima te za brodovima za rezalište. Također vrijedi i obrnuta situacija.

Vozarina je naknada koju naručitelj pomorskog prijevoza plaća brodaru za prijevoz tereta do ugovorenog odredišta ili za upotrebu broda radi izvršenja nekog prijevoza morem.

Razlikujemo dvije vrste ugovora, brodarski ugovor na vrijeme (*time charter party*) i brodarski ugovor na putovanje (*voyage charter party*). Kod ugovora o *time charter-u* brodar se, za ugovorenu najamninu odnosno vozarinu na vrijeme, obvezuje da će u ugovoru utvrđenom vremenu obavljati prijevoz za unajmitelja. Vozarina se obično plaća u mjesečnim obrocima unaprijed do godine dana, a svrha mu je da unajmitelj osigura potreban brodski prostor te da se osigura od mogućih promjena visina vozarina na tržištu broskog prostora.

Kod ugovora na putovanje brodareva je obveza dati brod za prijevoz određenog tereta za jedno ili više uzastopnih putovanja između određenih luka, za što unajmitelj plaća vozarinu brodaru.

Visina vozarine odraz je odnosa između ponude i potražnje na tržištu morskog brodarstva. Kretanja vozarina na brodarskom tržištu izražavaju se vozarinskim indeksima koji predstavljaju zajednički nazivnik svih ostvarenih dnevnih vozarina na nekom od vozarinskih tržišta i za neki tip broda izražen u jednom broju.

Na vozarinskim tržištima suhih rasutih tereta najviše se koriste vozarinski indeksi The Baltic Freight Indeks londonske burze The Baltic Exchange. Na dnevnoj bazi se izračunavaju sljedeći indeksi: BDI (Baltic Dry Indeks) kao zbirni indeks za sva tržišta suhih rasutih tereta

te posebno za svaki segment tržišta: BCI za tržište capesize brodova, BPI za tržište panamaxa, BSI za tržište supramaxa i BHSI za tržište handysize brodova¹².

Na vozarinskim tržištima tekućih rasutih tereta koriste se vozarinski indeksi Baltic Tanker Clean Indeks (BTCL) kao indeks tankerskih vozarina naftnih derivata i Baltic Tanker Dirty Indeks (BTDL) kao indeks tankerskih vozarina sirove nafte.

Baltic Dry Indeks (dalje u tekstu BDI) se objavljuje svaki radni dan u 13 h na londonskoj burzi The Baltic Exchange i predstavlja prosjek dnevnih cijena u prijevozu rasutih tereta na 20 globalnih oceanskih ruta za četiri navedene vrste brodova. U izračun se uzimaju cijene potpisanih ugovora za prijevoz rasutih tereta (poput ugljena, čelika, žitarica, cementa, zrna kave, kakao, stočne hrane) da bi se konačno dobila cijena prijevoza tereta izražena u dolarima za dan prijevoza. Prvi indeks vezan za prijevoz tereta nastao je 1985. godine i zvao se jednostavno Baltic teretni indeks iz kojeg je nastao Baltic Dry Indeks. Bazni indeks za 1985. godinu iznosi 1 bod¹³.

BDI je jedan od najboljih pokazatelja rasta ili pada globalne ekonomske aktivnosti zbog toga što se preko njega može vidjeti porast ili pad potražnje za sirovinama te s tim u vezi trend industrijske proizvodnje i gospodarskog rasta u svijetu.

Brodari za prijevoz rasutih tereta mogu sklapati ugovore o prijevozu robe na spot (otvorenom) tržištu kratkoročno, tj, ugovara se cijena za rutu prijevoza ili cijena za prijevoz po danu putovanja. U tom slučaju brodarska kompanija je direktno ovisna o kretanjima BDI-a što znači da brodari koji posluju na ovaj način imaju mogućnost veće zarade u slučaju rasta BDI-a, ali isto tako riskiraju u slučaju njegovog pada.

Druga opcija je iznajmljivanje usluge za prijevoz na period (1-5 godina), koja eliminira utjecaj promjenjivosti BDI-a. Ovaj način poslovanja donosi stabilan priljev novca ali i nižu mogućnost zarade. Ugovaranje usluga za prijevoz na duži rok je moguće zbog toga što se trgovci koji imaju robu za prevesti štite od rasta BDI-a (tada im je prijevoz skuplji), dok se brodari štite od pada BDI-a (jer im je tada manja zarada).

¹² Domijan-Arneri, Ivo, *op. cit.*, str. 146.

¹³ <http://www.balticexchange.com/about-us/faqs/index.shtml>

Ovisno o strategiji i procjenama menadžmenta u kojem smjeru će se kretati BDI, brodarske kompanije kombiniraju iznajmljivanje svoje flote između ova dva načina sklapanja ugovora.

Tržište broskog prijevoza formiralo se u Engleskoj u Londonu pod punim nazivom „Baltic mercantile and shipping exchange“. Otvaranjem kavane „Virginia and Baltick Coffe House“ 1744. godine započinje rad „The Baltic Exchange“ burze na tim prostorima kao mjesto susreta trgovaca i brodovlasnika. Ljudi koji su se sastajali imali su zajednički interes za trgovinom različitih roba između baltičkih država. Godine 1823. donesena su pravila burze prvenstveno kako bi se spriječilo divlje kockanje brodara i trgovaca te time počinje razvoj tržišta do toga kakvoga poznajemo danas¹⁴.

¹⁴ <http://www.balticexchange.com/about-us/history/>

3. Brodarski prijevoznici tereta u Republici Hrvatskoj

Za potrebe ovog rada u uzorak su odabrani najznačajniji prijevoznici morskog brodarstva u Hrvatskoj, a to su Atlantska plovidba d.d., Jadroplov d.d., Tankerska plovidba d.d., Uljanik plovidba d.d. i Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o..

Atlantska plovidba d.d.

Atlantska plovidba d.d. kao sljednik višestoljetne pomorske dubrovačke tradicije cijenjeno je i po svjetskim kriterijima ustrojeno društvo koje je osnovano i aktivno djeluje od 1955. godine. Atlantska plovidba d.d. dioničko društvo za međunarodni prijevoz robe i putnika upisano pri Trgovačkom sudu u Dubrovniku. Ukupan iznos temeljnog kapitala 31.12.2013. godine iznosi 418.656.000 kuna i podijeljen je u 1.395.520 redovnih dionica nominalne vrijednosti 300 kuna. Dionice su uvrštene u redovnu kotaciju Zagrebačke burze pod oznakom ATPL-R-A.

Osnovna djelatnost društva je pomorski prijevoz rasutih i općih tereta na međunarodnom tržištu i obalni prijevoz robe. Ima udjele u 14 podružnica, od kojih se 4 hrvatskih bavi pretežno turističkom djelatnošću, a 10 inozemnih bavi se brodarskom djelatnošću.

Na dan 31.12.2013. Atlantska plovidba d.d. upravlja sa 13 brodova za rasute terete, te 2 broda za teške terete, ukupne tonaže 488.503 GT i 872.985 DWT. Prema nosivosti sedam brodova za prijevoz suhih rasutih tereta spada u kategoriju panamaxa, pet spada u kategoriju supramaxa te jedan handysize. Sedam brodova plovi pod hrvatskom zastavom, a osam pod zastavom Maršalskih otoka.

Jadroplov d.d.

Društvo je osnovano 20. siječnja 1947. godine. pod nazivom Jadranska slobodna plovidba, sa sjedištem u Rijeci. Sjedište se 1956. prenosi u Split, kada se, uz plovidbu unutar Jadranskog mora, počinje s prijevozom i u dugoj plovidbi¹⁵. Društvo je upisano pri Trgovačkom sudu u Splitu pod nazivom Jadroplov d.d. Međunarodni pomorski prijevoz. Ukupan iznos temeljnog

¹⁵ http://www.csamarenostum.hr/hr/o_nama/clanice/

kapitala na dan 31.12.2013. godine iznosi 589.202.640 kuna i podijeljen je u 1.636.674 redovne dionice nominalne vrijednosti 360 kuna. Ukupna imovina Jadroplova na kraju 2013. godine iznosi 1,19 milijardi kuna. Dionice su uvrštene u redovnu kotaciju Zagrebačke burze pod oznakom JDPL-R-A. Glavne djelatnosti društva JADROPLOV d.d. su međunarodni pomorski prijevoz robe vlastitim brodovima u kategoriji slobodne plovidbe, upravljanje posadom i tehničko održavanje brodova.

Jadroplov d.d. i njegove podružnice (ukupno 21 inozemna podružnica) krajem 2013. godine posjeduju i upravljaju grupom od osam brodova za prijevoz suhih rasutih tereta, ukupne tonaže 217.468 GT i nosivosti 378.101 DWT. Prema nosivosti svih osam brodova spada u kategoriju supramaxa. Prosječna starost brodova je 9 godina, od kojih sedam plovi pod hrvatskom, a jedan pod malteškom zastavom.

Tankerska plovidba d.d.

Tankerska plovidba d.d. brodarsko dioničko društvo je društvo sa sjedištem uprave u Zadru i neprekinutom tradicijom poslovanja od 1955. godine. Osnovano je kada je izdvajanjem brodova za prijevoz tekućeg tereta iz sastava Jugolinije, Rijeka osnovano poduzeće specijalizirano za prijevoz tekućih tereta morem¹⁶, kao brodarsko poduzeće Jugotanker. Promjena tvrtke u Tankerska plovidba d.d. izvršena je 1992. godine u procesu privatizacije. Osnovna djelatnost društva je prijevoz nafte i naftnih prerađevina te suhih rasutih tereta morem.

Ukupan iznos temeljnog kapitala na dan 31.12.2013. godine iznosi 375.831.000 kuna i podijeljen je u 626.385 redovnih dionica nominalne vrijednosti 600 kuna. Ukupna imovina Tankerske plovidbe d.d. na kraju 2013. godine iznosi 2,32 milijarde kuna. Dionice su uvrštene u redovnu kotaciju Zagrebačke burze pod oznakom TNPL-R-A. Ima udjele u 25 podružnica, od kojih se 3 hrvatskih bavi pretežno turističkom djelatnošću, a 22 inozemnih bavi se brodarskom djelatnošću¹⁷. Najvažnije inozemno društvo u vlasništvu Tankerske plovidbe d.d. je poduzeće Alan Shipping Company Ltd. iz Velike Britanije koje za Tankersku plovidbu obavlja brokerske i agencijske poslove (pribavlja poslove na inozemnom tržištu), te poslove eksploatacije i kupoprodaje brodova.

¹⁶ http://www.csamarenostrum.hr/hr/o_nama/clanice/

¹⁷ Godišnje izvješće o stanju društva Tankerska plovidba d.d. za 2013.

Krajem 2013. godine Tankerska plovdba d.d. zajedno sa podružnicama posjeduje i upravlja grupom od četrnaest brodova od čega 7 za prijevoz suhih rasutih tereta, ukupne tonaže 147.228.163 GT i nosivosti 228.163 DWT, zatim 5 tankera za prijevoz nafte ukupne tonaže 370.745 GT i nosivosti 728.217 DWT te 2 za prijevoz naftnih preradevina ukupne tonaže 61.276 GT i nosivosti 104.489 DWT. Od svih hrvatskih brodara jedino Tankerska plovdba d.d. se bavi prijevozom nafte te jedino ima flotu nosivosti veću od 1 milijun DWT (1.060.869 DWT krajem 2013.).

Prema nosivosti sedam brodova za prijevoz suhih rasutih tereta spada u kategoriju handysiza, dva broda za prijevoz naftnih preradevina spadaju u kategoriju supramaxa, dok dva broda za prijevoz sirove nafte spadaju u kategoriju aframaxa, a tri tankera u kategoriju suezmaxa. Flota Tankerske plovdbе d.d. krajem 2013. ima dosta nisku prosječnu starost i iznosi oko 6 godina, od kojih trinaest plovi pod hrvatskom zastavom, a jedan pod zastavom Malte.

Uljanik plovdba d.d.

Uljanik plovdba d.d. osnovano je 1986. u sklopu Uljanikove Grupe društava kako bi preuzela upravljanje nad tri broda koja su se u to vrijeme gradila u Brodogradilištu „Uljanik“, a koje njihovi naručitelji zbog jakog lošeg stanja na pomorskom tržištu nisu bili u mogućnosti preuzeti. Po provedenoj privatizaciji 1998. godine izlazi iz Uljanikove Grupe i postaje neovisno Društvo zadržavajući pritom izvorni naziv kao dokaz snažne pomorske tradicije na istarskim prostorima. Osnovna djelatnost Društva je međunarodni pomorski prijevoz rasutih tereta te naftnih produkata i kemikalija te pružanje usluga u pomorskom prijevozu¹⁸.

Ukupan iznos temeljnog kapitala na dan 31.12.2013. godine iznosi 232.000.000 kuna i podijeljen je u 580.000 redovne dionice nominalne vrijednosti 400 kuna. Ukupna imovina Uljanik plovdbе d.d. krajem 2013. godine iznosi 1,97 milijardi kuna od čega oko 94% čini dugotrajna materijalna imovina. Dionice su uvrštene u redovnu kotaciju Zagrebačke burze pod oznakom ULPL-R-A.

Na dan 31.12.2013. godine društvo upravlja sa 6 brodova za suhe rasute terete tipa supramax ukupne tonaže 183.082 GT i 318.341 DWT i 5 tankera za prijevoz naftnih preradevina tipa

¹⁸ http://www.csamarenostum.hr/hr/o_nama/clanice/

supramax ukupne tonaže 150.102 GT i 256.810 DWT. Od ukupno 11 brodova 9 ih plovi pod hrvatskom zastavom, a 2 pod zastavom Bahama. Uljanik plovidba d.d. ima titulu hrvatskog broдача s najmlađom flotom, prosječne starosti brodova od 4 godine, koja ujedno glasi kao jedna od najmlađih i u svjetskim razmjerima.

Uljanik plovidba d.d. ima udjele u 18 inozemnih podružnica koje se bave brodarskom djelatnošću. „Preko povezanog društva United Shipping Services One Inc., registriranog u Liberiji i njenih podružnica, koje su ustanovljene na principu „jedan brod jedna podružnica“, obavlja se najveći dio poslovanja vezano za iznajmljivanje brodova. Poslovanjem po principu „jedan brod jedna podružnica“, koje danas predstavlja standard u pomorskom prijevozu, podružnice u vlasništvu imaju samo jedan brod te se bave isključivo eksploatacijom istog.“¹⁹

Lošinjska plovidba - brodarstvo d.o.o.

Lošinjska plovidba formirana je 1958. godine spajanjem bivših “Obalne plovidbe Rijeka” i “Lošinjske plovidbe Mali Lošinj”. Tijekom 1992. godine poduzeće provodi pretvorbu i vrši registraciju iz složenog poduzeća Lošinjska plovidba u Lošinjsku plovidbu – Holding, poduzeće sa tri dionička društva u društvenom vlasništvu; Lošinjska plovidba – Brodarstvo d.d., Lošinjska plovidba Brodogradilište d.d. i Lošinjska plovidba – Turizam d.d.. Lošinjska plovidba - Brodarstvo, društvo s ograničenom odgovornošću, Mali Lošinj bavi se pomorskim prijevozom tereta.

Ukupan iznos temeljnog kapitala na 20.06.2013. kao danom sa kojim su sastavljeni financijski izvještaji za razdoblje od 1.01.2013. do 20.06.2013. iznosi 37.761.600 kuna. Ukupna imovina na 20.06.2013. iznosila je 104 milijuna kuna, a društvo je tijekom 2013. upravljalo sa 3 broda za suhe rasute terete ukupne tonaže 75.839 GT i 127.809 DWT prosječne starosti 17 godina. Društvo je imalo udjele u 15 inozemnih podružnica koje su bile registrirane za bavljenje brodarskom djelatnošću. Zbog posljedica koje je na poslovanje društva ostavila kriza u svjetskom pomorskom tržištu koja je započela 2008., i nakon što su iscrpljene sve vlastite rezerve, nad društvom je 21. lipnja 2013. otvoren postupak likvidacije koji je okončan brisanjem društva iz sudskog registra 3. travnja 2015. godine.

¹⁹ Informacijski memorandum komercijalni zapisi 24.02.2012.– Uljanik plovidba d.d., Raiffeisen bank d.d.

4. Nefinancijski – fizički pokazatelji poslovanja

Nefinancijski odnosno fizički pokazatelji poslovanja su pokazatelji čijom analizom se postiže dobivanje cjelovite slike poslovanja nekog poslovnog subjekta. Na temelju fizičkih pokazatelja može se osim informacija u prethodnom razdoblju poslovanja dobiti projekcija mogućeg kretanja poslovanja u budućnosti.

Za brodarske prijevoznike tereta čiji financijski izvještaji su predmet ovog rada, biti će obrađeni sljedeći fizički pokazatelji poslovanja: broj brodova i nosivost brodova (DWT) po brodarima i vrstama brodova, prosječna starost brodova te bruto tonaža brodova (GT)²⁰.

Analizom je obuhvaćeno razdoblje od četiri godine, a za analizu su korišteni podaci iz javno objavljenih godišnjih financijskih izvještaja svih pet analiziranih brodara te podaci koji su dostupni na internetskoj stranici udruge brodarskih društava MARE NOSTRUM²¹.

4.1. Analiza općih fizičkih pokazatelja poslovanja na razini djelatnosti

Hrvatska ima pet velikih brodara u međunarodnoj plovidbi koji zajedno imaju udio od 98% nosivosti hrvatske trgovačke flote. Pet najvećih brodara u Hrvatskoj koji djelatnost obavljaju u međunarodnom plovidbi raspolažu na kraju 2013. godine sa trgovačkom flotom od ukupno 51 broda ukupne nosivosti 3.014.915 DWT. Od toga, 36 brodova (75%) plovi pod hrvatskom zastavom, 8 pod zastavom Maršalskih otoka, 4 pod zastavom Malte, 2 pod zastavom Bahama te 1 brod pod zastavom Svetog Vinsenta i Grenadina. U analiziranom razdoblju hrvatski brodari obnavljali su flotu tako da prosječna starost četiri najveća brodara u 2013. godini iznosi oko 6,5 godina, što je bolje od svjetskog prosjeka koji iznosi za brodove rasutih tereta

²⁰ Bruto registarska tonaža GT kao mjera veličine broda, prikazuje korigirani obujam svih zatvorenih prostora. Registarska zapremina predstavlja obujam broskog prostora iskazanog u registarskim tonama. Jedna registarska tona kao jedinica zapremine iznosi 2,832 m³. Ta mjera izražavan prosječan volumen koji zaprema jedna tona tereta. Bruto Registarska Tonaža (BRT) ili zapremina obuhvaća ukupni zatvoreni broski prostor.

²¹ MARE NOSTRUM - UDRUGA HRVATSKIH POSLODAVACA - BRODARA U MEĐUNARODNOJ POMORSKOJ PLOVIDBI osnovana je na inicijativu 14 brodarskih društava 1991. Cilj Udruge je stvaranje povoljnih uvjeta poslovanja i promicanje interesa hrvatskih brodara pred nadležnim državnim tijelima, te u suradnji sa srodnim udruženjima, pred tijelima Europske unije. Mare Nostrum okuplja deset članica - najznačajnije hrvatske brodare. <http://www.csamarenostrum.hr/>

8, a za tankere 8,5 godina.²² Hrvatski brodari sa ukupnom nosivosti brodova od 3.304.000 DWT učestvuju u ukupnoj svjetskoj floti za prijevoz tereta sa 0,20%. Pregled vlasnika svjetske flote teretnih brodova prikazan je u Prilogu 6 ovog rada²³. U tablici 2. prikazani su ukupni podaci o fizičkim pokazateljima poslovanja na razini djelatnosti za pet društava za razdoblje od 2010. do 2013. godine.

Tablica 2. Fizički pokazatelji poslovanja na razini djelatnosti

Veličina/Godina	2010.	2011.	2012.	2013.
Ukupan broj brodova	58	56	58	51
Ukupna bruto tonaža - GT	1.813.588	1.781.445	1.839.692	1.694.277
Ukupna nosivost - DWT	3.220.944	3.162.267	3.256.045	3.014.915
Prosječna starost brodova	10,4	10,8	10,2	8,6
Prosječna starost brodova bez Lošinjske plovidbe-brodarstvo d.o.o. ²⁴	6,8	7,3	6,3	6,5

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima analiziranih društava i podacima udruge Mare Nostrum

U 2013. godini ukupna flota svih brodara prema broju brodova smanjena je u odnosu na 2010. za 12% (za 7 brodova), dok se ukupna nosivost u DWT smanjila za 6,6%. U analiziranom razdoblju vidljiv je opadajući trend svih količinskih pokazatelja sa iznimkom u 2012. godini kada su i naši brodari, poput trenda koji je 2012. bio u svijetu, povećali broj brodova kao i njihovu ukupnu nosivost. U 2012. povećan je ukupan broj brodova za 3,57%, a ukupna nosivost za 3,27%. Međutim, zbog krize na svjetskom tržištu morskog prijevoza i loših poslovnih rezultata te održavanja likvidnosti poslovanja, tijekom 2013. brodari su bili primorani dio flote prodati, što je za posljedicu imalo smanjenje broja brodova za 12% i njihove nosivosti za 7,4%. U tablici 3. prikazani su podaci na razini djelatnosti o strukturi i kretanju brodova prema tipu broda s obzirom na vrstu tereta koji prevoze i prema nosivosti pojedinih vrsta brodova.

²² Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (str. 31.)

²³ Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf (str. 33.-37.)

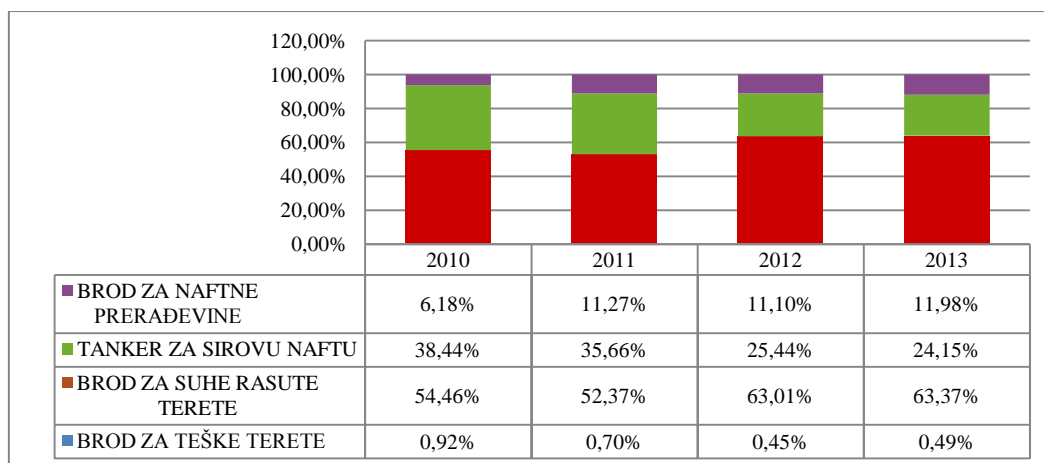
²⁴ Brodovi Lošinjske plovidbe su stari između 20 i 30 godina te su isključeni iz izračuna prosjeka starosti brodova zbog dobivanja realne prosječne starosti brodova svih ostalih brodara

Tablica 3. Pregled tipova brodova i nosivosti na nivou djelatnosti

Tip broda	Broj brodova				(NOSIVOST - DWT)			
	2010.	2011.	2012.	2013.	2010.	2011.	2012.	2013.
BROD ZA TEŠKE TERETE	4	3	2	2	29.520	22.140	14.760	14.760
BRODOVI ZA RASUTE TERETE	40	37	43	37	1.754.212	1.656.162	2.051.788	1.910.639
TANKERI ZA SIROVU NAFTU	10	9	6	5	1.238.037	1.127.576	828.198	728.217
BRODOVI ZA NAFTNE PRERAĐEVINE	4	7	7	7	199.175	361.389	361.299	361.299
SVEUKUPNO	58	56	58	51	3.220.944	3.167.267	3.256.045	3.014.915

Izvor: Samostalan rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Uspoređujući podatke o nosivosti brodova u 2013. sa 2010. godinom iz prethodne tablice, uočljivo je najveće smanjenje u nosivosti kod tankera koje iznosi 509.820 DWT ili 41%. Nosivost brodova za suhe rasute terete povećana za 9%, kao i nosivost brodova za prijevoz naftnih prerađevina koja se povećala za 81%.

Grafikon 1. Učešće brodova u ukupnoj nosivosti u DWT brodarskih prijevoznika tereta u RH

Izvor: Samostalni rad autora prema godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Podaci u grafikonu 1. pokazuju da u analiziranom razdoblju najveće učešće u ukupnoj nosivosti analiziranih brodara imaju brodovi za prijevoz suhih rasutih tereta. Nešto niže učešće imaju tankeri za prijevoz nafte, dok u treću vrstu brodova po zastupljenosti spadaju brodovi za prijevoz naftnih prerađevina. Uspoređujući 2013. sa 2010. godinom, vidi se da je

učešće nosivosti tankera u ukupnoj nosivosti svih brodova analiziranih brodara smanjeno i to za 14,29%, dok je učešće nosivosti brodova za suhe rasute terete povećano za 8,91%, a učešće nosivosti brodova za prijevoz naftnih prerađevina je povećano za 5,8%.

4.2. Analiza općih fizičkih pokazatelja poslovanja brodarskih prijevoznika tereta

Hrvatski brodari u međunarodnoj plovidbi raspolažu sa pet tipova brodova. Atlantska plovidba d.d., Jadroplov d.d. i Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. bave se isključivo prijevozom suhih rasutih tereta. Ostala dva brodarka bave se pružanjem usluga prijevoza suhih rasutih tereta i prijevozom nafte i naftnih prerađevina. U floti Tankerske plovidbe d.d. u 2013. godini 78% kapaciteta odnosi na brodove za prijevoz nafte i naftnih prerađevina, a 22% za prijevoz suhih rasutih tereta. Uljanik plovidba d.d. je 2013. godinu završila sa flotom od 55% nosivosti za prijevoz suhih rasutih tereta i 45% nosivosti za prijevoz naftnih prerađevina.

Tablica 4. Pregled strukture flota brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj

Tip broda/Brodarsko društvo	Broj brodova				(NOSIVOST - DWT)			
	2010.	2011.	2012.	2013.	2010.	2011.	2012.	2013.
<u>BROD ZA TEŠKE TERETE</u>								
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	4	3	2	2	29.520	22.140	14.760	14.760
UKUPNO	4	3	2	2	29.520	22.140	14.760	14.760
<u>BRODOVI ZA RASUTE TERETE</u>								
JADROPLOV d.d.	6	6	7	8	276.344	276.344	327.889	378.101
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	15	13	16	13	783.262	692.693	946.892	858.225
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	9	9	9	7	296.490	296.490	282.596	228.163
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	3	4	6	6	162.679	214.565	318.341	318.341
LOŠINJSKA PLOVIDBA- BRODARSTVO d.o.o.	7	5	5	3	235.437	176.070	176.070	127.809
UKUPNO	40	37	43	37	1.754.212	1.656.162	2.051.788	1.910.639
<u>TANKERI ZA SIROVU NAFTU</u>								
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	10	9	6	5	1.238.037	1.127.576	828.198	728.217
UKUPNO	10	9	6	5	1.238.037	1.127.576	828.198	728.217
<u>BRODOVI ZA NAFTNE PRERAĐEVINE</u>								
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	0	2	2	2	0	104.489	104.489	104.489
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	4	5	5	5	199.175	256.900	256.810	256.810
UKUPNO	4	7	7	7	199.175	361.389	361.299	361.299
SVEUKUPNO	58	56	58	51	3.220.944	3.167.267	3.256.045	3.014.915

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

U nastavku će biti prezentirani fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u Hrvatskoj pojedinačno za svaku godinu analiziranog razdoblja sa postotnim udjelima u pojedinim pokazateljima. Detaljan pregled pokazatelja nalazi se u prilogu 1 ovog rada.

Tablica 5. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj za 2010. godinu

Pokazatelj udjela	2010.				
	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	JADROPLOV d.d.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.
Udio broja brodova	32,76%	10,34%	32,76%	12,07%	12,07%
Udio bruto tonaže - GT	25,69%	8,79%	46,16%	11,53%	7,83%
Udio nosivosti -DWT	25,23%	8,58%	47,64%	11,23%	7,31%
Prosječna starost brodova	9	7	7	4	25

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Vodeći domaći brodari u međunarodnoj plovidbi prema broju brodova u 2010. su Atlantska plovidba d.d. i Tankerska plovidba d.d., oba sa po 19 brodova u floti. Slijede ih Uljanik plovidba d.d. i Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa po 7 brodova svaki, dok najmanji broj brodova ima Jadroplov d.d. – 6 brodova u floti. Brodovi Tankerske plovidbe d.d. raspolažu sa najvećom nosivosti od 1.534.527 DWT sa udjelom od 47,64%. Brodovi Atlantske plovidbe d.d. imaju nosivost od 812.782 DWT sa udjelom od 25,23% ukupne nosivosti. Na trećem mjestu slijede brodovi Uljanik plovidbe d.d. nosivosti 361.854 DWT sa udjelom od 11,23%, zatim brodovi Jadroplova d.d. sa udjelom nosivosti od 8,58%, a najmanju nosivost imaju brodovi Lošinjske plovidbe – brodarstvo d.o.o. 235.437 DWT nosivosti udjela, 7,31%. Najmlađu flotu ima Uljanik plovidba d.d. čija flota ima prosječnu starost oko 4 godine, a najstariju Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa oko 25 godina.

Tablica 6. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2011. godinu

Pokazatelj udjela	2011.				
	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	JADROPLOV d.d.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.
Udio broja brodova	29%	11%	36%	16%	9%
Udio bruto tonaže - GT	23%	9%	47%	15%	6%
Udio nosivosti -DWT	23%	9%	48%	15%	6%
Prosječna starost brodova	10	8	7	4	25

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

U 2011. vodeći domaći brodar prema broju brodova je Tankerska plovidba d.d. sa 20 brodova i učešćem od 36% u ukupnom broju brodova analiziranih brodara. Slijedi Atlantska plovidba d.d. sa 16 brodova i 29%, Uljanik plovidba d.d. sa 9 brodova i 16%, Jadroplov d.d. sa 6 brodova i 11% te Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa 5 brodova (9%). Brodovi Tankerske plovidbe d.d. raspolažu sa najvećom nosivošću od 1.528.555 DWT sa visokim udjelom od 48%. Brodovi Atlantske plovidbe d.d. imaju nosivost od 714.833 DWT sa udjelom od 23% ukupne nosivosti. Na trećem mjestu i dalje slijede brodovi Uljanik plovidbe d.d. čija nosivost se povećala na 466.465 DWT sa udjelom od 15%. Najmanju nosivost imaju brodovi Lošinjske plovidbe – brodarstvo d.o.o. koja iznosi 176.070 DWT, postotnog udjela 6%. Najmlađu flotu i ove godine ima Uljanik plovidba d.d. čija flota ima prosječnu starost oko 4 godine, a najstariju Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa oko 25 godina.

Tablica 7. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2012. godinu

Pokazatelj udjela	2012.				
	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	JADROPLOV d.d.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.
Udio broja brodova	31%	12%	29%	19%	9%
Udio bruto tonaže - GT	29%	10%	36%	18%	6%
Udio nosivosti -DWT	30%	10%	37%	18%	5%
Prosječna starost brodova	7	8	6	4	26

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

U 2012. vodeći domaći brodar prema broju brodova je Atlantska plovidba d.d. sa 18 brodova i učešćem od 31%. Slijedi je Tankerska plovidba d.d. sa 17 brodova i 29% udjela u ukupnom broju brodova, Uljanik plovidba d.d. sa 11 brodova i povećanim udjelom od 19%, Jadroplov d.d. sa 7 brodova i 12% te Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa 5 brodova i 9%. Brodovi Tankerske plovidbe d.d. i dalje raspolažu sa najvećom nosivošću od 1.215.283 DWT sa udjelom od 37%. Brodovi Atlantske plovidbe d.d. imaju nosivost od 961.652 DWT sa udjelom od 30% ukupne nosivosti. Na trećem mjestu slijede brodovi Uljanik plovidbe d.d. nosivosti 575.151 DWT sa udjelom od 18%, na četvrtom je sedam brodova Jadroplova d.d. nosivosti 327.889 DWT a najmanju nosivost imaju brodovi Lošinjske plovidbe – brodarstvo d.o.o. 176.070 DWT nosivosti udjela 5%. Najmlađu flotu ima Uljanik plovidba d.d. čija flota ima prosječnu starost oko 4 godine, a najstariju Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa oko 26 godina.

Tablica 8. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2013. godinu

Pokazatelj udjela	2013.				
	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	JADROPLOV d.d.	TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	ULJANIK PLOVIDBA d.d.	LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.
Udio broja brodova	29%	16%	27%	22%	6%
Udio bruto tonaže - GT	29%	13%	34%	20%	4%
Udio nosivosti -DWT	29%	13%	35%	19%	4%
Prosječna starost brodova	7	9	6	4	17

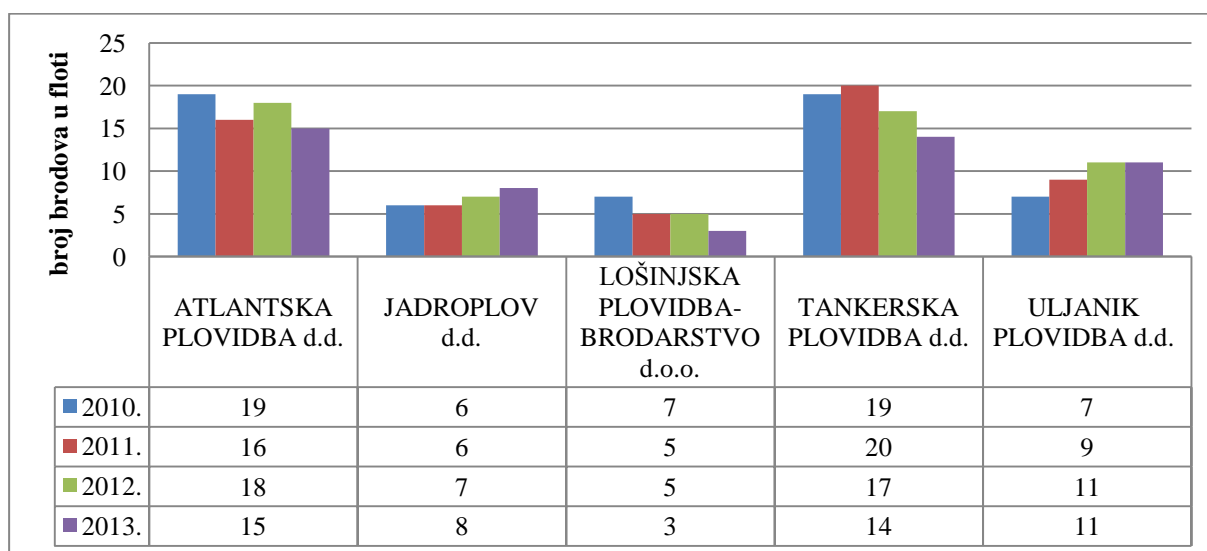
Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Promjene koje su se u broju brodova dogodile u 2013. u odnosu na 2012., a koje su imale utjecaj na promjene udjela u broju brodova su sljedeće: smanjeno je učešće Atlantske plovidbe d.d. zbog smanjenja flote za 3 broda, Tankerska plovidba d.d. smanjila je flotu također za 3 broda, kao i Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. čija se flota smanjila za 2 broda. Brodovi Tankerske plovidbe d.d. i dalje raspolažu sa najvećom nosivosti od 1.060.869 DWT sa udjelom od 35%. Brodovi Atlantske plovidbe d.d. imaju nosivost od 872.985 DWT sa udjelom od 29% ukupne nosivosti. Na trećem mjestu slijede brodovi Uljanik plovidbe d.d. nosivosti 575.151 DWT sa udjelom od 19%, na četvrtom su mjestu brodovi Jadroplova d.d. nosivosti 378.101 DWT a najmanju nosivost imaju brodovi Lošinjske plovidbe – brodarstvo d.o.o. 127.809 DWT nosivosti udjela 4%. Najmlađu flotu ima Uljanik plovidba d.d. čija flota

ima prosječnu starost oko 4 godine, a najstariju Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa oko 17 godina.

Usporedbom broja brodova u 2013. sa 2010. godinom može se uočiti da je najveće povećanje broja brodova u floti ostvarila je Uljanik plovidba d.d. od 4 broda, a slijedi je Jadroplov d.d. sa povećanjem od 2 broda. Najveće smanjenje flote bilježi Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. od 4 broda što je povezano sa postupkom likvidacije društva pokrenutim polovicom 2013. te Tankerska plovidba d.d. sa smanjenjem od 5 brodova. Kretanje broja brodova u flotama brodara prezentirano je u sljedećem grafikonu.

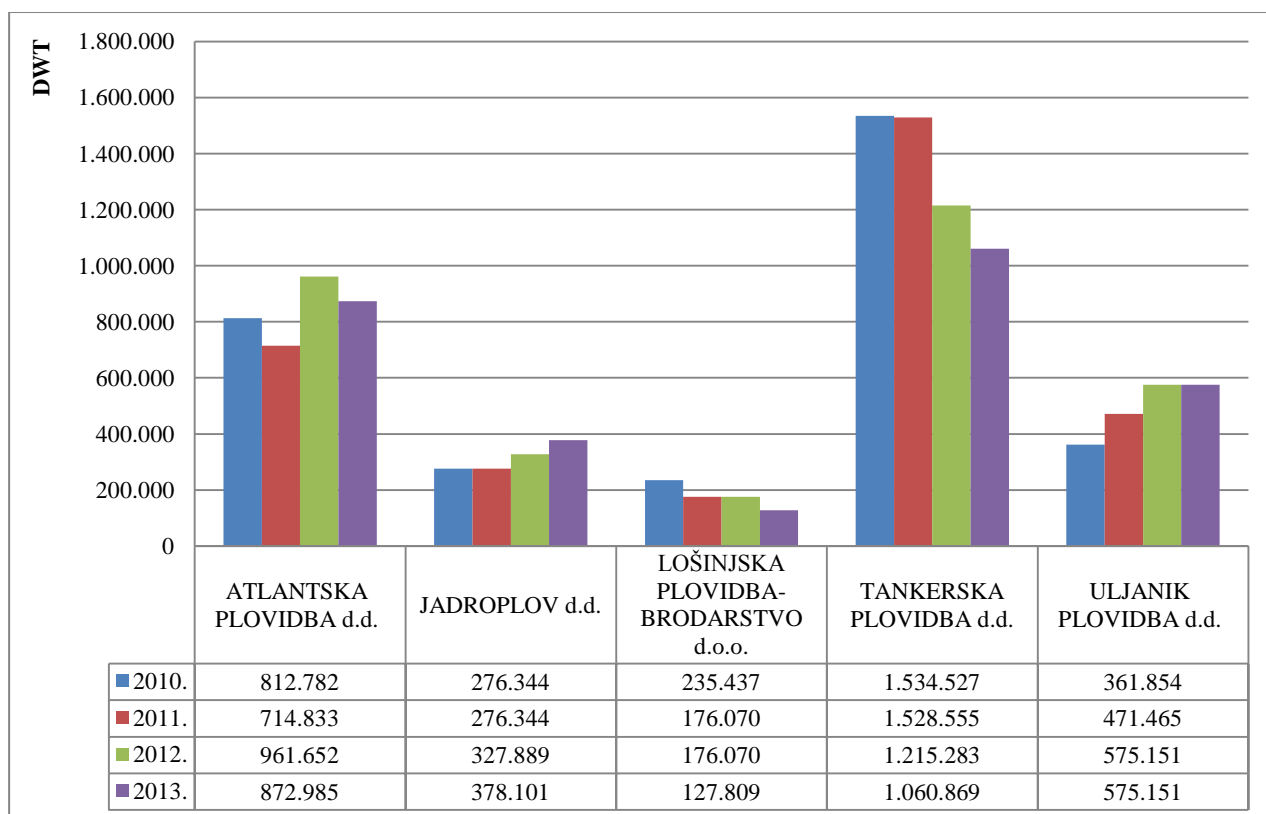
Grafikon 2. Broj brodova brodskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Usporedbom raspoložive nosivosti brodova u 2013. sa onom u 2010. godinu vidi se da je najveće povećanje nosivosti brodova u floti ostvarila je Uljanik plovidba d.d. od 59%, a slijedi je Jadroplov d.d. sa povećanjem od 37%. Najveće smanjenje flote bilježi Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. od 46% što je povezano sa postupkom likvidacije društva pokrenutim polovicom 2013. te Tankerska plovidba d.d. sa smanjenjem od 31%. Kretanje nosivosti brodova u DWT u flotama brodara prezentirano je u grafikonu 3.

Grafikon 3. Nosivost brodova brodskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

4.3. Osvrt na tržište brodarskih prijevoznika tereta u analiziranom periodu

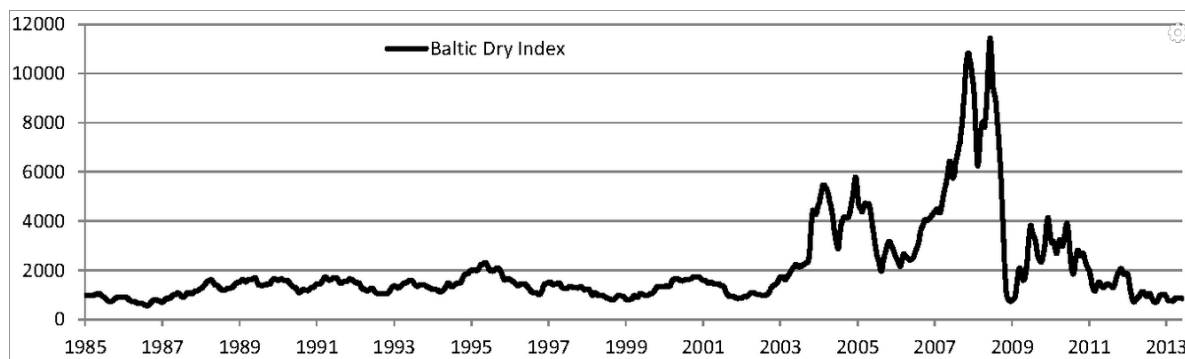
Hrvatski brodarski prijevoznici tereta dijele sudbinu svjetskog brodarstva koje od jeseni 2008. godine proživljava višegodišnju krizu s iznimno niskim vozarinama, a koje za posljedicu imaju negativne rezultate poslovanja hrvatskih brodara od 2011. godine nadalje.

Najznačajniji utjecaj na kretanja vozarina na tržištu pomorskog prijevoza tereta ima ekonomski rast u svijetu te s tim vezano kretanje svjetske trgovine.

Od 2003. do svibnja 2008. trajalo je razdoblje najduljeg i najintenzivnijeg rasta na tržištu prijevoza suhih rasutih tereta u povijesti sa enormnim zaradama. No, financijska i bankarska kriza koja je započela u drugoj polovici 2007. godine, a koja je bila uzrokovana ogromnim hipotekarnim kreditima problematičnim dužnicima koji kredite nisu mogli vraćati, prenijela

se na proizvodnju, trgovinu, industriju, potrošnju te investicije.²⁵ Posljedica toga je bilo usporavanje gospodarskog rasta u svijetu, a time i smanjenje obujma pomorskog prijevoza zbog smanjenja potražnje za sirovinama (ugljen, željezna rudača, žitarice) u svjetskom gospodarstvu, naročito u Kini i Indiji. Ovakva kretanja odrazila su se na kretanje BDP-a koji je u svijetu u 2009. smanjen za 0,7% u odnosu na 2008. godinu, kao i na drastičan pad vozarinskih indeksa. Dana 20. svibnja 2008. godine, BDI indeks dosegnuo rekordno visoku razinu od svog uvođenja 1985. godine, dosegnuvši 11.793 bodova. Pola godine kasnije, 5. prosinca 2008. godine, indeks je pao na 663 bodova, do tada na najnižu razinu od njegovog uvođenja. U sljedećem grafikonu prikazano je kretanje prosječnog indeksa vozarina za sve tipove brodova suhih rasutih tereta.

Grafikon 4. Kretanje prosječnog indeksa vozarina BDI u razdoblju 1985.- 2013.

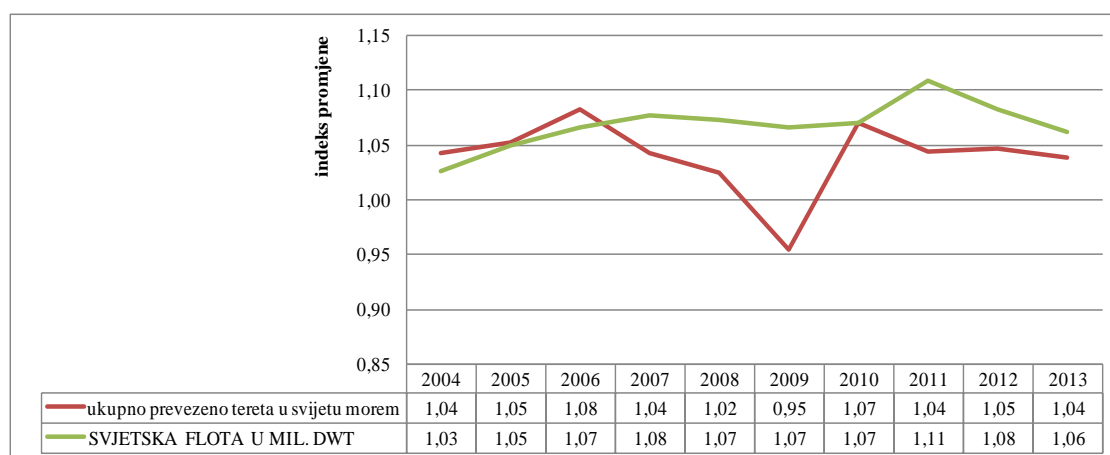


Izvor: https://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_Dry_Index#/media/File:BDI.png

Pozitivno razdoblje sa iznimno visokim zaradama, koje je trajalo do sredine 2008. godine, potaklo je brodare u svijetu na širenje flote što je rezultiralo povijesno najvećim rastom ponude brodskog prostora u odnosu na potražnju. U sljedećem grafikonu može se uočiti jedan od najvažnijih uzroka pada vozarina. Sa padom gospodarskog rasta u svijetu 2009. godine, smanjena je potražnja za sirovinama i prevezena količina roba, što je smanjilo potražnju za brodarskim prostorom i dovelo do drastične neravnoteže između ponude i potražnje brodarskog prostora.

²⁵ Zorović Mario, Opstat će samo kvalitetan i obrazovan hrvatski pomorac (članak), dostupno na <http://www.zorovic.hr/data/public/documents/kraljica-mora-opstat-ce-samo-kvalitetan-i-obrazovan-hrvatski-pomorac.pdf>, str. 6

Grafikon 5. Pregled svjetske trgovine pomorskim prijevozom i nosivosti svjetske flote



Izvor: Obrada autora na temelju podataka dostupnih na <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> - Prilog 7

Hrvatski brodari raspolažu sa brodovima za prijevoz suhih rasutih tereta i tankerima te je za ove dvije vrste brodova provedena analiza utjecaja kretanja ponude i potražnje za brodskim prostorom na vozarine za ove dvije vrste tereta. U tu svrhu sastavljena je tablica 9. u nastavku rada.

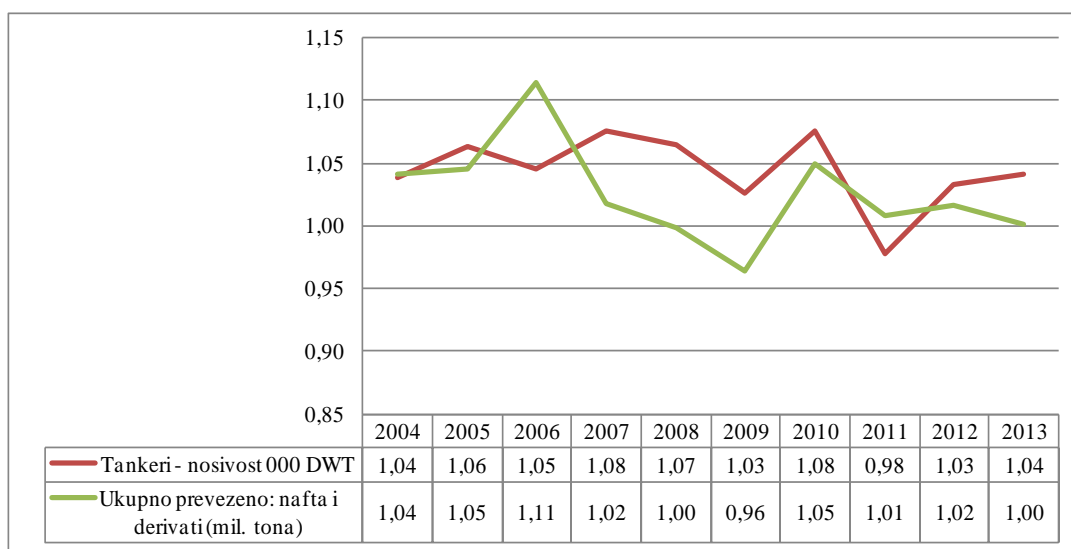
Tablica 9. Pregled kretanja raspoložive nosivosti brodova u 000 DWT i prevezene količine tereta u milijunima tona u svijetu morem

	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.
<i>TANKERI</i>											
Tankeri - nosivost 000 DWT	308.683	320.658	340.748	356.109	382.975	407.881	418.266	450.053	439.932	454.349	472.890
Ukupno prevezeno: nafta i derivati (mil. tona)	2.223	2.316	2.422	2.698	2.747	2.742	2.642	2.771	2.794	2.841	2.844
<i>Brodovi za suhi rasuti teret</i>											
Brodovi za suhi rasuti teret - nosivost u 000 DWT	296.140	308.935	325.666	349.721	367.542	391.127	418.356	456.623	547.192	624.022	686.635
Ukupno prevezeno: Suhi rasuti tereti (mil. tona)	4.257	4.442	4.687	5.002	5.287	5.487	5.216	5.637	5.991	6.356	6.704

Izvor: Samostalni rad autora na temelju podataka dostupnih na <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

Iz grafikona 6. vidi se da je ponuda brodskog prostora na tržištu prijevoza nafte i naftnih prerađevina od kraja 2006. do početka 2011. veća od potražnje za prijevozom tih tereta. U 2011. situacija se okrenula, ali je od 2012. nadalje ponuda nosivosti ponovo veća od potražnje. Nosivost je porasla u 2013. u odnosu na 2010. godinu za 5%, a prevezene količine tankerima su se povećale za 3%. Trend raskoraka između ponude i potražnje nastavio se i nakon 2013. sa tendencijom povećanja.

Grafikon 6. Pregled kretanja raspoloživog brodskog prostora tankera u DWT i prevezenih količina nafte i naftnih derivata u svijetu morem



Izvor: Obrada autora prema tablici 9.

U grafikonu 7. prikazano je kretanje ponude i potražnje za brodskim prostorom za suhe rasute terete. Kod prijevoza suhih rasutih tereta ponuda brodskog prostora od sredine 2008. do sredine 2010. je veća od potražnje zbog pada potražnje za prijevozom sirovina uslijed svjetske ekonomske krize. U 2010. dolazi do oporavka svjetskog gospodarstva najviše zahvaljujući rastu kineskog gospodarstva te je sredinom 2010. nakratko došlo do ravnoteže između ponude i potražnje brodarskog prostora. No, od kraja 2010. godine zbog značajnog priliva novih brodova na tržištu prijevoza ponuda je ponovo znatno premašila potražnju. Nosivost brodova za prijevoz suhih rasutih tereta u 2013. povećana je u odnosu na 2010. godinu za prevelikih 50%, a prevezene količine povećale su se za 19%. Ovaj nerazmjernost je ustvari i najveća kočnica povećanja vozarina na tržištu suhih rasutih tereta. No, ipak je uočljiv trend smanjenja razlike između ponude i potražnje brodskog prostora u 2013. godini. Vozarine za prijevoz sirove nafte bile su na najvišoj razini u svibnju 2008. kada je indeks za prijevoz sirove nafte BTDI

iznosio približno 2000 bodova. U sljedećoj slici vidi se kretanje prosječnih godišnjih indeksa za prijevoz nafte i naftnih derivata.

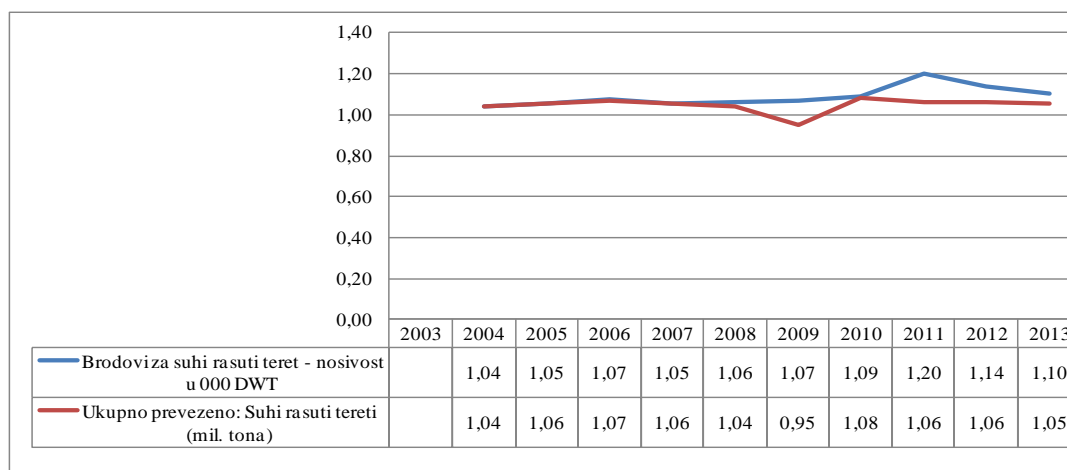
Slika 1. Kretanje indeksa vozarina za tankere 2008. – 2013.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dirty Tanker Index	1 510	581	896	782	720	645
Clean Tanker Index	1 155	485	732	721	643	607

Izvor: Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf, str. 54.

U 2010. godini u Hrvatskoj još se nisu odrazile posljedice započete brodarske krize u 2008., jer je Kinesko gospodarstvo, o kojem tržište pomorskog prijevoza najviše ovisi, nastavilo sa rastom, a i brodovi za prijevoz rasutih tereta hrvatskih brodara većinom bili za vezani uz dugoročne ugovore. Negativni rezultati poslovanja hrvatskih brodara kreću od 2011. godine nadalje.

Grafikon 7. Pregled kretanja raspoloživog brodskog prostora i prevezenih količina suhih rasutih tereta u svijetu morem



Izvor: Obrada autora prema tablici 9.

5. Financijski izvještaji

Financijski izvještaji su izvještaji koji iskazuju podatke o financijskom stanju i financijskoj uspješnosti poslovanja poduzetnika u određenom poslovnom razdoblju. Sastavljanje financijskih izvještaja poduzetnika u Hrvatskoj uređeno je Zakonom o računovodstvu te računovodstvenim standardima kao skupu računovodstvenih načela i pravila koja se primjenjuju kod sastavljanja i prezentiranja financijskih izvještaja.

Godišnje financijske izvještaje čine: bilanca, račun dobiti i gubitka, izvještaj o novčanom tijeku, izvještaj o promjenama kapitala, bilješke uz financijske izvještaje²⁶.

Prilikom sastavljanja i prezentiranja godišnjih financijskih izvještaja mali i srednje veliki poduzetnici u Hrvatskoj obavezni su primjenjivati Hrvatske standarde financijskog izvještavanja. Veliki poduzetnici i poduzetnici čije dionice kotiraju na burzi dužni su sastavljati i prezentirati godišnje financijske izvještaje primjenom Međunarodnih standarda financijskog izvještavanja.

Bilanca je financijski izvještaj koji pruža statički pregled imovine, obveza i kapitala na određeni datum. Aktiva bilance sadrži informacije o vrijednosti materijalne i financijske imovine, dok pasiva bilance sadrži informacije o vrijednosti vlastitog kapitala društva kao vlastitog izvora imovine, kao i informacije o vrijednosti obveza (dugoročnih i kratkoročnih) kao tuđih izvora iz kojih se financira imovina iskazana u aktivi bilance. Račun dobiti i gubitka je dinamički financijski izvještaj koji prikazuje prihode i rashode te dobit ili gubitak ostvaren u određenom poslovnom razdoblju. Račun dobiti i gubitka pruža informacije o uspješnosti poslovanja. Izvještaj o promjenama kapitala sadrži informacije o svim promjenama na kapitalu koje su se dogodile između dva datuma bilance. Izvještaj o novčanom toku je dinamički financijski izvještaj koji iskazuje novčane tokove, tj. priljeve i odljeve novca i novčanih ekvivalenata u poslovnom razdoblju, i to zasebno za novčane tokove koji su rezultat tri vrsta aktivnosti društva: poslovnih, investicijskih i financijskih aktivnosti. Bilješke uz financijske izvještaje sadrže dodatne i dopunske informacije o pozicijama sadržanim u bilanci, računu dobiti i gubitka, izvještaju o promjenama kapitala i izvještaja o novčanom toku.

²⁶ Zakon o računovodstvu, NN 109/07, 54/13, čl. 15. st.3.

Financijski izvještaji društava koja su predmet ovog rada sastavljeni su primjenom Međunarodnih standarda financijskog izvještavanja.

5.1. Analiza financijskih izvještaja

Analiza financijskih izvještaja je postupak primjene različitih analitičkih sredstava i tehnika kojima se podaci iz financijskih izvještaja pretvaraju u informacije korisne menadžmentu za upravljanje i donošenje odluka važnih za poslovanje poduzetnika. Korisnici analize financijskih izvještaja mogu biti razni subjekti, a najčešće su to vlasnici društva, zaposlenici, vjerovnici, investitori i država.

„Vlasnike društva posebno interesira analiza ekonomičnosti, proizvodnosti i rentabilnosti. Menadžment i zaposlenici izvršenom analizom poslovanja saznaju koliko su uspješno upravljali, odnosno radili i što mogu očekivati u raspodjeli rezultata poslovanja, odnosno dobiti društva. Vjerovnici analizom poslovanja nastoje saznati kreditnu sposobnost društva, posebno za odobrenje kratkoročnih i dugoročnih kredita, odnosno za njihov povrat. Država, jedinice lokalne samouprave, odnosno porezna tijela ili organi nastoje analizom financijskih izvješća utvrditi pravu osnovicu za oporezivanje, jer društva često nastoje dobit koja se oporezuje na razne načine prikazati u manjem iznosu od stvarnoga, odnosno prikriti dio dobiti stvarajući tihe pričuve“²⁷.

Analizom financijskih izvještaja utvrđuje se stabilnost i učinkovitost poslovanja društva. Stabilnost poslovanja poduzetnik ostvaruje ako može redovito podmirivati dospelje kratkoročne i dugoročne obveze, ako nije prezadužen te ne postoji mogućnost stečaja društva. Efikasnost poslovanja poduzetnika ogleda se u ostvarivanju zadovoljavajućeg dobitka.

Analiza financijskih izvještaja može se provoditi temeljem komparativnih financijskih izvještaja, strukturnih financijskih izvještaja i putem financijskih pokazatelja.

Horizontalna analiza provodi se na temelju usporednih financijskih izvještaja za više uzastopnih poslovnih razdoblja, a cilj joj je uočavanje trendova i dinamike promjena pojedinih pozicija financijskih izvještaja. Usporedbom pozicija financijskih izvještaja

²⁷ Vukoja Božo: Primjena analize financijskih izvješća pomoću ključnih financijskih pokazatelja kao temelj donošenja poslovnih odluka, dostupno na: <http://www.revident.ba/public/files/primjena-analize-financijskih-izvjestaja-pomocu-kljucnih-financijskih-pokazatelja.pdf>, str. 1.

utvrđuju se promjene u apsolutnih i relativnim iznosima. Pri izračunu relativnih promjena pojedinih pozicija koristi se sljedeća formula:

$$\text{Promjena (\%)} = ((\text{Iznos tekuće godine} - \text{Iznos prethodne godine}) / \text{Iznos prethodne godine}) \times 100$$

Vertikalna analiza financijskih izvještaja je strukturalna analiza pri čemu se sagledavaju odnosi više pozicija bilance i računa dobiti i gubitka u odnosu na jednu poziciju koja se tretira kao 100%, najčešće u jednoj godini. Uobičajeno je da se u bilanci aktiva i pasiva izjednačavaju sa 100, a pojedine pozicije bilance izražavaju se kao postotak od ukupne aktive ili pasive. Kod računa dobiti i gubitka uobičajeno je da se ukupni prihodi izjednačavaju sa 100.

Analiza pomoću financijskih pokazatelja provodi se stavljanjem u odnos ekonomskih veličina međusobno smisljeno povezanih u financijskim izvještajima te se tako dobiveni pokazatelji uspoređuju sa standardnim vrijednostima ili vrijednostima pokazatelja za poduzeće iste ili slične djelatnosti.

5.2. Analiza financijskih izvještaja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pomoću horizontalne i vertikalne analize

Za potrebe analize financijskih izvještaja društava najznačajnijih hrvatskih brodarskih prijevoznika tereta sastavljeni su konsolidirani (skupni) komparativni i strukturalni financijski izvještaji za bilancu i račun dobiti i gubitka za promatrano razdoblje od četiri godine (2010. – 2013.). U ovom radu biti će prezentirani komentari za konsolidirane izvještaje na nivou djelatnosti te uočene specifičnosti kod pojedinih brodarskih prijevoznika. Konsolidirani izvještaji na nivou djelatnosti sastavljeni su na temelju revidiranih javno objavljenih financijskih izvještaja brodarskih prijevoznika i to:

- Nekonsolidirani financijski izvještaji za društvo ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.
- Nekonsolidirani financijski izvještaji za društvo TANKERSKA PLOVIDBA d.d.
- Nekonsolidirani financijski izvještaji za društvo LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODARSTVO d.o.o.
- Konsolidirani financijski izvještaji za društvo JADROPLOV d.d. i njegova ovisna društva i

- Konsolidirani financijski izvještaji za društvo ULJANIK PLOVIDBA d.d. i njegova ovisna društva.

Odabir između nekonsolidiranih i konsolidiranih financijskih izvještaja izvršen je prema kriteriju da financijski izvještaji realno i cjelovito prikazuju podatke o poslovanju upravo broderske djelatnosti pojedinog broдача.

Postupak sastavljanja pojedinačnih i konsolidiranih financijskih izvještaja na nivou djelatnosti proveden je na način prikupljanja financijskih izvještaja pet broderskih prijevoznika za razdoblje od 2010. do 2013. godine, kao i revizorskih izvještaja i godišnjih izvješća uprava za navedene godine, osim što su za društvo Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. za 2013. godinu obrađeni financijski izvještaji za razdoblje od 1.01.2013.-20.06.2013. kada je otvoren postupak likvidacije nad ovim društvom.

5.2.1. Analiza bilance

Vrijednost aktive i pasive za 2010. godinu, kao prvu godinu za koju je sastavljena analiza bilanci²⁸, u konsolidiranoj bilanci sastavljenoj na razini djelatnosti društava broderskih prijevoznika iskazana je u iznosu od 8,14 milijardi kuna. Najveći udio u strukturi aktive odnosi se na dugotrajnu imovinu koja je sa 7,05 milijardi kuna čini 86,65% ukupne aktive, dok se preostali dio aktive u iznosu od 1,08 milijardi kuna odnosi na kratkotrajnu imovinu koja u strukturi aktive sudjeluje sa 13,27%. Od dugotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu ima materijalna imovina iskazana u iznosu od 4,93 milijarde kuna što u strukturi aktive iznosi 60,50%, a slijedi je dugotrajna financijska imovina u iznosu od 2,12 milijardi kuna odnosno 26,00% ukupne aktive. Kod kratkotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu odnosi na novčana sredstva koja iznose 478,76 milijuna kuna ili 5,88% ukupne aktive. Na kratkotrajna potraživanja otpada 3,31% aktive, a na kratkotrajnu financijsku imovinu 3,36% aktive.

U ukupnoj pasivi najveći udio u strukturi zauzima pozicija kapital i rezerve sa učešćem od 58,48% u vrijednosti od 4,76 milijardi kuna. Temeljni kapital iznosi 1,65 milijardi kuna i čini 20,31% ukupne pasive, dok 29,12% pasive čini zadržana dobit iskazana u vrijednosti od 2,37

²⁸ Analizirani podaci bilance na razini djelatnosti sadržani su u prilogima na kraju teksta (Prilozi 7 i 8) koji sadržavaju konsolidirane komparativne i konsolidirane strukturne bilance na razini djelatnosti

milijardi kuna. Dobit tekuće godine sudjeluje sa 2,32% u strukturi pasive i iznosi 188 milijuna kuna.

Dugoročne obveze u pasivi iznose 2,02 milijarde kuna te čine 24,86% pasive, dok kratkoročne obveze iznose 1,16 milijardi kuna i čine 14,19% pasive. Pozicije pasive sa najnižim učešćem u strukturi su pozicija odgođenog plaćanja troškova i prihod budućeg razdoblja (1,68% pasive) te rezerviranja (0,79% pasive).

Ukupna aktiva i pasiva u bilanci za 2011. godinu iznose 8,77 milijardi kuna što je povećanje u odnosu na 2010. za 7,76%. Najveće povećanje aktive zabilježila je Uljanik plovidba d.d. za 24,67%, zatim Jadroplov d.d. za 20,86% te Tankerska plovidba d.d. za 8,36%, dok su ostala dva društva zabilježila smanjenje aktive i to Atlantska plovidba d.d. za 11,71% te Lošinjska plovidba-brodarstvo d.o.o. za 6,65%. Struktura pozicija aktive, uz neznatna odstupanja, uglavnom je ostala ista kao što je bila i u 2010. Značajna promjena odnosi se na materijalnu imovinu koja iznosi 5,68 milijardi kuna te je povećana u odnosu na 2010. godinu za 15,3% što je posljedica nabave novih brodova. U strukturi aktive učešće materijalne imovine povećano je na 64,74%. Najveće povećanje materijalne imovine bilježi u 2011. Uljanik plovidba d.d. za 25,63%, slijedi Atlantska plovidba d.d. sa povećanjem za 17,8% te Tankerska plovidba d.d. za 11,53%. Dugotrajna financijska imovina bilježi smanjenje za 6,91%, iznosi 1,97 milijardi kuna te zauzima značajnih 22,46% vrijednosti aktive.

Kratkotrajna imovina iznosi 1,09 milijardi kuna što čini povećanje od 1,13% u odnosu na prethodnu godinu. Zalihe su povećane za 65%, no i dalje čine neznačajnu stavku u strukturi aktive od 1,1%. Kratkotrajna potraživanja iznose 396 milijuna kuna. Povećana su u 2011. za 47,16% u odnosu na prethodnu godinu, a u strukturi aktive čine 4,52%. Najveći rast potraživanja ima Jadroplov d.d. i to za 85,52% što ima za posljedicu to da kratkotrajna potraživanja čine 23,63% ukupne aktive Jadroplova d.d.. Kratkotrajna financijska imovina iznosi 134 milijuna kuna. Smanjena je za 50,81% te se učešće u aktivni svelo sa 3,36% na 1,53% u 2011.. Novac u banci i blagajni bilježi pad od 2,89% te se i učešće ove pozicije u aktivni neznatno smanjilo na 5,3%.

U ukupnoj pasivi bilance za 2011. godinu najveći udio u strukturi i dalje zauzima pozicija kapital i rezerve u vrijednosti od 4,76 milijardi kuna, sa nešto smanjenim učešćem u pasivi u odnosu na prethodnu godinu i iznosi 54,22%. Na temeljni kapital, kao sastavni dio kapitala i rezervi, odnosi se 18,85% ukupne pasive ili 1,65 milijardi kuna, dok 28,49% pasive čini

zadržana dobit iskazana u vrijednosti od 2,5 milijardi kuna. Pozicija rezerve iz dobiti bilježi porast od 25,22%, a revalorizacijska rezerva bilježi porast od 29,87% u odnosu na prethodnu godinu. U 2011. godini iskazan je u pasivi gubitak poslovne godine u iznosu od 128 milijuna kuna, a na njegovo iskazivanje najveći utjecaj imao je gubitak Tankerske plovidbe d.d. koji je iznosio 78 milijuna kuna kao i gubitak Lošinjske plovidbe-brodarstvo d.o.o. u iznosu od 58,5 milijuna kuna. Uzrok gubitku Tankerske plovidbe d.d. je taj što su 2011. vozarine za prijevoz nafte i derivata pale su na najnižu razinu u posljednjih 30 godina.

Dugoročne obveze povećane su u odnosu na 2010. za 41,78% i iznose 2,87 milijardi kuna te se njihovo učešće u pasivi povećalo sa 24,86% u 2010. na 32,70% u 2011.. Kratkoročne obveze iznose 960 milijuna kuna, smanjene su u odnosu na 2010. za 16,88% i čine 10,95% pasive.

U bilanci za 2012. godinu aktiva i pasiva smanjene su u odnosu na prethodnu godinu za 9,1% te iznose 7,97 milijardi kuna. Najveći udio u strukturi aktive odnosi se na dugotrajnu imovinu koja je sa 7,1 milijardu kuna čini 89% ukupne aktive, dok se preostali dio aktive u iznosu od 862 milijuna kuna odnosi na kratkotrajnu imovinu koja u strukturi aktive sudjeluje sa 10,81%. Od dugotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu ima materijalna imovina iskazana u iznosu od 5,16 milijardi kuna što u strukturi aktive iznosi 64,72% te je ista smanjena za 9,12%, a slijedi je dugotrajna financijska imovina u iznosu od 1,92 milijarde kuna odnosno 24% ukupne aktive uz smanjenje od 2,66%. Kod kratkotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu odnosi na novčana sredstva koja uz smanjenje od značajnih 19,93% iznose 372 milijuna kuna ili 4,67% ukupne aktive. Kratkotrajna potraživanja iznose 285 milijuna kuna i smanjena su za 27,95%.

U ukupnoj pasivi najveći udio u strukturi zauzima pozicija kapital i rezerve sa učešćem od 48,79% čija vrijednost iznosi 3,89 milijardi kuna. Na temeljni kapital se odnosi 20,7% ukupne pasive ili nepromijenjenih 1,65 milijardi kuna, dok 29,8% pasive čini zadržana dobit iskazana u vrijednosti od 2,37 milijardi kuna. U 2012. godini iskazan je u pasivi gubitak poslovne godine u iznosu od 751 milijuna kuna, što je povećanje od značajnih 486% u odnosu na gubitak iz 2011. godine. Sva analizirana društva u 2012. godini poslovali su sa gubitkom. Konsolidirani gubitak na nivou djelatnosti sastoji se od gubitaka Tankerske plovidbe d.d. koji je iznosio 524 milijuna kuna, Atlantske plovidbe d.d. u iznosu od 79,9 milijuna kuna, Uljanik plovidbe d.d. u iznosu od 78,19 milijuna kuna, Jadroplova d.d. u iznosu od 39,77 milijuna

kuna te gubitka Lošinjske plovidbe-brodarstvo d.o.o. u iznosu od 29,34 milijuna kuna. Osim povijesno niskih vozarina koje su utjecale na gubitke svih brodarskih društava, dio gubitka Tankerske plovidbe d.d. u iznosu od 387 milijuna kuna nastao je s osnova iskazivanja rashoda zbog provedenog vrijednosnog usklađenja knjigovodstvene vrijednosti brodova sa njihovom tržišnom vrijednošću koja je u svijetu bila na vrlo niskim razinama. Pozicija rezerve iz dobiti bilježi smanjenje od 14,76%. Revalorizacijska rezerva bilježi smanjenje od 46,92%, najvećim dijelom zbog ukidanja revalorizacijskih rezervi s osnova vrijednosnog usklađenja knjigovodstvene vrijednosti brodova sa njihovom tržišnom vrijednošću.

Dugoročne obveze iznose 2,86 milijardi kuna te, uz neznatno smanjenje od 0,37%, čine 35,84% pasive. Kratkoročne obveze iznose 1,05 milijardi kuna i čine 13,16% pasive.

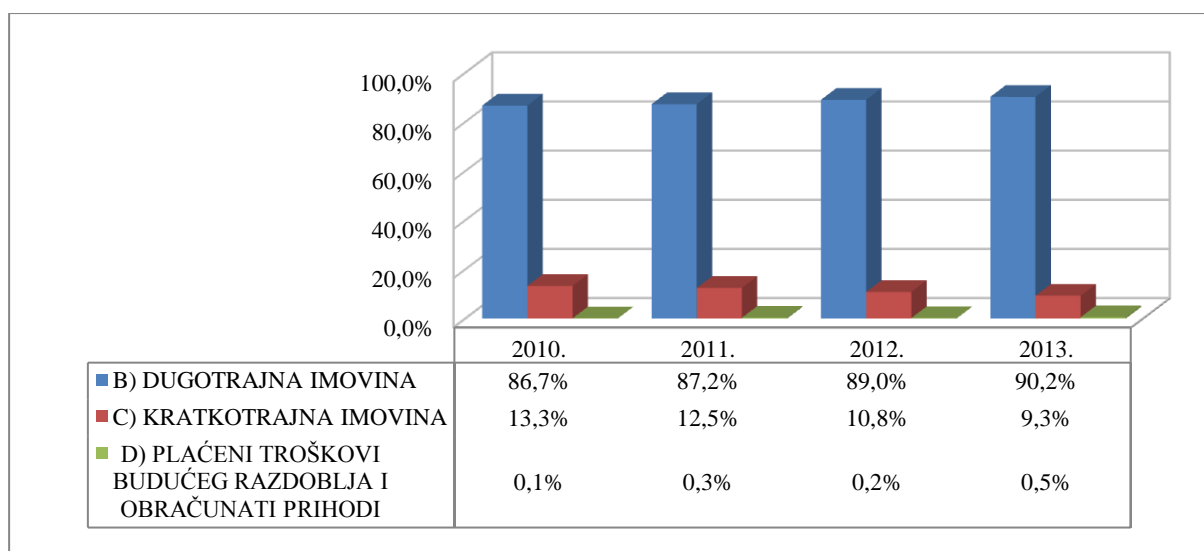
U bilanci za 2013. godinu aktiva i pasiva smanjene su u odnosu na prethodnu godinu za 8,67% te iznose 7,28 milijardi kuna. Dugotrajna imovina iznosi 6,57 milijardu kuna i čini 90% ukupne aktive, dok se preostali dio aktive u iznosu od 676 milijuna kuna odnosi na kratkotrajnu imovinu koja u strukturi aktive sudjeluje sa 9,28%. Od dugotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu ima materijalna imovina iskazana u iznosu od 4,81 milijardi kuna što u strukturi aktive čini 66% te je ista smanjena za 6,81%, a slijedi je dugotrajna financijska imovina u iznosu od 1,74 milijarde kuna odnosno 24% ukupne aktive uz smanjenje od 9,23%. Kratkotrajna imovina je značajno smanjena i to za 21,6% u odnosu na prethodnu godinu. Kod kratkotrajne imovine najznačajniji udio u aktivu odnosi na novčana sredstva koja uz značajno smanjenje od 32,56% iznose 251 milijun kuna ili 3,45% ukupne aktive, te na kratkotrajna potraživanja koja iznose 229 milijuna kuna uz smanjenje od 19,92%.

U ukupnoj pasivi najveći udio u strukturi zauzima pozicija kapital i rezerve sa učešćem od 49,72% čija se vrijednost smanjila za 6,91% u odnosu na prethodnu godinu i iznosi 3,62 milijardi kuna. Na temeljni kapital odnosi se 22,7% ukupne pasive ili nepromijenjenih 1,65 milijardi kuna. Zadržana dobit smanjena je za značajnih 31,49%, iskazana je u vrijednosti od 1,63 milijardi kuna sa učešćem u strukturi pasive sa 22,3%. Smanjenje zadržane dobiti u 2013. nastalo je s osnova pokrića prenesenih gubitaka iz poslovanja 2012. godine. U pasivi je iskazan gubitak poslovne godine u iznosu od 97,6 milijuna kuna, što je smanjenje za značajnih 87% u odnosu na gubitak ostvaren 2012. godine. Pozicija revalorizacijska rezerva bilježi značajno smanjenje od 122,8% u odnosu na prethodnu godinu i to najvećim dijelom zbog ukidanja revalorizacijskih rezervi (formiranih u ranijim uspješnijim godinama

poslovanja) s osnova vrijednosnog usklađenja knjigovodstvene vrijednosti brodova sa njihovom niskom tržišnom vrijednošću.

Dugoročne obveze u pasivi iznose 2,7 milijardi kuna te uz smanjenje od 5,39% čine 37,13% pasive. Kratkoročne obveze smanjene su za 24,79%, iznose 789 milijuna kuna i čine 10,84% strukture pasive.

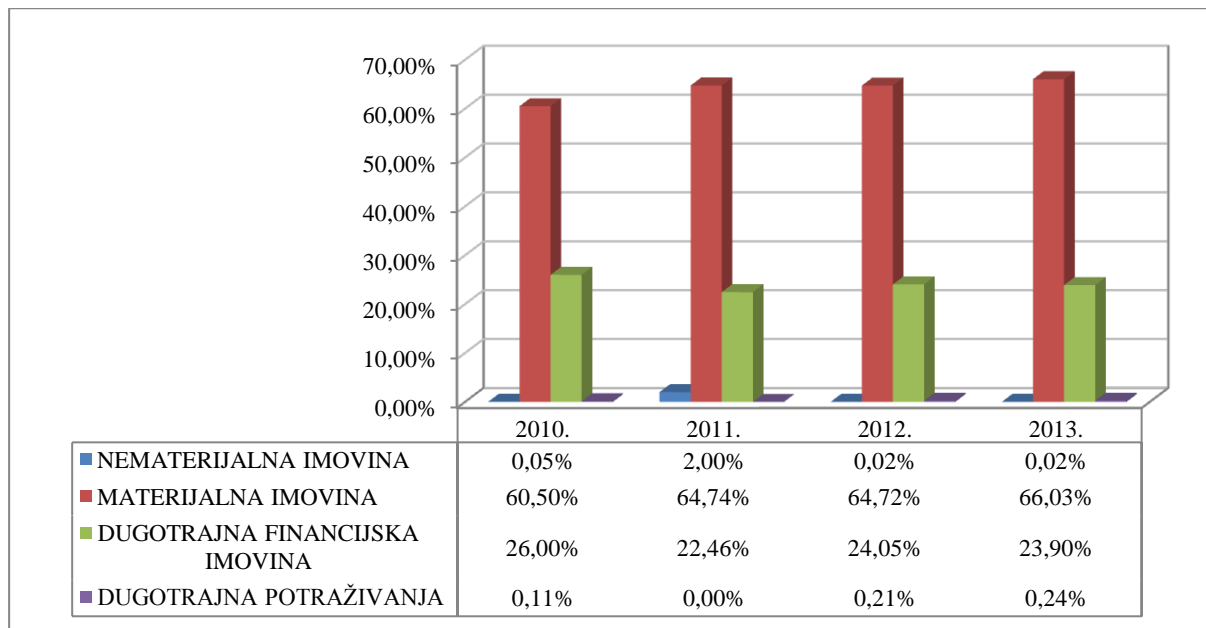
Grafikon 8. Struktura i kretanje pozicija aktive u ukupnoj konsolidiranoj aktivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 8. prikazuje kretanje strukture konsolidirane aktive kroz analizirano razdoblje. Najveći udio u strukturi čini dugotrajna imovina koja kroz analizirano razdoblje bilježi minimalan rastući trend, dok kratkotrajna imovina bilježi lagani pad u učešću aktive. Razlog tome je kontinuirano smanjivanje pozicije novca u okviru kratkotrajne imovine kroz promatrano razdoblje. Detaljnija struktura konsolidirane aktive analiziranih društava prikazana je u prilogu 9 i grafikonima 9. i 10.

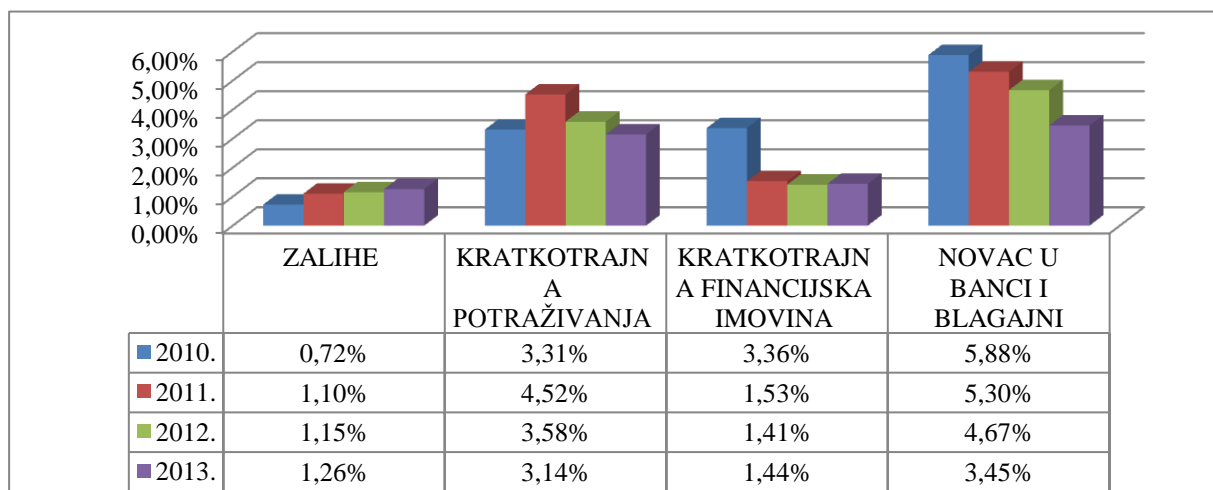
Grafikon 9. Struktura i kretanje pozicija dugotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 9. prikazuje kretanje strukture udjela pojedinih pozicija dugotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivi. Najveće učešće u aktivi od pozicija dugotrajne imovine ima materijalna imovina. Materijalna imovina kroz analizirano razdoblje bilježi povećanje učešća u aktivi za približno 6%. Značajno učešće u ukupnoj aktivi ima stavka dugotrajne financijske imovine (oko četvrtine vrijednosti aktive) koju u najvećem dijelu čine udjeli kod povezanih poduzetnika (društva koja su u inozemstvu osnivali promatrani brodari).

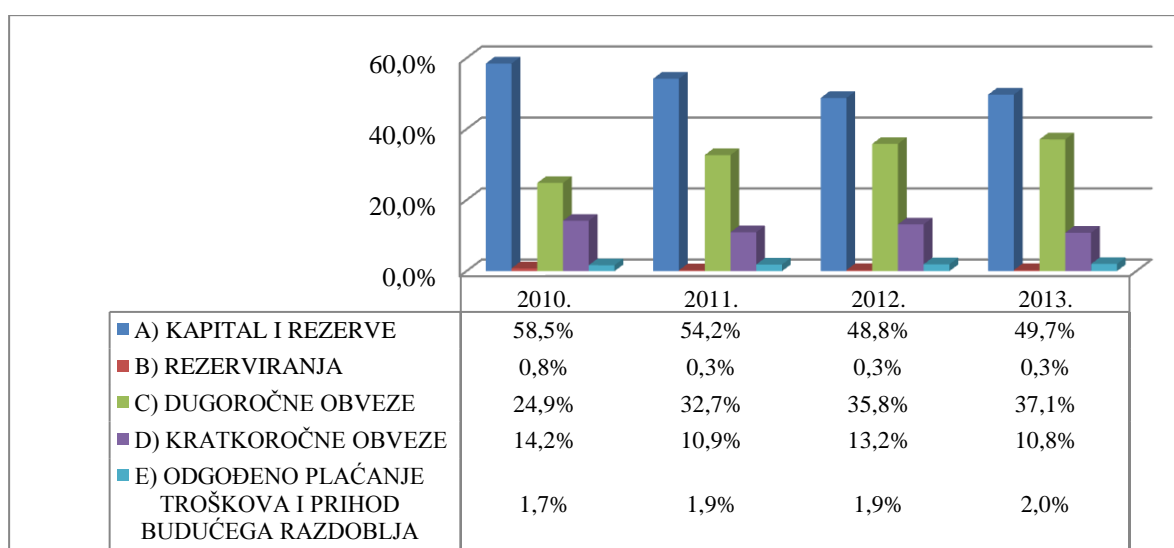
Grafikon 10. Struktura i kretanje pozicija kratkotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 10. prikazuje kretanje strukture udjela pozicija kratkotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivi. Najveće učešće u aktivi od pozicija kratkotrajne imovine ima pozicija novčanih sredstava koja kroz analizirano razdoblje bilježi kontinuirano smanjenje u strukturi aktive za ukupno 2,43%. Kratkotrajna financijska imovina iskazuje smanjenje u strukturi aktive za oko 2% što je rezultat smanjenja danih zajmova i depozita u analiziranom razdoblju.

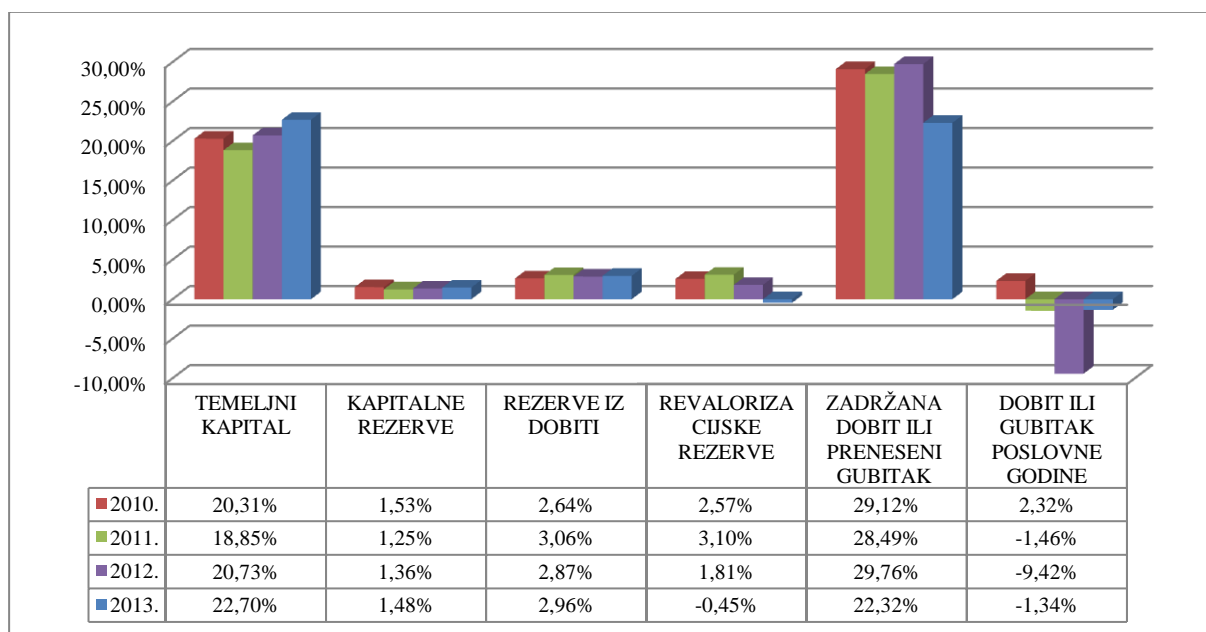
Grafikon 11. Struktura pozicija pasive u ukupnoj konsolidiranoj pasivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 11. prikazuje kretanje strukture konsolidirane pasive kroz analizirano razdoblje. Najveći udio u strukturi pasive čini pozicija kapitala i rezervi koja kroz analizirano razdoblje bilježi smanjenje učešća u pasivi uslijed gubitaka koji su ostvarenih u poslovanju brodarka 2011., 2012. i 2013.. Dugoročne obveze bilježe povećanje učešća u pasivi za oko 12%, dok kratkoročne obveze bilježe lagani pad u učešću pasive od 3,5%. Povećanje dugoročnih obveza posljedica je zaduživanja društava zbog kupnje novih brodova. Detaljnija struktura pozicije kapital i rezerve na razini djelatnosti prikazana u grafikonu 12.

Grafikon 12. Struktura i kretanje pozicija kapitala i rezervi u ukupnoj konsolidiranoj pasivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj

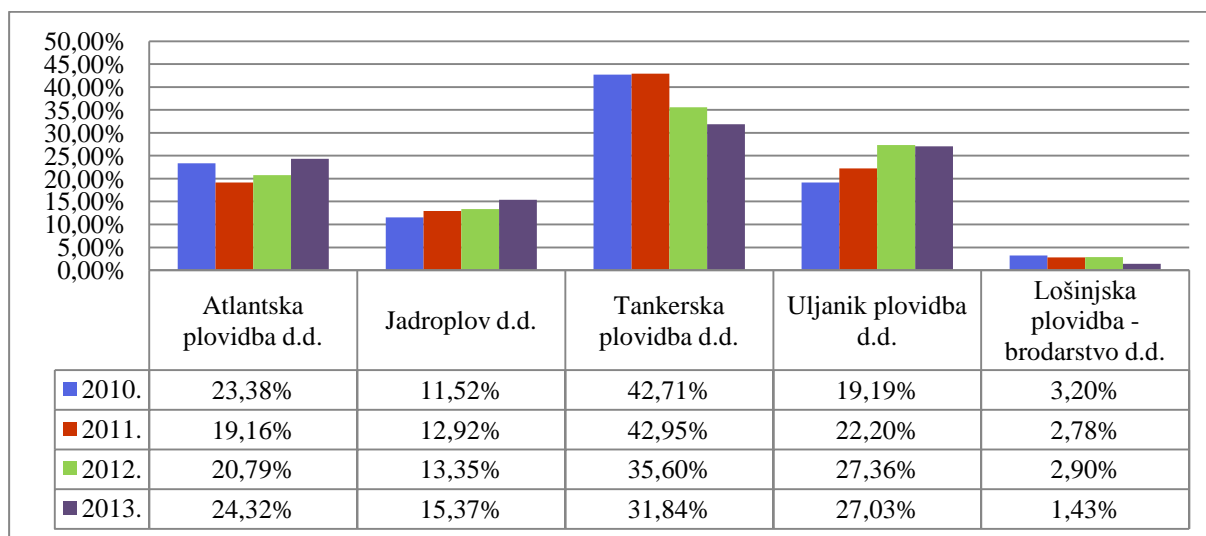


Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 12. prikazuje strukturu pojedinih pozicija kapitala i rezervi u ukupnoj konsolidiranoj pasivi. Najveće učešće u pasivi od pozicija kapitala i rezervi u analiziranom razdoblju imaju pozicije zadržane dobiti i temeljnog kapitala. Zadržana dobit, kroz analizirano razdoblje bilježi kontinuirano smanjenje učešća u pasivi za približno 7%. Zadržana dobit je značajnije smanjena u 2013. s osnova pokrića prenesenih gubitaka iz 2012. Temeljni kapital iskazuje neznatno smanjenje u učešću pasive za oko 2,5%. Revalorizacijske rezerve smanjene su za oko 3% što je posljedica ukidanja revalorizacijskih rezervi temeljem vrijednosnog usklađivanja vrijednosti brodova sa njihovom tržišnom vrijednošću koja je u promatranom razdoblju kontinuirano opadala na tržištu rabljenih brodova, a najvećim dijelom je provedena

u bilancama Tankerske plovidbe d.d.. Pozicija poslovnog rezultata, osim 2010. godine, bilježi iznose sa negativnim predznakom uslijed ostvarenih gubitaka. Ostale pozicije kapitala i rezervi ne bilježe značajne oscilacije u analiziranom razdoblju.

Grafikon 13. Učešće aktive i pasive pojedinog društva u ukupnoj konsolidiranoj aktivi i pasivi brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Grafikon 13. prikazuje kretanje učešća aktive i pasive pojedinog analiziranog društva u konsolidiranoj aktivi i pasivi. Iz prezentiranih podataka vidi se da u konsolidiranoj bilanci najvrjedniju imovinu (aktivu) kroz sve četiri godine ima Tankerska plovidba d.d. (2013. iznosila je 2,32 milijarde kn), a slijede je Uljanik plovidba d.d. (2013. iznosila je 1,97 milijardi kn), Atlantska plovidba d.d. (2013. iznosila je 1,77 milijardi kn), Jadroplov d.d. (2013. iznosila je 1,12 milijardi kn) te Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. (2013. iznosila je 104 milijuna kn).

5.2.2. Analiza računa dobiti i gubitka

Za početak analize računa dobiti i gubitka slijedi prikaz polaznih veličina u 2010. godini kao prvoj godini analize. Ukupni prihodi na razini djelatnosti u 2010. godini iznosili su 2,54 milijarde kuna. U strukturi ukupnih prihoda poslovni prihodi sudjelovali su sa 91,99% te su iznosili 2,34 milijarde kuna, dok su financijski prihodi sudjelovali sa 8,01% odnosno 203,5

milijuna kuna. Od poslovnih prihoda najznačajniji su prihodi od prodaje sa 84,64% u strukturi ukupnih prihoda, dok na ostale poslovne prihode otpada 7,36%.

Ukupni rashodi na razini djelatnosti u 2010. godini iznosili su 2,35 milijardi kuna. Poslovni rashodi iznosili su 2,18 milijardi kuna sa učešćem u ukupnim rashodima od 92,43%, dok su financijski rashodi iznosili 175 milijuna kuna odnosno 7,44%.

Konsolidirani račun dobiti i gubitka za 2010. godinu iskazuje dobit prije oporezivanja u iznosu od 188,8 milijuna kuna, porez na dobit u iznosu od 257 tisuća kuna te dobit poslovne godine nakon oporezivanja u iznosu od 188,5 milijuna kuna.

Iz podataka u Prilogu 15 vidljivo je da se u analiziranom razdoblju učešće poslovnih prihoda u ukupnim приходima kreće u rasponu od 92% do 94%, a financijskih prihoda od 5,6% do 8%. U strukturi poslovnih prihoda u 2010. i 2011. godini prihodi od prodaje sudjeluju sa približno 84%, dok se u 2012. i 2013. taj postotak smanjio na 78% 2012. odnosno na 72% 2013. godine u korist ostalih poslovnih prihoda čije učešće sa 9% povećavaju na 15% odnosno na 21%. Ova promjena u strukturi poslovnih prihoda dijelom je i posljedica povećanja prihoda ostvarenih prodajom brodova koji se klasificiraju kao ostali poslovni prihodi, a bili su u 2012. i 2013. između ostalog značajno prisutni u računu dobiti i gubitka Tankerske plovidbe d.d.. Prihode od prodaje čine prihodi od vozarina za najam brodova u međunarodnom pomorskom prijevozu. Uobičajeno su to ugovori o poslovnom najmu na vrijeme od 1 mjeseca do 12 mjeseci.

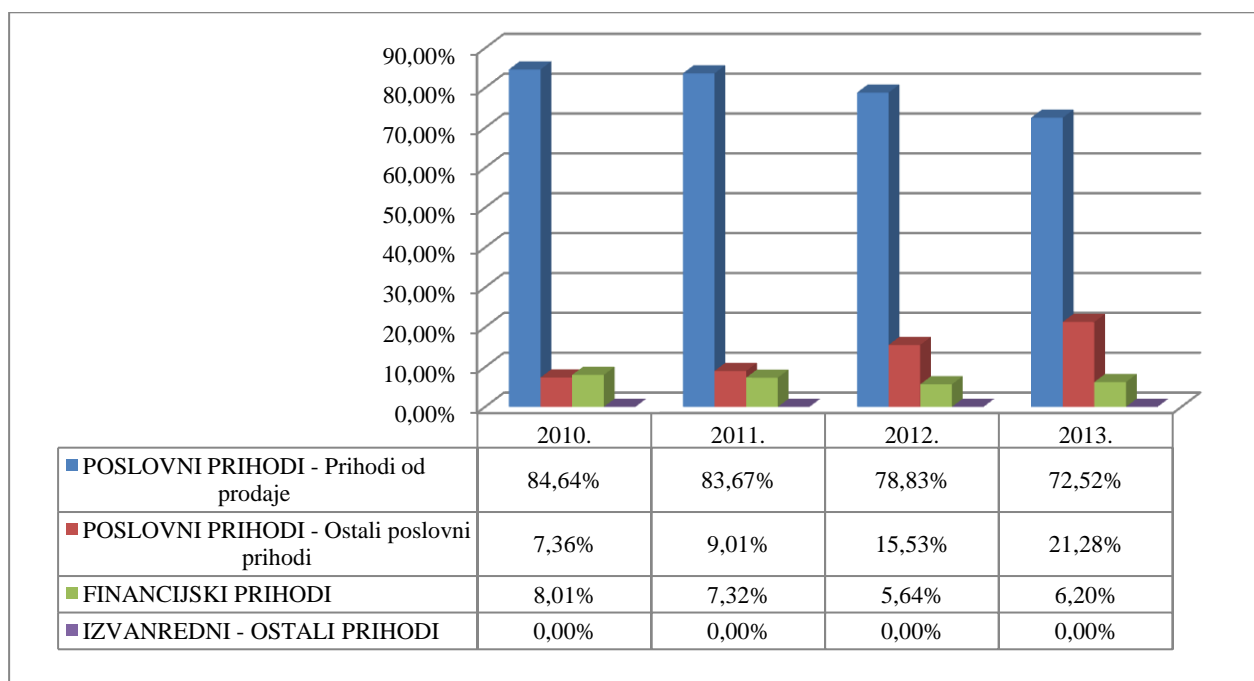
U Prilogu 16 prezentirani su podaci u konsolidiranom računu dobiti i gubitka o promjenama prihoda i rashoda kroz razdoblje obuhvaćeno analizom. Iz podataka vidljivo je da ukupni prihodi, uslijed svjetske krize na brodarskom tržištu, iz godine u godinu opadaju tako da su u 2013. niži za 28% u odnosu na 2010. Isti trend bilježe i financijski prihodi koji su smanjeni 2013. u odnosu na 2010. za 44%.

Ukupni rashodi su, za razliku od ukupnih prihoda, u 2011. bili na razini rashoda iz 2010., dok su u 2012. iskazali znatan rast u odnosu na 2012. godinu i to za značajnih 17,5%. No, u 2013. ukupni rashodi značajno su smanjeni u odnosu na 2012. i to za 29,5%. Ovo smanjenje ukupnih rashoda najvećim dijelom je rezultat smanjenja poslovnih rashoda (smanjeni su za 31%) koje su analizirana društva ostvarila u cilju maksimalne racionalizacije poslovanja i

održavanja poslovanja u iznimno teškim uvjetima koji tih godina vladaju na međunarodnom brogarskom tržištu.

Pozicija poslovnog rezultata 2011. godine iskazuje gubitak u visini od 128,2 milijuna kuna. Gubitak je posljedica značajnog pada prihoda od prodaje. U poslovanju 2012. godine ostvaren je gubitak poslovne godine u iznosu od 751,4 milijuna kuna, a u 2013. gubitak je smanjen na 97,6 milijuna kuna.

Grafikon 14. Kretanje i struktura prihoda kroz analizirano razdoblje u društvima brogarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih izvješća analiziranih kompanija

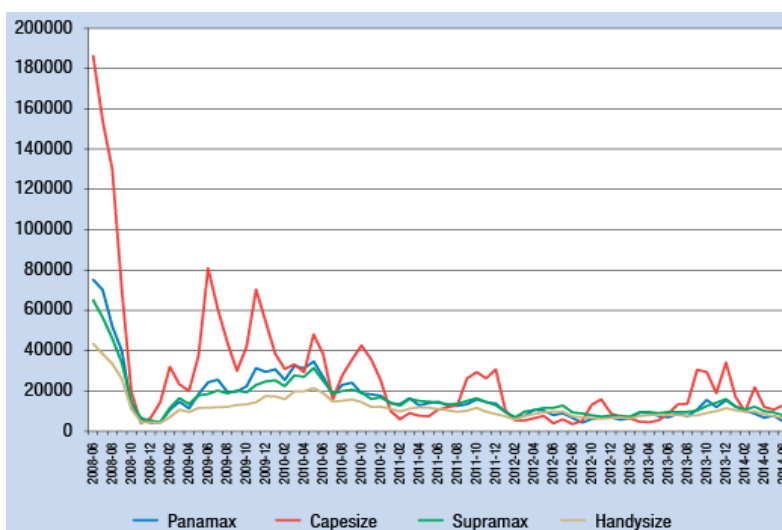
Od analiziranih brodarica najveće učešće u prihodima od prodaje kao najznačajnijim prihodima kroz sve četiri godine imala je Tankerska plovidba d.d. Njezin udio u strukturi prihoda od prodaje na nivou djelatnosti u prosjeku iznosi 47%. Slijede je Atlantska plovidba d.d. sa 26%, Uljanik plovidba d.d. sa 13%, Jadroplov d.d. sa 9% te Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. sa 5%. Sva društva u analiziranom periodu ostvarivala su iz godine u godinu sve niže prihode od prodaje.

Smanjenje prihoda od prodaje pojedinačno po brodarima u 2013. u odnosu na 2010. godinu iznosilo je kako slijedi: Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. za 88%, Atlantska plovidba

d.d. za 44%, Tankerska plovidba d.d. za 40%, Jadroplov d.d. za 17% te Uljanik plovidba d.d. za 3%.

Na razini djelatnosti poslovni prihodi su u 2013. smanjeni u odnosu na 2010. godinu za 715 milijuna kuna ili za 28% što je rezultat negativnih kretanja na međunarodnom brodarskom tržištu najvećim dijelom zbog povijesno niskih vozarina o čemu govore podaci u grafikonu 15. i tablici 10. u nastavku.

Grafikon 15. Kretanje vozarina brodova za prijevoz suhih rasutih tereta na svjetskom tržištu



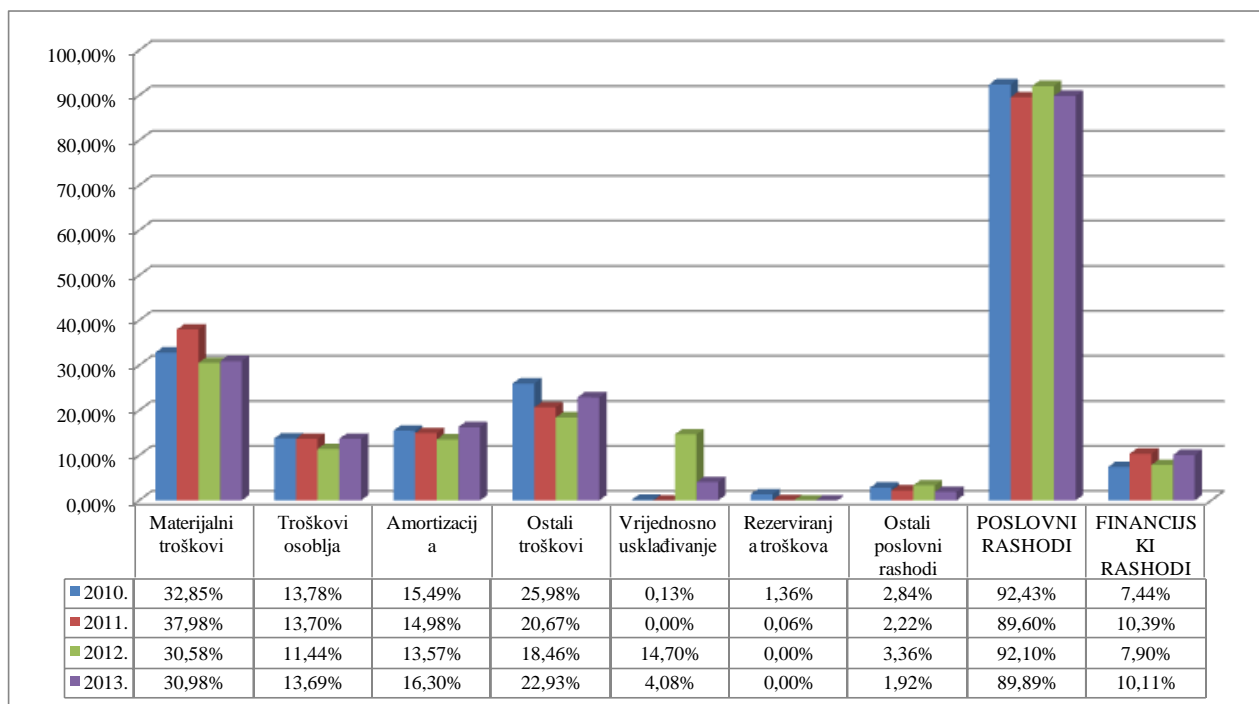
Izvor: Review of Maritime Transport 2014, United Nations, New York and Geneva, 2014, dostupno na http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf, str. 59.

Tablica 10. Godišnji prosjeci najamnina u USD za brodove za prijevoz rasutih tereta

Razdoblje/vozarina po vrsti (veličini) broda	T/C BCI	T/C BPI	T/C BSI	T/C BHSI	BDI indeks
2009.	42.656	19.295	17.338	11.342	2.617
2010.	33.298	25.041	22.456	16.427	2.758
Promjena 2010./2009.	-22%	30%	30%	45%	5%
2011.	15.639	14.000	14.401	10.552	1.549
Promjena 2011./2010.	-53%	-44%	-36%	-36%	-44%
2012.	7.680	7.684	9.453	7.626	920
Promjena 2012./2011.	-51%	-45%	-34%	-28%	-41%
2013.	14.580	9.472	10.275	8.179	1.206
Promjena 2013./2012.	90%	23%	9%	7%	31%
Promjena 2012./2009.	-82%	-60%	-45%	-33%	-65%
Promjena 2013./2009.	-66%	-51%	-41%	-28%	-54%

Izvor: Izvedeno iz podataka u Godišnjim izvješćima uprave JADROPLOV d.d. za prezentirane godine

Grafikon 16. Struktura ukupnih rashoda kroz analizirano razdoblje u društvima brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih izvješća analiziranih kompanija

Grafikon 16. prikazuje strukturu i promjene ukupnih rashoda brodarskih prijevoznika tereta kroz analizirano razdoblje po vrstama rashoda. Kao što vidljivo u grafikonu poslovni rashodi čine najveći udio u ukupnim rashodima.

Od analiziranih brodara najveće učešće u poslovnim rashodima kroz sve četiri godine imala je Tankerska plovdba d.d. Njezin udio u strukturi poslovnih rashoda na nivou djelatnosti u prosjeku iznosi 50%. Slijede je Atlantska plovdba d.d. sa 22%, Uljanik plovdba d.d. i Jadroplov d.d. sa 11% te Lošinjska plovdba – brodarstvo d.o.o. sa 6%.

Smanjenje poslovnih rashoda pojedinačno po brodarima u 2013. u odnosu na 2010. godinu iznosilo je kako slijedi: Lošinjska plovdba – brodarstvo d.o.o. za 72%, Atlantska plovdba d.d. za 33% te Tankerska plovdba d.d. za 24%. Ostala dva društva Jadroplov d.d. i Uljanik plovdba d.d. ostvarili su porast poslovnih rashoda u 2013. u odnosu na 2010. godinu oba za po 11%.

5.2.3. Analiza izvještaja o novčanom tijeku

U prilogu 17 ovog rada prezentirani su podaci u skraćenom novčanom tijeku za svako analizirano društvo zasebno i konsolidirani podaci za razdoblje od 2010. do 2013. godine. Tablica sadrži podatke o sumarnim promjenama novčanog tijeka od poslovnih, investicijskih i financijskih aktivnosti pojedinačno za svako analizirano društvo i podatke na razini djelatnosti te podatke o konsolidiranim rezultatima poslovanja za svaku poslovnu godinu.. Novčani ekvivalenti su kratkotrajna, visoko likvidna ulaganja koja se mogu brzo konvertirati u novac.

Na razini djelatnosti u 2010. godini došlo je do povećanja novca i novčanih ekvivalenata za 183.912.944 kune, dok je poslovni rezultat na razini djelatnosti bila dobit od 188.467.887 kuna, što je pozitivan novčani tijek približno na razini poslovnog rezultata. Ukupno navedeno povećanje novčanog tijeka najvećim dijelom je posljedica pozitivnog neto novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti od 302.763.423 kune, a za koliko su ostvareni primici bili veći od izdataka od poslovnih aktivnosti u 2010.. Novčani tijek od investicijskih aktivnosti pokazuje neto smanjenje u iznosu od 185.575.519 kuna, najvećim dijelom zbog kupnje novih brodova Tankerske plovidbe d.d., Uljanik plovidbe d.d. i Atlantske plovidbe d.d.. Novčani tijek od financijskih aktivnosti pokazuje neto povećanje u iznosu od 66.725.040 kuna. Najveći iznosi primitaka i izdataka od financijskih aktivnosti odnose se na kredite, što znači da su primici od novih kreditnih zaduženja bili veći od izdataka za otplate kredita.

U 2011., kao prvoj godini u kojoj se u poslovanju osjetile posljedice broderske krize, na razini djelatnosti smanjeni su novac i novčani ekvivalenti za 148.356.300 kuna, dok je konsolidirani gubitak iznosio 128.195.363 kune. Ovo smanjenje novčanog tijeka najvećim dijelom je posljedica negativnog neto novčanog tijeka iz investicijskih aktivnosti od 1.002.859.334 kune i to najvećim dijelom zbog izdataka za kupnju novih brodova Tankerske plovidbe d.d. i Uljanik plovidbe d.d.. Novčani tijek od poslovnih aktivnosti pokazuje neto povećanje u iznosu od 144.613.152 kune, a povećan je i neto novčani tijek od financijskih aktivnosti u iznosu od 709.889.882 kune kao posljedica većih primitaka od novih kreditnih zaduženja u odnosu na izdatke za otplatu kredita.

U 2012. godini na razini djelatnosti smanjeni su novac i novčani ekvivalenti za 154.249.540 kuna, dok je konsolidirani gubitak iznosio 751.345.571 kunu. Razlika između negativnog novčanog tijeka i poslovnog rezultata za 2012. najvećim dijelom rezultat je provedenih

vrijednosnih usklađenja brodova na nižu, tržišnu vrijednost što je iskazano kao rashod u računu dobiti i gubitka, a s tim u vezi nije se dogodio stvaran odliv novčanih sredstava. Smanjenje novčanog tijeka u 2012. godini najvećim dijelom je posljedica negativnog neto novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti u iznosu od 54.238.999 kuna i investicijskih aktivnosti u iznosu od 197.530.317 kuna. Novčani tijek od financijskih aktivnosti bilježi neto povećanje u iznosu od 97.519.776 kuna kao posljedica većih primitaka od novih kreditnih zaduženja u odnosu na izdatke za otplate kredita.

Za 2013. godinu smanjenje novca i novčanih ekvivalenata iznosilo je 105.465.555 kuna, a konsolidirani rezultat na razini djelatnosti je ostvareni gubitak od 97.603.461 kuna. Navedeno smanjenje novčanog tijeka posljedica je smanjenja neto novčanog tijeka od investicijskih aktivnosti u iznosu od 78.502.889 kuna te smanjenja neto novčanog tijeka od financijskih aktivnosti u iznosu od 190.058.593 kune. Za razliku od prethodne tri godine, u 2013. zabilježen je negativan neto novčani tijek iz financijskih aktivnosti na razini djelatnosti, najvećim dijelom zbog većih novčanih izdataka za vraćanje kredita nego što su bili primici za nova kreditna zaduženja.

Tijekom četiri godine analiziranog razdoblja na razini djelatnosti došlo je do ukupnog smanjenja novca i novčanih ekvivalenata za ukupan iznos od 224.158.451 kunu što je rezultat:

- neto povećanja novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti za 556.260.503 kune,
- neto smanjenja novčanog tijeka od investicijskih aktivnosti za 1.464.468.059 kuna i
- neto povećanja novčanog tijeka od financijskih aktivnosti za 684.049.105 kuna.

Na povećanje novčanog toka od poslovnih aktivnosti na razini djelatnosti u iznosu od 556.260.503 kune najviše su utjecali troškovi amortizacije i vrijednosnih usklađenja brodova. Na smanjenje novčanog toka od investicijskih aktivnosti na razini djelatnosti u iznosu od 1.464.468.059 kuna najviše su utjecale investicije u kupnju novih brodova. Smanjenje novčanog toka od financijskih aktivnosti na razini djelatnosti u iznosu od 684.049.105 kuna najvećim dijelom je posljedica izdataka za otplate kredita.

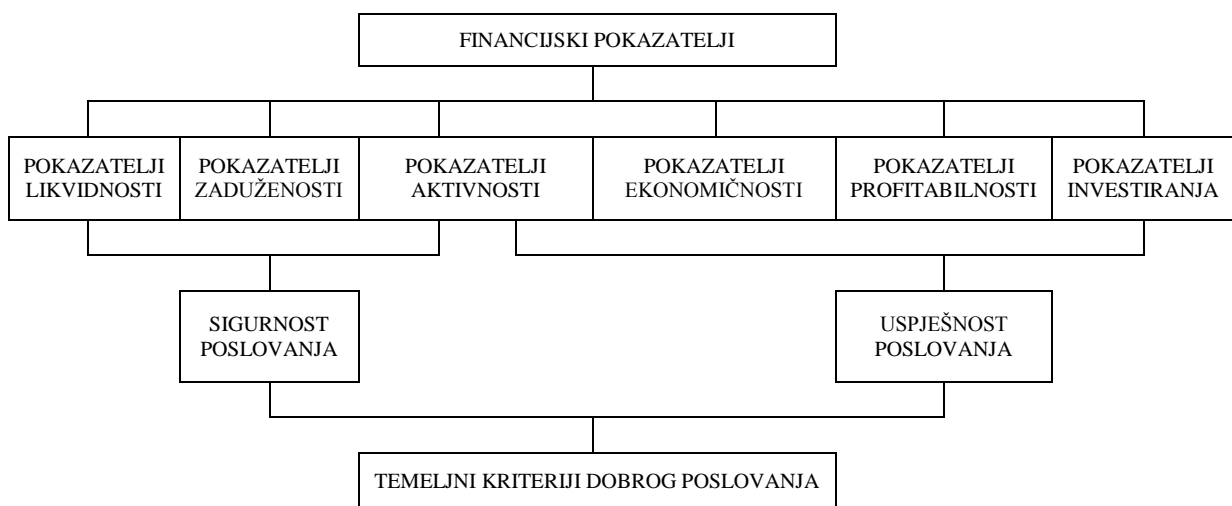
6. Analiza pomoću financijskih pokazatelja

Financijski pokazatelji su alati koji pomažu prilikom analize financijskih izvještaja u donošenju ocjene ostvaruje li analizirani poduzetnik sigurnost i uspješnost u poslovanju.

Prvi pisani radovi o pokazateljima objavljeni su na engleskom jeziku u SAD-u, 1900. godine u sklopu analize investicija u željeznici te 1905. godine u analizi kreditno-financijske sposobnosti poduzeća za potrebe banaka. Nakon pokazatelja likvidnosti slijedi razvoj i korištenje pokazateljem rentabilnosti²⁹.

Postoji šest skupina financijskih pokazatelja koji se izračunavaju temeljem podataka u bilanci i računu dobiti i gubitka. Njihovo korištenje prilikom donošenja ocjene o sigurnosti i učinkovitosti poslovanja prikazano je u slici 2.

Slika 2. Povezanost financijskih pokazatelja temeljnih kriterija dobrog poslovanja



Izvor: Žager, L., Sever Mališ, S. (2012.): Financijski pokazatelji kao podloga za ocjenu kvalitete poslovanja, Računovodstvo i financije, Hrvatska zajednica računovođa i financijskih djelatnika (HZFRD), Zagreb, , LVIII str. 61.

Za ocjenu sigurnosti poslovanja koriste se pokazatelji likvidnosti i zaduženosti. Za ocjenu uspješnosti poslovanja koriste se pokazatelji ekonomičnosti, profitabilnosti i investiranja. Pokazatelji aktivnosti koriste se i za ocjenu sigurnosti poslovanja i za ocjenu uspješnosti poslovanja.

²⁹ Dragutin Kovačević, Izabrani financijski pokazatelji poslovanja poduzetnika prema djelatnostima, RRIF 8/2015, str. 131.

6.1. Analiza financijskih izvještaja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pomoću financijskih pokazatelja

Postupak analize financijskih pokazatelja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj proveden je na način da su izračunati pokazatelji na razini djelatnosti, a zatim za svakog broдача pojedinačno³⁰. Tablice sa izračunatim pokazateljima na razini djelatnosti i za pojedina društva nalaze se u prilogima 19 do 23 ovog rada. Za analizu su izračunati su pokazatelji likvidnosti, zaduženosti, aktivnosti, profitabilnosti i pokazatelji na temelju novčanog toka, a podaci za izračun temeljeni su na revidiranim financijskim izvještajima analiziranih brodarskih društava. Pojedinačne bilance društava prezentirane su u prilogima 10 do 14.

6.1.1. Pokazatelji likvidnosti

Pokazatelji likvidnosti utvrđuju se temeljem podataka sadržanih u bilanci, a pokazuju sposobnost trgovačkog društva da pravodobno podmiruje dospjele kratkoročne obveze. Nelikvidnost onemogućava društvo u normalnom poslovanju, jer u takvoj situaciji nema dovoljno sredstava za nabavu sirovima, materijala, robe, isplatu plaća zaposlenih i drugih obveza.

Grafikon 17. Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta na razini djelatnosti u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

³⁰ Pregledi izračunatih pokazatelja na razini djelatnosti brodarskih društava nalaze se u prilogima na kraju teksta rada

Koeficijent tekuće likvidnosti pruža informaciju o tome s koliko kuna kratkoročne imovine raspolaže društvo na jednu kunu kratkoročnih obveza. Izračunava se iz omjera kratkotrajne imovine i kratkoročnih obveza, a trebao bi iznositi barem 2, što znači da bi kratkoročna imovina (novac, potraživanja, zalihe) trebala biti najmanje dva puta veća od kratkoročnih obveza. Ovaj pokazatelj kroz sve četiri godine nije imao zadovoljavajuću razinu u odnosu na navedenu referentnu vrijednost.

No, u odnosu na vrijednost pokazatelja na razini djelatnosti „Prijevoz i skladištenje“ u koji spada i djelatnost „5020 – Pomorski i obalni prijevoz“ prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti (kojoj pripadaju sva analizirana broderska društva), a koji je za 2013. temeljem podataka kojima raspolaže FINA³¹ iznosio 0,78, može se konstatirati da je koeficijent tekuće likvidnosti na razini broderske djelatnosti bio veći u odnosu na vrijednost pokazatelja za djelatnost prijevoza i skladištenja, te se u usporedbi sa pokazateljem za cijelu djelatnost prijevoza može smatrati zadovoljavajućim.

Koeficijent trenutne likvidnosti pruža informaciju o tome s koliko kuna novčanih sredstava društvo raspolaže na jednu kunu kratkoročnih obveza, a standardno ne bi trebao biti manji od 0,1. Pokazuje je li društvo sposobno podmiriti dospjele tekuće obveze. Iako ima trend smanjenja, kroz sve četiri godine ovaj koeficijent ima vrlo dobru vrijednost koja je značajno iznad referentne.

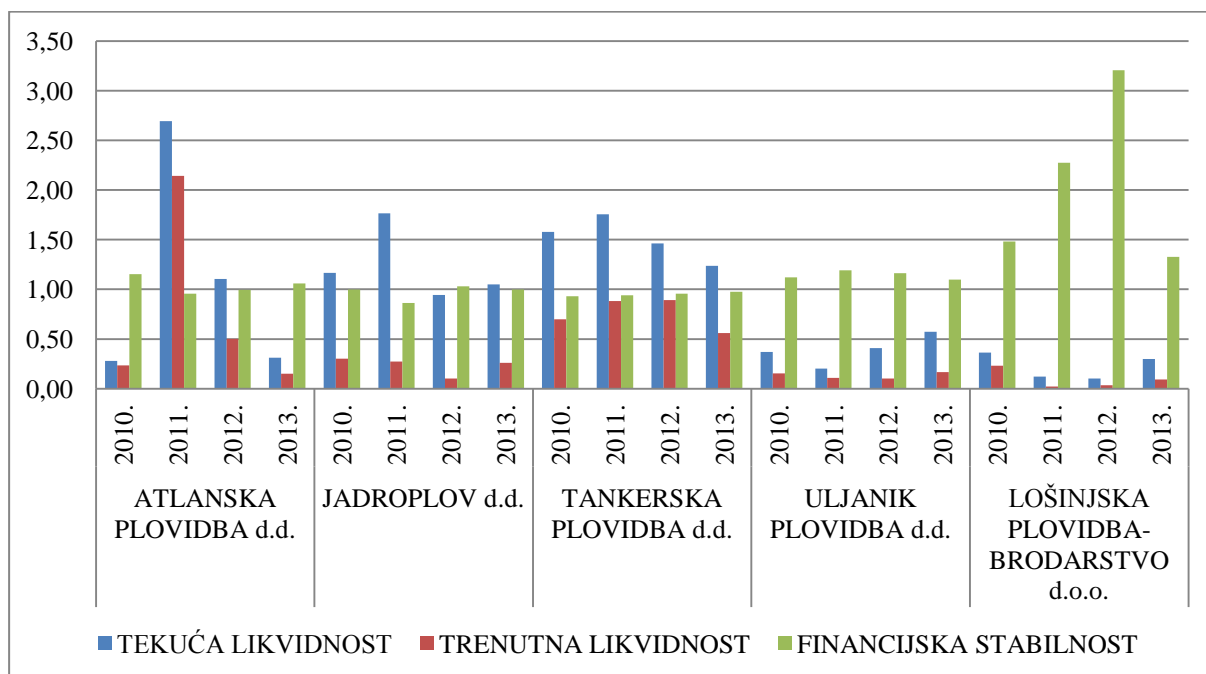
Koeficijent financijske stabilnosti pruža informaciju o dugoročnoj likvidnosti odnosno o sposobnosti podmirenja dugoročnih obveza. Pokazuje je li dugotrajna imovina pokrivena dugoročnim izvorima (kapitalom, rezervama i dugoročnim obvezama). Dugotrajna imovina trebala bi biti najviše jednaka dugoročnim izvorima, a ako je dugotrajna imovina manja od dugoročnih izvora, to je kvalitetnija bilančna struktura društva jer znači da društvo raspolaže sa većim raspoloživim radnim kapitalom (tj. da je dio kratkotrajne imovine financiran iz dugoročnih izvora). Koeficijent financijske stabilnosti trebao bi iznositi najviše 1. Ovaj koeficijent na razini djelatnosti je na granici zadovoljavajućeg.

Pokazatelji likvidnosti na razini djelatnosti su zadovoljavajući uz napomenu da je koeficijent trenutne likvidnosti izrazito povoljan što znači da su društva sposobna uredno podmirivati

³¹ Dragutin Kovačević, Izabrani financijski pokazatelji poslovanja poduzetnika prema djelatnostima, RRIF 8/2015, str. 135.

svoje dospjele kratkoročne obveze, dok su koeficijent tekuće likvidnosti i koeficijent financijske stabilnosti u graničnim vrijednostima u odnosu na referentne vrijednosti.

Grafikon 18. Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



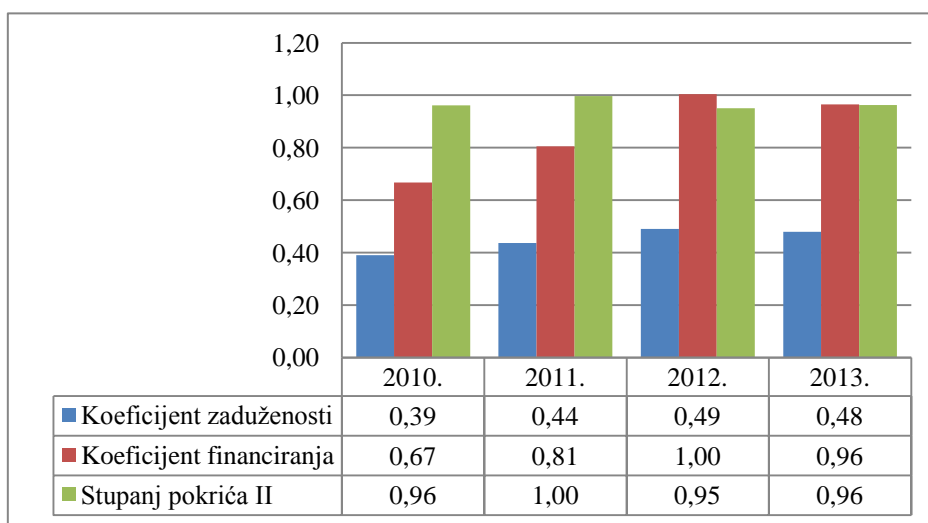
Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Tankerska plovdba d.d. ima najbolje pokazatelje likvidnosti u odnosu na ostala društva, dok je Lošinjska plovdba – brodarstvo d.o.o. društvo sa najlošijim pokazateljima likvidnosti koji ukazuju na značajne poteškoće u podmirivanju kratkoročnih i dugoročnih obveza. Uljanik plovdba d.d. nema zadovoljavajuće pokazatelje tekuće likvidnosti niti financijske stabilnosti, dok su pokazatelj trenutne likvidnosti za ovo društvo ipak na zadovoljavajućoj razini. Jadroplov d.d. ima zadovoljavajuće pokazatelje likvidnosti u usporedbi sa prosjekom djelatnosti za koeficijent tekuće likvidnosti ili sa referentnim vrijednostima za ostala dva koeficijenta. Atlantska plovdba d.d. ima zadovoljavajuće koeficijente trenutne likvidnosti i financijske stabilnosti dok koeficijent tekuće likvidnosti oscilira kroz četiri godine od izrazito visokog (2,69 u 2011.) do izrazito niskog (0,31 u 2013.).

6.1.2. Pokazatelji zaduženosti

Pokazatelji zaduženosti govore nam koliko je imovine financirano iz vlastitog kapitala, a koliko iz tuđih izvora (obveza) što utječe na financijsku stabilnost i dugoročnu solventnost društva. Pomoću njih se može mjeriti rizičnost ulaganja u društvo.

Grafikon 19. Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika na razini djelatnosti u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

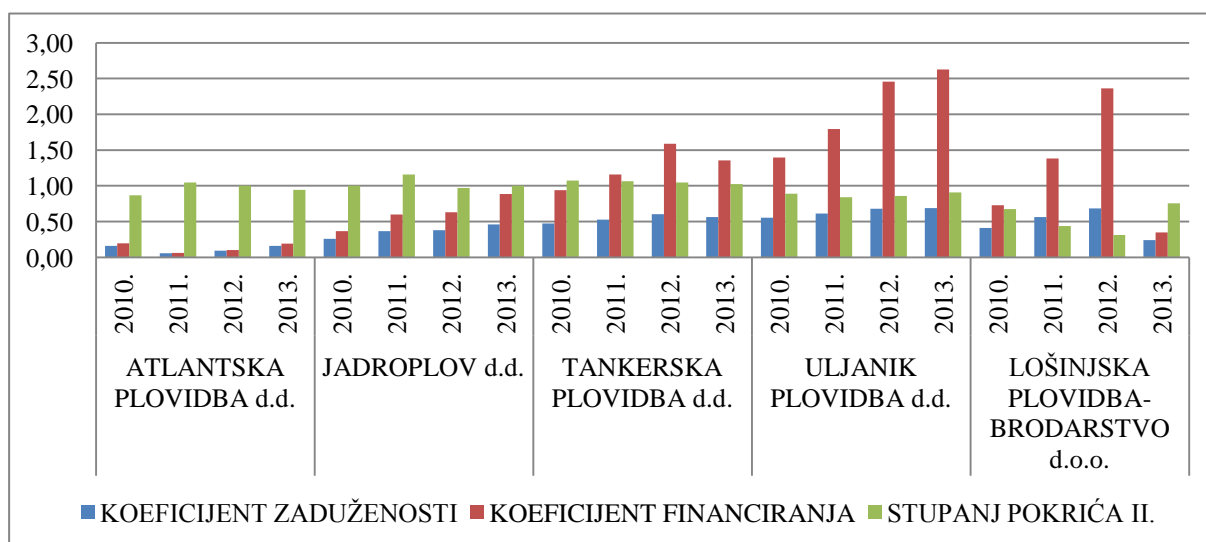
Koeficijent zaduženosti računa se dijeljenjem ukupnih obveza sa ukupnom imovinom. Pruža informaciju o tome s koliki je dio imovine financiran iz tuđih sredstava. U pravilu bi vrijednost koeficijenta zaduženosti trebala biti 0,5 ili manja. Viša vrijednost pokazatelja od 0,5 ukazuje na moguće poteškoće društva kod vraćanja kredita i plaćanja kamata. Imovina vrijednosti 1,00 kn financirana je u 2010. sa 0,39 kn tuđih sredstava, a 2013. sa 0,48 kn tuđih sredstava. Koeficijent zaduženosti na nivou djelatnosti pokazuje trend rasta, ali je u sve četiri godine niži od 0,5 tako da ima vrlo dobru vrijednost koja je značajno ispod referentne. Društva se financiraju većim dijelom iz vlastitog kapitala.

Koeficijent financiranja računa se dijeljenjem ukupnih obveza i kapitala. Pruža informaciju o tome koliko kuna tuđih sredstava društvo koristi u financiranju poslovanja na 1,00 kn vlastitih sredstava. Ovaj koeficijent bi standardno trebao iznositi 1,00 ili manje. Na razini djelatnosti

koeficijent financiranja ima trend povećanja, kreće se od 0,67 do 1,00, ali je u sve četiri godine zadovoljavajući i pokazuje da ne postoje poteškoće u vraćanju posuđenih sredstava.

Stupanj pokrića II računa se dijeljenjem zbroja vlastitog kapitala i dugoročnih obveza sa dugotrajnom imovinom. Nalaže ročnu usklađenost dijelova aktive i pasive te zahtijeva financiranje dugotrajne imovine iz dugoročnih izvora³². Ovaj pokazatelj bi standardno trebao biti veći od 1,00 jer bi se dio dugoročnih izvora, zbog održanja likvidnosti, morao koristiti za financiranje kratkotrajne imovine. Na nivou djelatnosti stupanj pokrića II kreće se od 0,95 do 1,00 što je na granici zadovoljavajućeg odnosa.

Grafikon 20. Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Atlantska plovidba d.d., Jadroplov d.d. i Tankerska plovidba d.d. imaju najpovoljnije pokazatelje zaduženosti u odnosu na ostala društva. Njihova imovina se financira iznimno niskim učešćem tuđih izvora. Također u strukturi izvora financiranja dominantno učešće ima vlastiti kapital dok manjinski dio otpada na ukupne obveze. Dugotrajna imovina ovih društava uglavnom je financirana iz dugoročnih izvora. Uljanik plovidba d.d. pokazuje iz godine u godinu trend povećanja koeficijenta financiranja koji u 2012. i 2013. pokazuje nezadovoljavajuću razinu, jer je veći od 1,00. Također koeficijent stupnja pokrića II pokazuje da se dugotrajna imovina financira, osim iz dugoročnih izvora (vlastitog kapitala i dugoročnih

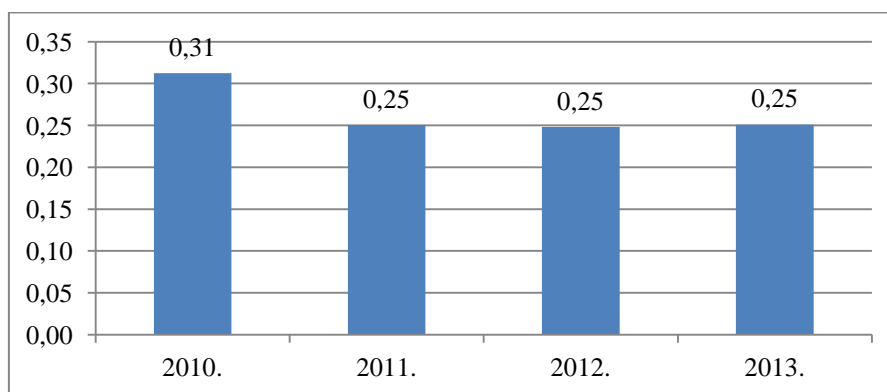
³² Vukoja Božo: Primjena analize financijskih izvješća pomoću ključnih financijskih pokazatelja kao temelj donošenja poslovnih odluka, dostupno na: <http://www.revident.ba/public/files/primjena-analize-financijskih-izvjestaja-pomocu-kljucnih-financijskih-pokazatelja.pdf>, str. 10.

obveza) i manjim dijelom iz kratkoročnih obveza. Koeficijent stupnja pokrića II kreće se u četiri godine od 0,84 do 0,91. Pokazatelji zaduženosti društva Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. kroz sve četiri godine su zadovoljavajući, osim koeficijenta stupnja pokrića II čija vrijednost nije zadovoljavajuća.

6.1.3. Pokazatelji aktivnosti

Pokazatelji aktivnosti poznati su još i pod nazivom koeficijenti obrtaja. Njima se mjeri koliko je društvo aktivno, odnosno koliko učinkovito upotrebljava svoje resurse te kojom brzinom imovina cirkulira u poslovanju. S aspekta sigurnosti i uspješnosti bolje je da je koeficijent obrtaja što veći broj tj. da je vrijeme vezivanja ukupne i pojedinih vrsta imovine što kraće³³.

Grafikon 21. Pokazatelj obrtaja ukupne imovine brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

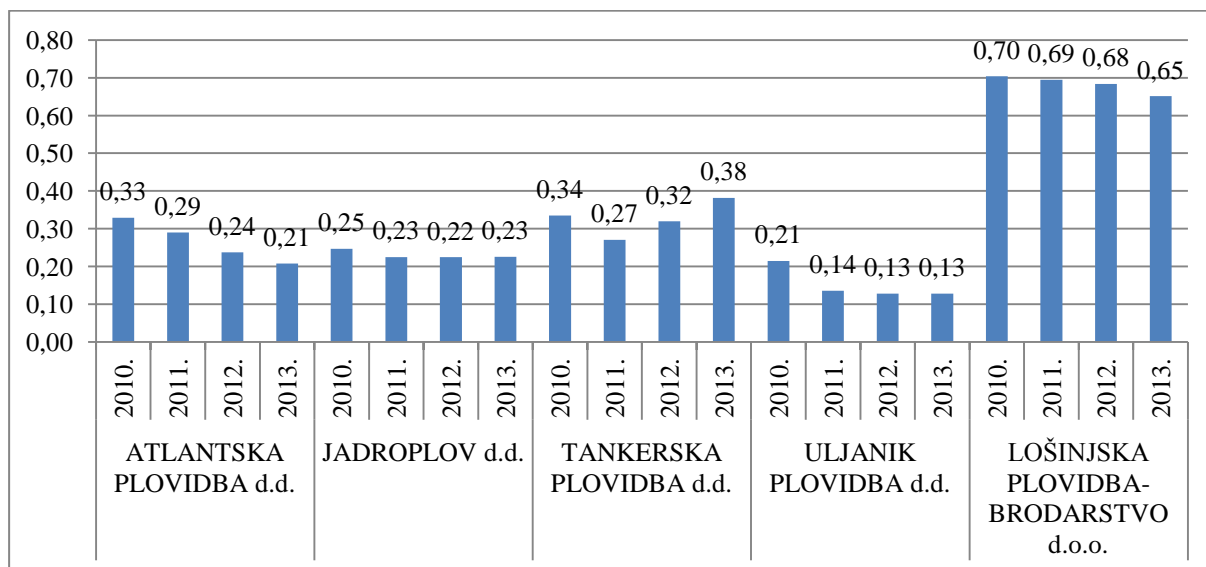
Koeficijent obrtaja ukupne imovine pokazatelj je korisnosti ukupne imovine društva, a iskazuje se kao odnos ukupnih prihoda i ukupne imovine. Ovaj koeficijent pruža informaciju o tome koliko kuna prihoda poduzetnik stvara iz jedne kune ukupne imovine, a standardna vrijednost bi trebala iznositi 1,00. Poželjno je da ovaj koeficijent bude što viši. Koeficijent obrtaja ukupne imovine na nivou djelatnosti u 2010. iznosio je 0,31, a u sljedeće tri godine smanjio se na 0,25 što znači da je za jedan ciklus obrtaja imovine potrebno četiri godine. Vrijednost pokazatelja na razini djelatnosti „Prijevoz i skladištenje“ za 2013. temeljem podataka kojima raspolaže FINA³⁴ iznosio je 0,50. Kod ocjene pokazatelja obrtaja ukupne

³³ Žager Lajoš, Klasifikacija temeljnih pokazatelja analize financijskih izvještaja, RRIF 3/1996, str. 33.

³⁴ Dragutin Kovačević, Izabrani financijski pokazatelji poslovanja poduzetnika prema djelatnostima, RRIF 8/2015, str.135.

imovine potrebno je uzeti u obzir da je djelatnost kapitalno intenzivna te da najveći dio ukupne aktive čine brodovi.

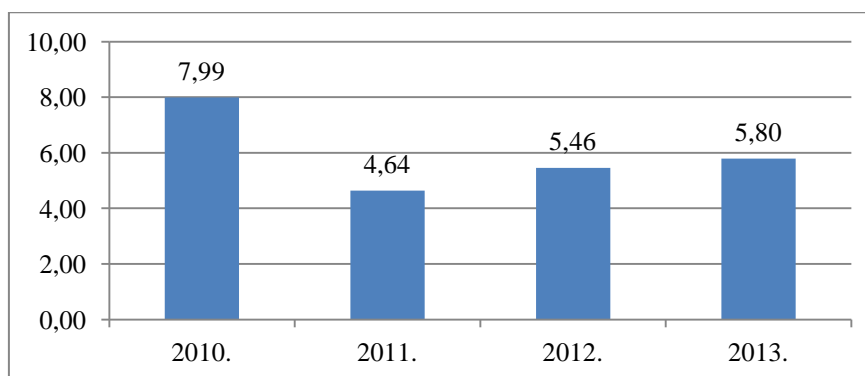
Grafikon 22. Pokazatelj obrtaja imovine brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Iz podataka o koeficijentu obrtaja ukupne imovine izračunatih za svako društvo pojedinačno može se uočiti da Uljanik plovidba d.d. ima najlošiju učinkovitost korištenja imovine. Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. ima najviše pokazatelje koeficijenta obrtaja imovine kroz sve četiri godine. Atlantska plovidba d.d. iskazuje trend smanjenja koeficijenta zbog smanjenja ukupnih prihoda iz godine u godinu. Slična situacija je i kod Jadroplova d.d., dok kod Tankerske plovidbe d.d. koeficijent ima lagani trend povećanja.

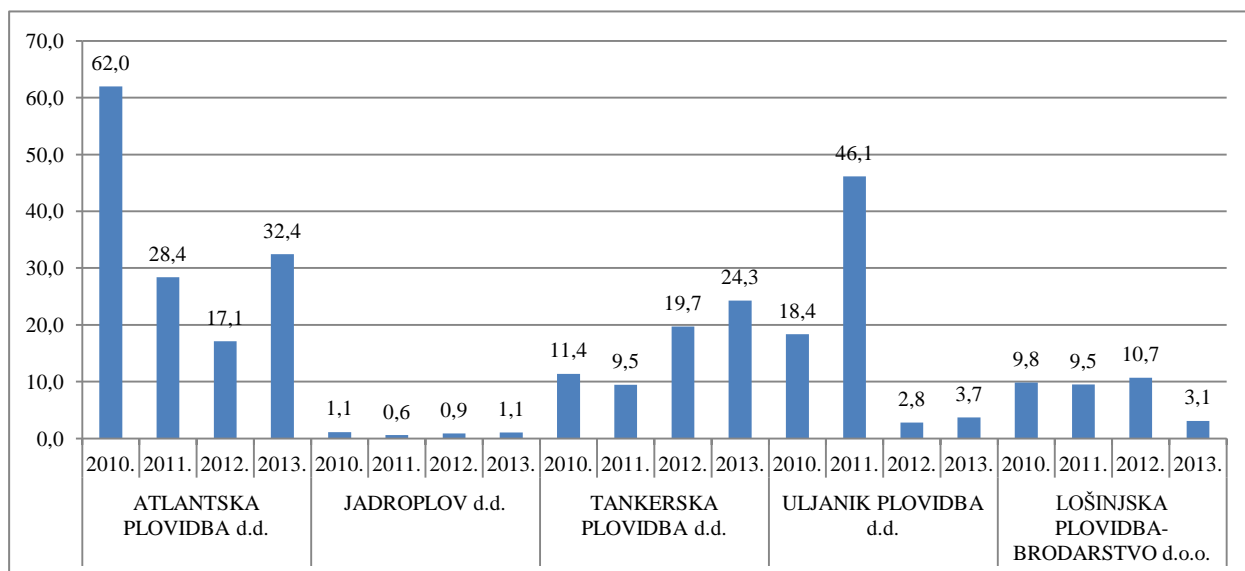
Grafikon 23. Pokazatelj obrtaja potraživanja brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Koeficijent obrta potraživanja pruža informaciju o tome koliko kuna prihoda od prodaje društvo stvara u poslovanju iz jedne kune kratkotrajnih potraživanja. Na nivou djelatnosti, nakon smanjenja je u 2011. u odnosu na 2010., koeficijent obrtaja potraživanja ima trend rasta i vrijednosti na relativno zadovoljavajućoj visini.

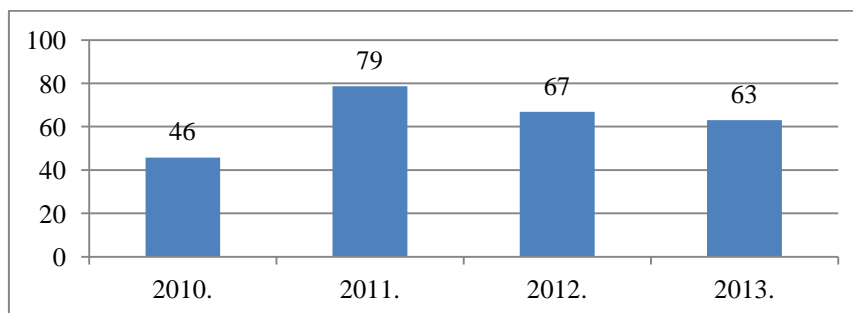
Grafikon 24. Pokazatelj obrtaja potraživanja brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Iz podataka o koeficijentima obrtaja kratkotrajnih potraživanja za svako društvo pojedinačno vidi se da Atlantska plovdba d.d. ima najveće koeficijente obrtaja kratkotrajnih potraživanja, a što je povezano sa kratkim rokom naplate. Prati je Tankerska plovdba d.d. također sa pozitivnim trendom. Najniže koeficijente i najsporiju naplatu kratkotrajnih potraživanja ima Jadroplov d.d. zbog visokih nenaplaćenih potraživanja od države za potpore.

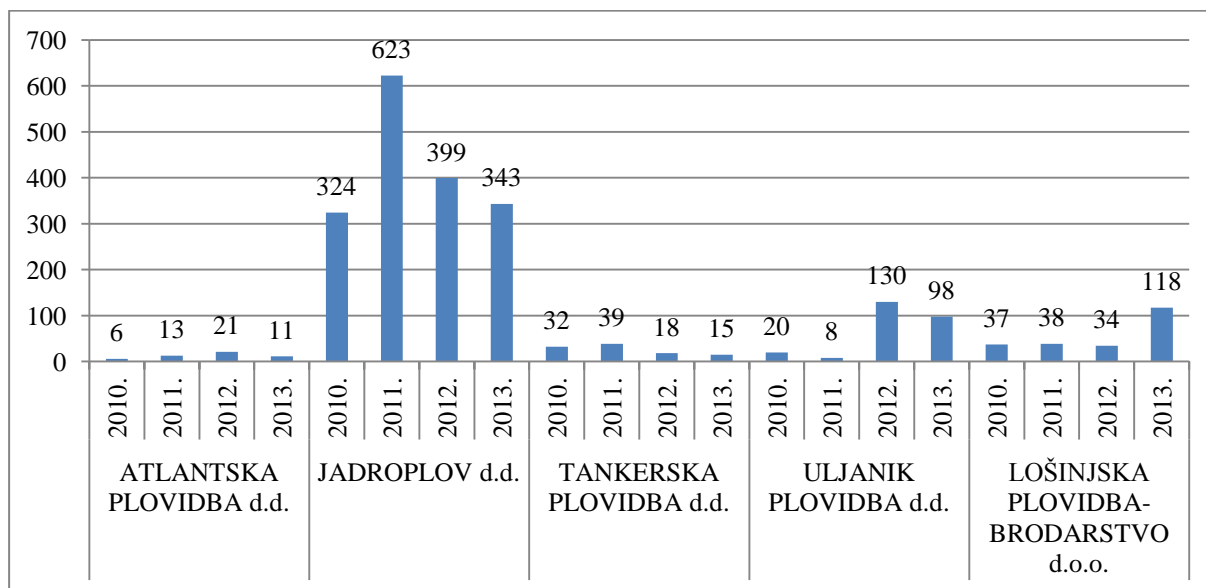
Grafikon 25. Pokazatelj naplate potraživanja u danima brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Dani naplate potraživanja pružaju informaciju o tome koliko je dana u prosjeku potrebno društvu da naplati svoja potraživanja. Prosječno vrijeme naplate kratkotrajnih potraživanja bilo je najniže u 2010. te je iznosilo je 46 dana, a najviše 2011. kada je iznosilo 79 dana. Nakon toga uočava se trend smanjivanja što je pozitivno.

Grafikon 26. Pokazatelj naplate potraživanja u danima brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

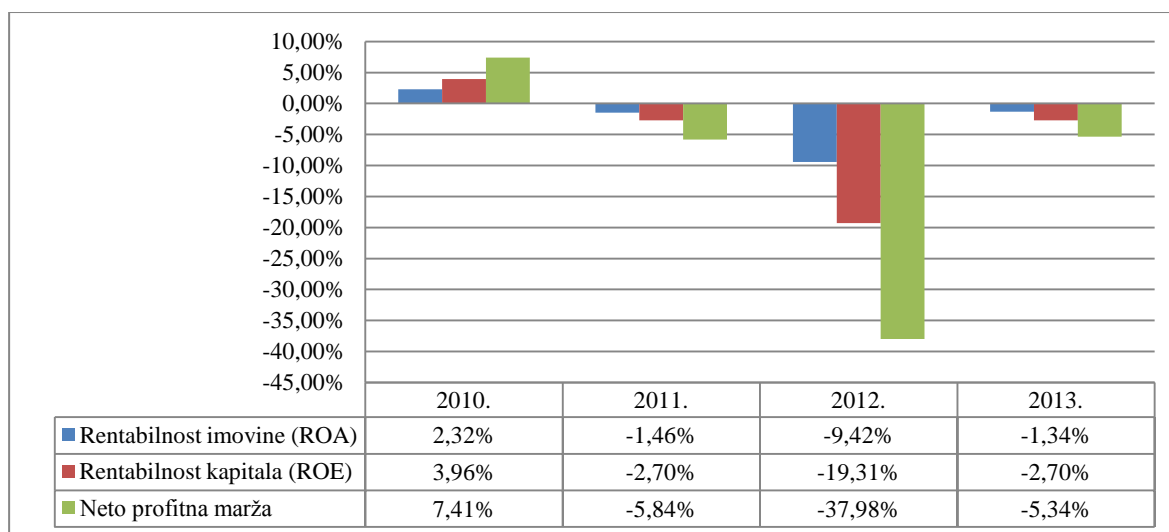
Najkraće vrijeme naplate potraživanja ima Atlantska plovidba d.d. kod koje se dani kreću od 6 do 21. Slijedi je Tankerska plovidba d.d. kod koje se dani naplate kreću u rasponu od 15 do 39. Najlošiju naplatu kratkotrajnih potraživanja bilježi Jadroplov d.d. kod kojeg prosječna naplata potraživanja iznosi od 324 do 623 dana u 2011. godini.

6.1.4. Pokazatelji profitabilnosti

Pokazatelji profitabilnosti mjere uspješnost cjelokupne poslovne politike i raznih odluka uprave glede ostvarivanja zarada društva. 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 resursa³⁵ (uložene imovine i uloženg kapitala).

³⁵ <http://www.moj-bankar.hr/Kazalo/P/Pokazatelji-profitabilnosti>

Grafikon 27. Pokazatelji profitabilnosti brodarskih prijevoznika na razini djelatnosti u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

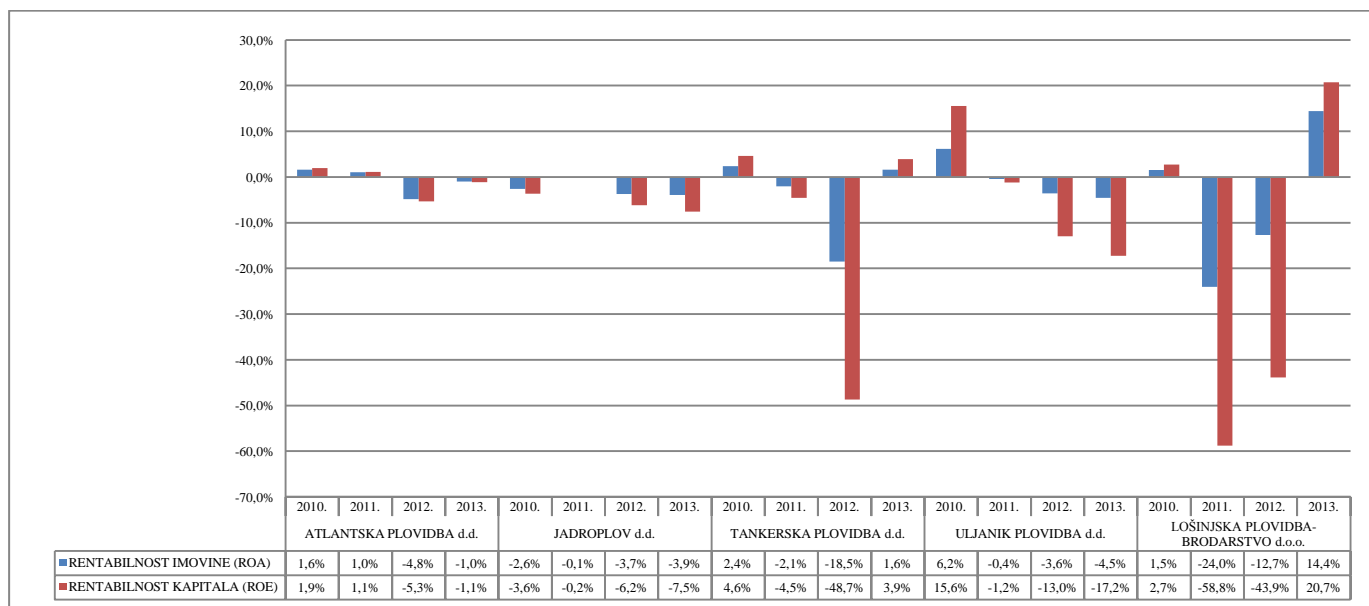
U grafikonu 27. prezentirani su pokazatelji profitabilnosti na razini djelatnosti u analiziranom razdoblju.

Rentabilnost imovine (Return of assets) ili povrat na imovinu izračunava se dijeljenjem neto dobiti sa ukupnom imovinom, a pokazuje koliko kuna neto dobiti društvo stvara po jednoj kuni uložene imovine. Prihvatljiva rentabilnost imovine mora biti veća od prosječnog troška kapitala koji društvo koristi u poslovanju. Iz podataka u grafikonu vidi se da je jedino u 2010. ostvareno 2,32 neto dobiti na 100,00 kuna uložene imovine, a da su u sljedeće tri godine poslovanja ostvareni negativni pokazatelji zbog gubitaka od kojih je najveći gubitak ostvaren u 2012. i to u iznosu od 9,42 kn na 100,00 kn uložene imovine. Ovi podaci posljedica su krize na svjetskom brodarskom tržištu. Dakle rentabilnost imovine na razini djelatnosti u analiziranom razdoblju nije bila zadovoljavajuća s obzirom na to da je imala negativnu vrijednost.

Rentabilnost kapitala (Return of equity) ili povrat na uloženi kapital izračunava se iz omjera neto dobiti i uloženog kapitala, a pokazuje koliko kuna neto dobiti društvo stvara po jednoj kuni uloženog kapitala. Iz podataka u grafikonu vidi se da je jedino 2010. godine ostvaren povrat u iznosu od 3,96%, a ostale tri godine ostvareni su gubici što je za posljedicu imalo negativne pokazatelje rentabilnosti kapitala. Najveći gubitak na razini djelatnosti ostvaren je 2012. godine kada je i vrijednost gubitka na 100,00 kn uloženog kapitala iznosio 19,31 kn.

Neto profitna marža kao omjer neto dobiti i ukupnih prihoda najprecizniji je pokazatelj učinaka realiziranih poslova i pokazuje koliki postotak prihoda ostaje društvu u vidu dobiti kojom društvo može slobodno raspolagati. Iz podataka u grafikonu pokazatelja profitabilnosti vidi se da niti ovaj pokazatelj, osim u 2010., nema zadovoljavajuću razinu jer, kao posljedica ostvarenih gubitaka u tri godine, ima negativan predznak.

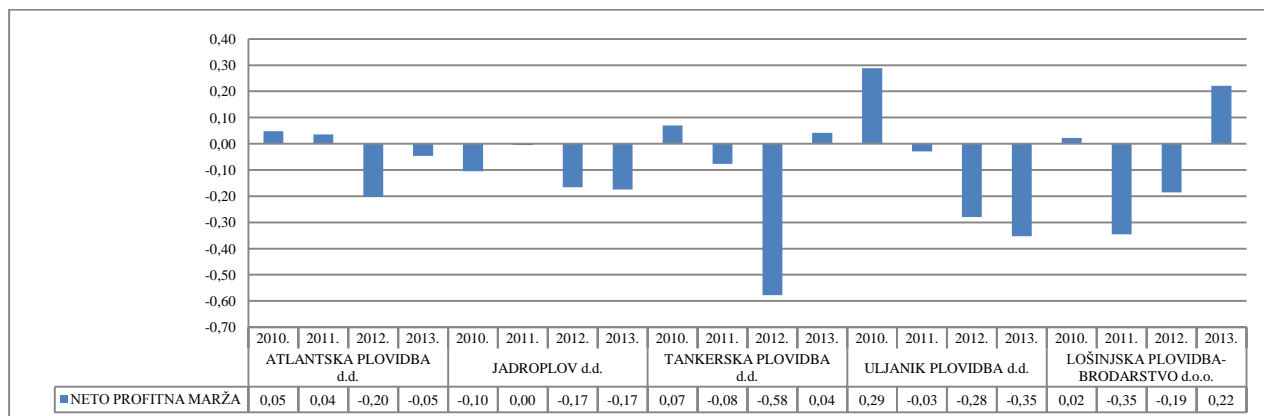
Grafikon 28. Pokazatelji profitabilnosti (ROA i ROE) brodarskih prijevoznika tereta u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Podaci u prethodnom grafikonu sadrže podatke o pokazateljima rentabilnosti imovine i rentabilnosti kapitala u analiziranom razdoblju. Tankerska plovidba d.d. i Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. imaju najlošije pokazatelje, a slijedi Uljanik plovidba d.d. čiji su gubici u 2012. i 2013. godini utjecali na stanje pokazatelja.

Grafikon 29. Pokazatelj profitabilnosti - neto profitna marža brodarskih prijevoznika u RH



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Kroz sve četiri godine neto profitna marža kretala se u zavisnosti od poslovnih rezultata pojedinih društava po godini. Iz podataka se vidi da je kod svih društava godina sa najlošijim veličinama bila 2012., a kod Uljanik plovidbe d.d. to je bila 2013. Tankerskoj plovidbi d.d. u 2012. godini kao najlošijoj nedostajalo je 58% prihoda za pokriće svih troškova poslovanja te godine.

6.1.5. Pokazatelji na temelju novčanog toka

Postoje četiri skupine pokazatelja koji su temeljeni na novčanom toku: pokazatelji ocjene likvidnosti, pokazatelji kvalitete dobiti, pokazatelji kapitalnih izdataka i pokazatelji povrata novčanog toka. „Prva grupa pokazatelja govori o sigurnosti vjerovnika da će društvo platiti dospjele kamate, obveze i dividende. Druga grupa govori koliko potraživanja i dobiti je stvarno naplaćeno. O investiranju i izvorima tog investiranja govori treća skupina. Koliki je novčani povrat na uložena sredstva kaže nam zadnja skupina“³⁶. Ova analiza provodi se kombiniranjem podataka iz izvještaja o novčanom tijeku najčešće sastavljenom indirektnom metodom te podataka iz bilance i računa dobiti i gubitka.

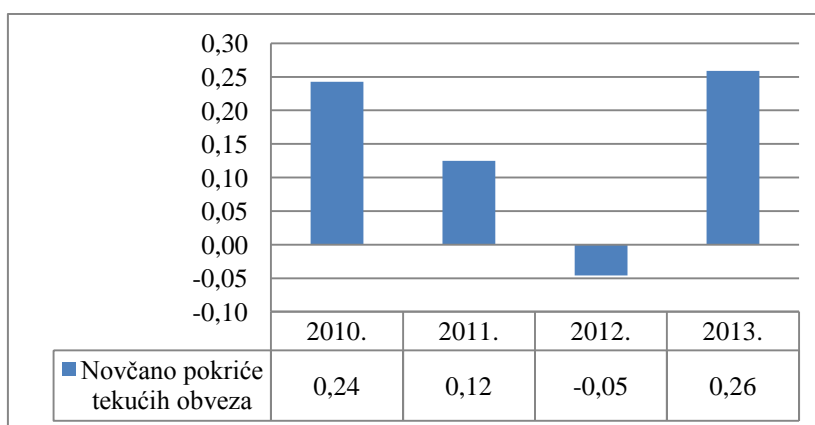
Za analizu brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj obrađeni su pokazatelj novčanog pokrića kamata i novčano pokriće tekućih obveza kao pokazatelji ocjene likvidnosti i solventnosti, te povrat novca na kapital kao pokazatelj povrata novčanog toka.

³⁶ Brekalo, Filip, *Revizija financijskih izvještaja*, Faber & Zgombić Plus d.o.o., Zagreb, 2004., str. 50.

6.1.5.1. Pokazatelji ocjene likvidnosti i solventnosti

Pokazatelj novčanog pokrića tekućih obveza kao pokazatelj ocjene likvidnosti ukazuje na sposobnost društva da redovnim poslovanjem podmiri kratkoročne obveze. Izračunava se dijeljenjem novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti sa kratkoročnim obvezama. Njegova veličina pokazuje vrijeme koje je potrebno društvu da pomiri svoje kratkoročne obveze uz tekuće poslovanje i uz ostvarenje novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti na tekućoj razini. Što je vrijednost pokazatelja manja, to znači da društvo treba dulje vremena za podmirenje kratkoročnih obveza, a time je opasnost od financijskih poteškoća je veća. Idealna vrijednost ovog pokazatelja iznosi 0,4.

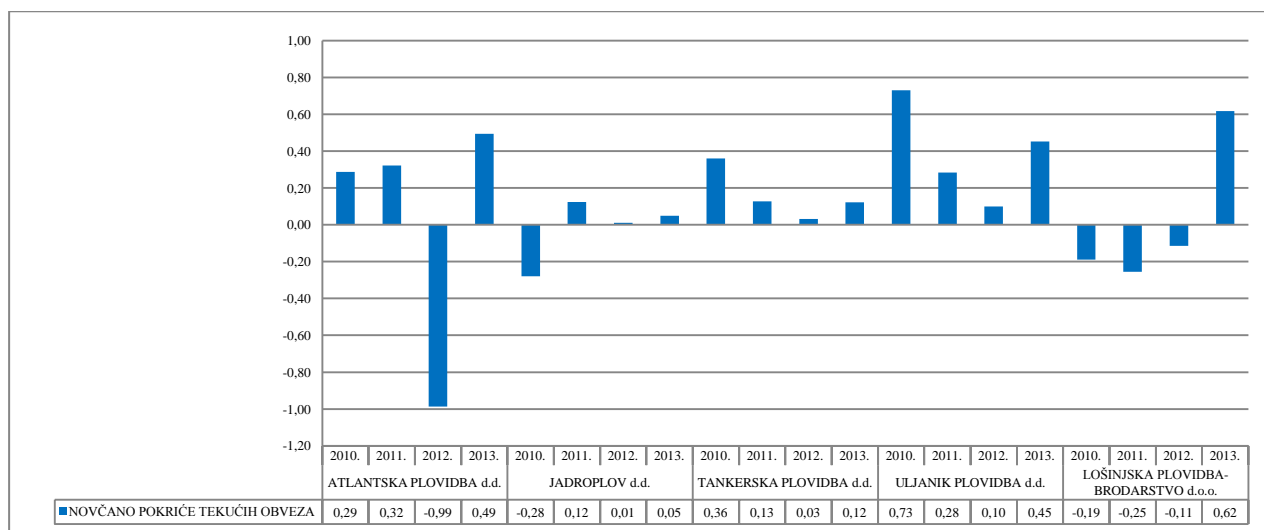
Grafikon 30. Pokazatelji novčanog pokrića tekućih obveza brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Podaci u prethodnom grafikonu pokazuju da je razina kratkoročnih obveza u 2010. i 2013. takva da bi za njihovo podmirenje bilo potrebno oko četiri godine (koeficijenti su 0,24 i 0,26) poslovanja uz postojeći novčani tijek iz poslovnih aktivnosti. Godine 2011. pokazatelj je još nepovoljniji, dok je za 2012. iskazan kao negativna veličina što znači da je u toj godini odliv novčanih sredstava iz poslovnih aktivnosti bio veći od njihovog priliva. Može se zaključiti da su društva u 2012. godini nedostatak priliva iz poslovnih aktivnosti, za potrebe održavanja likvidnosti koristila zalihe novčanih sredstava iz ranijih razdoblja poslovanja, dio novčanih sredstava nadoknadili su prilivima od prodaje imovine (brodova), a dio zaduživanjem kod banaka.

Grafikon 31. Pokazatelji novčanog pokrića tekućih obveza brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno

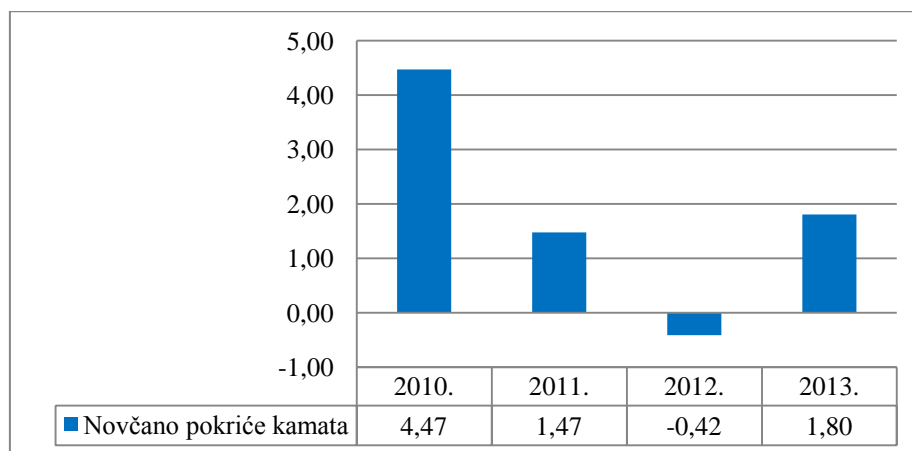


Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Negativne pokazatelje kroz tri godine imala je Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. uz poboljšanje u 2013. Atlantska plovidba d.d. u 2012. zbog gubitka u poslovanju također ima smanjenje novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti i negativan pokazatelj kao i Jadroplov d.d. u 2010. koji kroz cijelo razdoblje ima izrazito nizak pokazatelj pokrića kratkoročnih obveza. Visoka razina pokazatelja za Uljanik plovidbu d.d. rezultat je visoke dobiti ostvarene u poslovanju 2010. koja je utjecala na povećanje novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti. Uglavnom je na loša kretanja pokazatelja novčanog pokrića tekućih obveza utjecao nedostatak poslovnih prihoda koji su kroz sve četiri godine kontinuirano opadali, a što je negativno utjecalo na poslovne rezultate.

Pokazatelj novčanog pokrića kamata kao pokazatelj ocjene likvidnosti izračunava se dijeljenjem novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti sa kamatama. Njegova veličina pokazuje koliko puta su izdaci za kamate pokriveni novčanim tijekom iz poslovnih aktivnosti na tekućoj razini. Vjerovnicima ukazuje na sigurnost s aspekta plaćanja kamata. Što je vrijednost pokazatelja manja, to znači da društvo treba dulje vremena za podmirenje kratkoročnih obveza, a time je opasnost od financijskih poteškoća je veća.

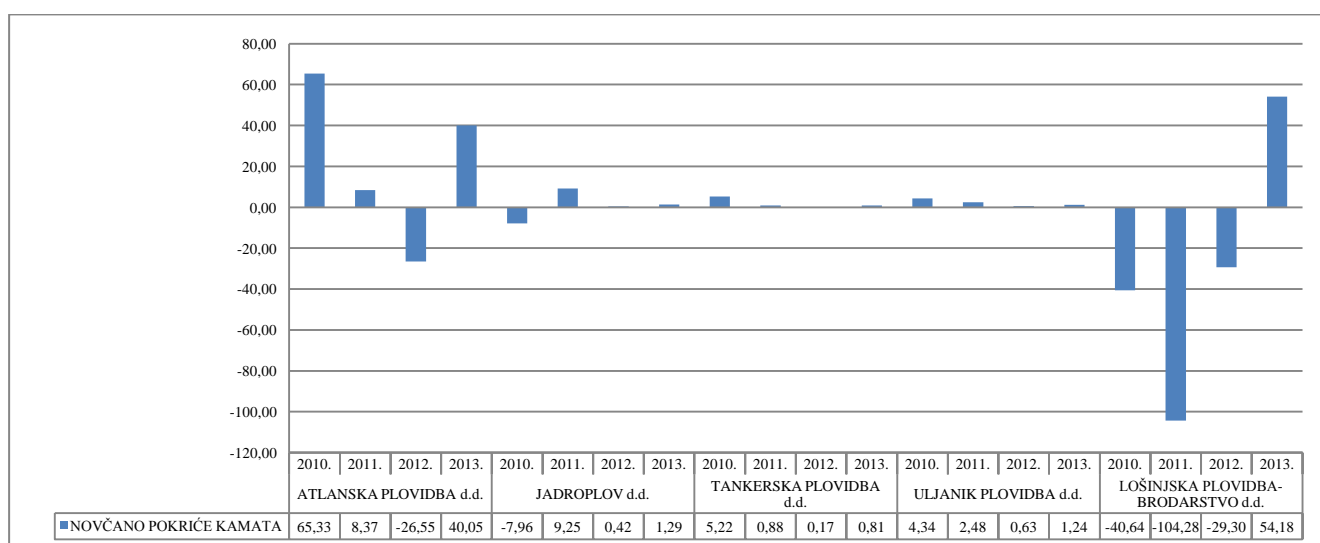
Grafikon 32. Pokazatelj novčanog pokrića kamata brodarskih prijevoznika tereta na razini djelatnosti u Republici Hrvatskoj



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Podaci u prethodnom grafikonu ukazuju na osjetan pad vrijednosti pokazatelja pokrića kamata u analizirane četiri godine, sa negativnom vrijednošću u 2012. Razina kamata koje društva trebaju platiti povećavala se iz godine u godinu, a novčani tijek od poslovnih aktivnosti se smanjivao te je taj trend imao za posljedicu ovakav trend pokazatelja pokrića kamata. Za 2010. godinu pokazatelj ukazuje da bi se iz novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti tijekom godine mogle isplatiti kamate oko 4 i po puta.

Grafikon 33. Pokazatelj novčanog pokrića kamata brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj



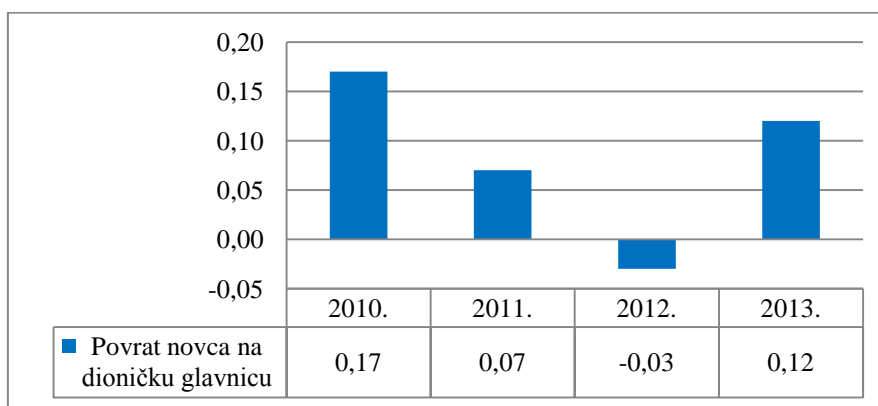
Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Podaci u grafikonu novčanog pokrića kamata pokazuju da najlošije pokazatelje izražene u negativnim vrijednostima kroz četiri godine ima Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. s iznimkom 2013. godine. Atlantska plovidba d.d. također ima u 2012. godini negativnu vrijednost ovog pokazatelja zbog iskazanog značajnog gubitka i porasta kamata upravo u 2012.

6.1.5.2. *Pokazatelj povrata novčanog toka*

Pokazatelj povrata novčanog toka izračunava se dijeljenjem novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti sa dioničkom glavnicom (vlastitim kapitalom). Njegova veličina pokazuje sposobnost društva da ostvari novčani tijek od poslovnih aktivnosti koji može izvršiti povrat kapitala koji su vlasnici investirali u društvo. Prednost korištenja gotovinskog povrata na korišteni vlastiti kapital u odnosu na tradicionalni pokazatelj povrata na korišteni vlastiti kapital jest u tome što se uporabom kategorije novčanog tijeka iz poslovnih aktivnosti umjesto kategorije dobiti eliminiraju mnogi efekti računovodstvenih manipulacija prisutni u dobiti, a koji nastaju primjenom različitih računovodstvenih politika i postupaka.³⁷

Grafikon 34. Pokazatelji povrata novca na dioničku glavnici brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti

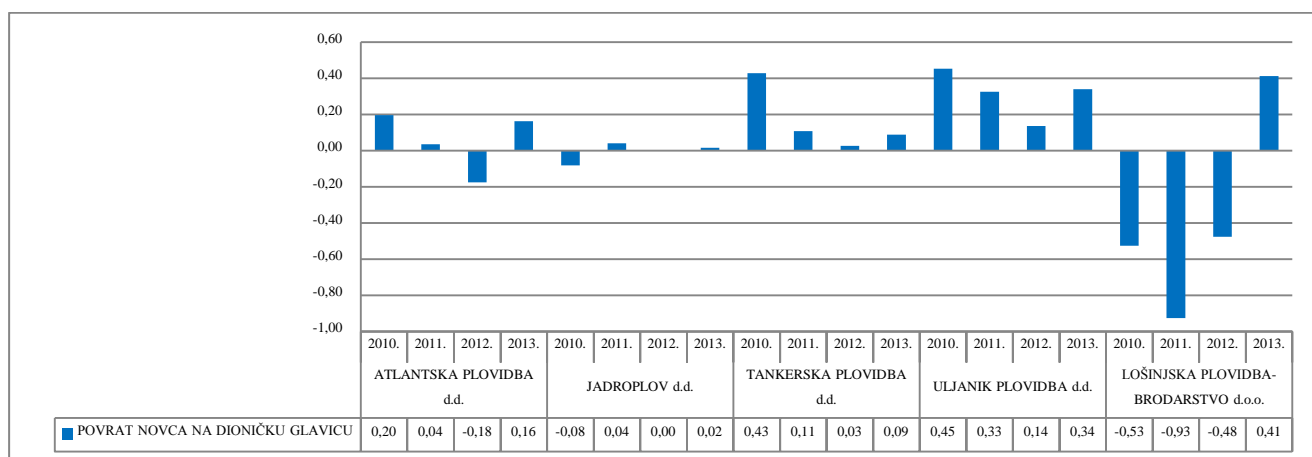


Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

³⁷ Aljinović Barać, Željana (2009/2010): Računovodstvo novčanih tijekova, autorski materijali: Analiza financijskih izvještaja, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet

Podaci u prethodnom grafikonu pokazuju da se na razini djelatnosti u 2010. godišnje ostvari novčanog tijek od poslovnih aktivnosti 17,00 kn na 100,00 kn uloženog temeljnog kapitala. Trend pokazatelja je silazni sve do 2012. godine kada pokazatelj poprima negativnu vrijednost. U 2013. pokazatelj je pozitivan i iznosi 0,12.

Grafikon 35. Pokazatelji povrata novca na dioničku glavnicu brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno



Izvor: Samostalni rad autora na temelju godišnjih financijskih izvještaja analiziranih društava

Podaci u grafikonu pokazatelja povrata novca na dioničku glavnicu pokazuju da najlošije pokazatelje izražene u negativnim vrijednostima kroz četiri godine ima Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. s iznimkom 2013. godine. Atlantska plovidba d.d. također ima u 2012. godini negativnu vrijednost ovog pokazatelja zbog iskazanog značajnog gubitka koji je utjecao na smanjenje novčanog tijeka od poslovnih aktivnosti. Najveći povrat na uloženi kapital zabilježen je kod Uljanik plovidbe d.d. u 2010. u visini pokazatelja od 0,45 kada je ostvarena značajna dobit.

7. Zaključak

Analiza financijskih izvještaja provodi se sa ciljem stjecanja spoznaje o kvaliteti poslovanja poduzetnika koja je novčano izražena u analiziranim financijskim izvještajima.

U ovom radu provedena je analiza poslovanja društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na temelju financijskih izvještaja za razdoblje od 2010. do 2013. godine. Postupkom analize obuhvaćeni su nefinancijski pokazatelji društava, provedena je horizontalna i vertikalna analiza financijskih izvještaja te mjerenje financijskih pokazatelja.

Horizontalna analiza konsolidirane bilance na nivou djelatnosti ukazuje na trend pada vrijednosti ukupne aktive i pasive uspoređujući stanje 2013. sa 2010. godinom. Konsolidirana aktiva smanjena je za 10%. Najveći utjecaj na smanjenje aktive odnosi se na dugotrajnu financijsku imovinu – poziciju udjeli kod povezanih poduzetnika koja čini 50% vrijednosti ukupnog smanjenja aktive. Preostalo smanjenje aktive rezultat je smanjenja kratkotrajne imovine koje je nastalo kao posljedica smanjenja potraživanja, te novčanih sredstava i potraživanja i danih zajmova i depozita zbog potrebe održavanja likvidnosti poslovanja.

U pasivi je došlo do povećanja tuđih izvora financiranja te značajnog smanjenja kapitala i rezervi u visini četvrtine vrijednosti u 2010. kao baznoj godini analize.

Vertikalna analiza konsolidirane bilance pokazuje također određene promjene u analiziranom razdoblju. U strukturi aktive povećalo se učešće dugotrajne imovine, a smanjilo učešće kratkotrajne imovine. U strukturi pasive smanjeno je učešće kapitala i rezervi u korist tuđih izvora financiranja, što ukazuje na povećanje zaduženosti na nivou djelatnosti. Povećanje udjela dugoročnih obveza dijelom je posljedica povećanja investicija u brodove, a dijelom zbog održanja likvidnosti društava.

Dugotrajna imovina (90,19% aktive) se financira iz dugoročnih izvora (86,85% pasive) što je na granici stabilnog poslovanja. Kratkotrajna imovina je neznatno manja od kratkoročnih obveza i taj se odnos uglavnom održava kroz sve analizirane godine, osim 2011.. To znači da društva na nivou djelatnosti ne raspolažu radnim kapitalom čime je ugrožena likvidnost u poslovanju. Na to ukazuje i kretanje pokazatelja tekuće likvidnosti koji je u sve četiri godine ispod minimalne razine, što znači da su društva izložena riziku nemogućnosti podmirivanja kratkoročnih obveza. No pokazatelj trenutne likvidnosti je zadovoljavajući, kao i pokazatelj

financijske stabilnosti koji kroz cijelo analizirano razdoblje pokazuje konstantnu vrijednost koja je na granici zadovoljavajućeg.

Koeficijent zaduženosti nam kazuje da je imovina financirana iz vlastitih izvora sa nešto više od 50% što je zadovoljavajuće. U strukturi izvora financiranja vlastita sredstva sudjeluju sa oko 50%, koliko sudjeluju i ukupne obveze. Dugotrajna imovina financira se uglavnom iz vlastitog kapitala i dugoročnih obveza, dakle iz dugoročnih izvora te je na granici zadovoljavajuće razine. Pokazatelji zaduženosti kroz četiri godine imaju zadovoljavajuće vrijednosti, ali sa trendom povećanja iz godine u godinu. Pokazatelji likvidnosti i zaduženosti pokazuju da je poslovanje na razini djelatnosti relativno stabilno.

Poslovni prihodi su u 2013. smanjeni u odnosu na 2010. godinu za 28% što je rezultat negativnih kretanja na međunarodnom brodarskom tržištu najvećim dijelom zbog povijesno niskih vozarina.

Poslovni rashodi smanjeni su i istom razdoblju za 18%. Osim u 2010. godini kada je na nivou djelatnosti ostvarena dobit, u sve slijedeće tri godine ostvareni su gubici u poslovanju. Sukladno tome kretali su se i pokazatelji profitabilnosti koji, osim u 2010., u ostalim godinama imaju negativne vrijednosti što ukazuje na moguće probleme u pogledu uspješnosti budućeg poslovanja.

Na temelju provedene analize financijskih izvještaja društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj možemo zaključiti da je globalna kriza značajno utjecala na stabilnost i uspješnost njihovog poslovanja. Posljedica krize kojoj se ne nazire kraj su ostvareni negativni poslovni rezultati sa negativnim ishodom za društvo Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o. koje je nakon 56 godina poslovanja okončalo poslovanje likvidacijom društva koja je pokrenuta u 2013. godini.

Bez oporavka brodarskog tržišta i stvaranja uvjeta za povećanje vozarina, prvenstveno postizanjem ravnoteže između ponude i potražnje za brodarskim prostorom, biti će vrlo teško ostvariti bolje poslovne rezultate u budućnosti, jer su društva iscrpila veći dio unutarnjih rezervi. Brodari će morati poduzimati takve mjere poslovne politike koje će utjecati na poboljšanje financijskih učinaka upravljanjem prihodima, troškovima te poduzimati ostale unutarnje mjere kojima se može utjecati na poboljšanje financijskog položaja, rezultata poslovanja i novčanog toka.

LITERATURA

Knjige:

1. Bešvir, Bruno, Kako čitati i analizirati financijske izvještaje, RRIF-plus d.o.o., Zagreb, 2008.
2. Brekalo, Filip, Revizija financijskih izvještaja, Faber & Zgombić Plus d.o.o., Zagreb, 2004.
3. Domijan-Arneri, Ivo, Poslovanje u morskom brodarstvu, Redak, Split, 2014.
4. Glavan, Boris, Ekonomika morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1992.
5. Kendall Lane C., Buckley James J., The Business of Shipping, Cornell Maritime Press, Centreville, Maryland, 2001
6. Popovic Žarko, Vitezić Neda, Revizija i analiza, Hrvatska zajednica računovođa i financijskih djelatnika (HZFRD), Zagreb, 2000.
7. Žager, L., Sever Mališ, S. (2012.): Financijski pokazatelji kao podloga za ocjenu kvalitete poslovanja, Računovodstvo i financije, Hrvatska zajednica računovođa i financijskih djelatnika (HZFRD), Zagreb

Zakoni i pravilnici:

1. Zakon o računovodstvu, NN 109/07, 54/13
2. Pravilnik o strukturi I sadržaju godišnjih financijskih izvještaja, NN 38/08, 12/09, 130/10

Članci:

1. Aljinović Barać, Željana (ak. g. 2009./2010.): Računovodstvo novčanih tijekova, autorski materijali: Analiza financijskih izvještaja, Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet
2. Kovačević Dragutin, Izabrani financijski pokazatelji poslovanja poduzetnika prema djelatnostima, RRIF 8/2015, str. 131-138
3. Mencer Ivan, Frančisković Vanja : Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, izvorni znanstveni članak, dostupno na: <http://hrcak.srce.hr/65181>,
file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/mencer%20(2).pdf

4. Vukoja Božo: Primjena analize financijskih izvješća pomoću ključnih financijskih pokazatelja kao temelj donošenja poslovnih odluka, dostupno na:
<http://www.revident.ba/public/files/primjena-analize-financijskih-izvjestaja-pomocu-kljucnih-financijskih-pokazatelja.pdf>
5. Zorović Mario, Opstat će samo kvalitetan i obrazovan hrvatski pomorac (članak), dostupno na <http://www.zorovic.hr/data/public/documents/kraljica-mora-opstat-ce-samo-kvalitetan-i-obrazovan-hrvatski-pomorac.pdf>, str. 6-8
6. Žager Lajoš: Financijski pokazatelji, Revizija, 12/2000, 3-4, str. 89-106
7. Žager Lajoš, Klasifikacija temeljnih pokazatelja analize financijskih izvještaja, RRIF 3/1996, str. 30-34

Internet:

1. RGFI javna objava, <http://rgfi.fina.hr> (1. rujna 2014.)
2. Zagrebačka burza, <http://zse.hr/> (13. kolovoza 2014.)
3. udruga MARE NOSTRUM, <http://www.csamarenostрум.hr/> (11. kolovoza 2014.)
4. Atlantska plovidba d.d., <http://www.atlant.hr/> (12. listopada 2014.)
5. Jadroplov d.d., <http://www.jadroplov.hr/> (12. listopada 2014.)
6. Tankerska plovidba d.d., <http://www.tankerska.hr/> (12. listopada 2014.)
7. Uljanik plovidba d.d., <http://www.uljaniksm.com/> (14. listopada 2014.)
8. Lošinjska plovidba – brodarstvo d.o.o., <http://www.lp-holding.hr/> (14. listopada 2014.)
9. www.enciklopedija.hr (1. kolovoza 2015.)
10. Baltic Exchange, London, www.balticexchange.com (2. kolovoza 2015.)
11. <http://www.moj-bankar.hr> (12. kolovoza 2015.)
12. <https://en.wikipedia.org> (12. kolovoza 2015.)
13. <http://unctadstat.unctad.org> (16. rujna 2014.)

Publikacije i izvješća:

1. Izvještaj posloводства u razdoblju 01-12/2013., Uljanik Plovidba d.d.
2. Informacijski memorandum komercijalni zapisi 24.02.2012.– Uljanik plovidba d.d., Raiffeisen bank d.d.
3. Godišnje izvješće o stanju društva Tankerska plovidba d.d. za 2013.

4. UNCTAD - "Review of Maritime Transport 2014", United Nations, New York and Geneva, 2014, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf
5. THE PLATOU REPORT 2014, pdf, www.platou.com
6. PwC annual Global Shipping Benchmarking Analysis-2014, pdf, <http://www.pwc.nl/>
7. CIMB_DRY BULK SHIPPING, 2012.

POPIS TABLICA

Tablica 1. Pregled međunarodnog prijevoza tereta morem (u 000 tona).....	7
Tablica 2. Fizički pokazatelji poslovanja na razini djelatnosti.....	17
Tablica 3. Pregled tipova brodova i nosivosti na nivou djelatnosti.....	18
Tablica 4. Pregled strukture flota brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj....	19
Tablica 5. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj za 2010. godinu.....	20
Tablica 6. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2011. godinu.....	21
Tablica 7. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2012. godinu.....	21
Tablica 8. Fizički pokazatelji poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH za 2013. godinu.....	22
Tablica 9. Pregled kretanja raspoložive nosivosti brodova u 000 DWT i prevezene količine tereta u milijunima tona u svijetu morem.....	26
Tablica 10. Godišnji prosjeci najamnina u USD za brodove za prijevoz rasutih tereta.....	43

POPIS SLIKA

Slika 1. Kretanje indeksa vozarina za tankere 2008.-2013.....	28
Slika 2. Povezanost financijskih pokazatelja temeljnih kriterija dobrog poslovanja.....	46

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Učešće brodova u ukupnoj nosivosti u DWT brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	18
Grafikon 2. Broj brodova brodskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	23
Grafikon 3. Nosivost brodova brodskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj	24
Grafikon 4. Kretanje prosječnog indeksa vozarina BDI u razdoblju 1985.- 2013.....	25
Grafikon 5. Pregled svjetske trgovine pomorskim prijevozom i nosivosti svjetske flote.....	26
Grafikon 6. Pregled kretanja raspoloživog brodskog prostora tankera u DWT i prevezenih količina nafte i naftnih derivata u svijetu morem.....	27
Grafikon 7. Pregled kretanja raspoloživog brodskog prostora i prevezenih količina suhih rasutih tereta u svijetu morem.....	28
Grafikon 8. Struktura i kretanje pozicija aktive u ukupnoj konsolidiranoj aktivni tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	36
Grafikon 9. Struktura i kretanje pozicija dugotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivni tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	37
Grafikon 10. Struktura i kretanje pozicija kratkotrajne imovine u ukupnoj konsolidiranoj aktivni tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	38
Grafikon 11. Struktura pozicija pasive u ukupnoj konsolidiranoj pasivi tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	38
Grafikon 12. Struktura i kretanje pozicija kapitala i rezervi u ukupnoj konsolidiranoj pasivi tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	39
Grafikon 13. Učešće aktive i pasive pojedine tvrtke u ukupnoj konsolidiranoj aktivni i pasivi tvrtki brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	40
Grafikon 14. Kretanje i struktura prihoda kroz analizirano razdoblje u tvrtkama brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	42
Grafikon 15. Kretanje vozarina brodova za prijevoz suhih rasutih tereta na svjetskom tržištu.....	43
Grafikon 16. Struktura ukupnih rashoda kroz analizirano razdoblje u tvrtkama brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	44

Grafikon 17. Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta na razini djelatnosti u Republici Hrvatskoj	47
Grafikon 18. Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	49
Grafikon 19. Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika na razini djelatnosti u RH...	50
Grafikon 20. Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	51
Grafikon 21. Pokazatelj obrtaja ukupne imovine brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	52
Grafikon 22. Pokazatelj obrtaja imovine brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	53
Grafikon 23. Pokazatelj obrtaja potraživanja brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	53
Grafikon 24. Pokazatelj obrtaja potraživanja brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	54
Grafikon 25. Pokazatelj naplate potraživanja u danima brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	54
Grafikon 26. Pokazatelj naplate potraživanja u danima brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	55
Grafikon 27. Pokazatelji profitabilnosti brodarskih prijevoznika na razini djelatnosti u RH	56
Grafikon 28. Pokazatelji profitabilnosti (ROA i ROE) brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	57
Grafikon 29. Pokazatelj profitabilnosti-neto profitna marža brodarskih prijevoznika u RH	58
Grafikon 30. Pokazatelji novčanog pokrića tekućih obveza brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti.....	59
Grafikon 31. Pokazatelji novčanog pokrića tekućih obveza brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno.....	60
Grafikon 32. Pokazatelj novčanog pokrića kamata brodarskih prijevoznika tereta na razini djelatnosti u Republici Hrvatskoj	61
Grafikon 33. Pokazatelj novčanog pokrića kamata brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	61
Grafikon 34. Pokazatelji povrata novca na dioničku glavnici brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti.....	62
Grafikon 35. Pokazatelji povrata novca na dioničku glavnici brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno.....	63

POPIS PRILOGA

Prilog 1 – Pregled količinskih pokazatelja poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH.....	77
Prilog 2 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2013.....	78
Prilog 3 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2012.....	79
Prilog 4 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2011.....	80
Prilog 5 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2010.....	81
Prilog 6 - Pregled vlasnika svjetske flote brodova na 31.12.2013.....	82
Prilog 7 – Pregled svjetske flote brodova prema vrsti i nosivosti u 000 DWT, 2003. – 2013. i svjetske pomorske trgovine.....	83
Prilog 8 – Konsolidirana komparativna bilanca društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	84
Prilog 9 – Konsolidirana strukturna bilanca društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	85
Prilog 10 – ATLANTSKA PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturna bilanca...	86
Prilog 11 – JADROPLOV d.d. - komparativna i strukturna bilanca	87
Prilog 12 – TANKERSKA PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturna bilanca..	88
Prilog 13 – ULJANIK PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturna bilanca.....	89
Prilog 14 – LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODARSTVO d.o.o. - komparativna i strukturna bilanca.....	90
Prilog 15 – Konsolidirani strukturni račun dobiti i gubitka društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	91
Prilog 16 – Konsolidirani komparativni račun dobiti i gubitka društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj.....	92

Prilog 17 – Skraćeni novčani tok brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno i konsolidirano.....	93
Prilog 18 – Pokazatelji brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti.....	94
Prilog 19 – Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno.....	95
Prilog 20 – Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno.....	96
Prilog 21 – Pokazatelji aktivnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno.....	97
Prilog 22 – Pokazatelji profitabilnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno.....	98
Prilog 23 – Pokazatelji na temelju novčanog toka brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno.....	99

Sažetak na hrvatskom jeziku

Morsko brodarstvo kao prijevozna djelatnost koja se odvija pomorskim prometnim putovima glavni je nositelj i pokretač trgovinske razmjene u svijetu. Nositelji pomorskog prijevoza su brodarski prijevoznici koji organiziraju prijevozni proces u linijskom, slobodnom i tankerskom brodarstvu.

Nakon petogodišnjeg razdoblja najvećeg rasta koje je započelo 2003., pod utjecajem svjetske financijske krize na tržištu pomorskog prijevoza nastupilo je krajem 2008. godine razdoblje najnižih vozarina i početka duboke krize za brodare. Dolazi do pada potražnje za brodskim prostorom. Uzrok tome bilo je usporavanje gospodarskog rasta u svijetu, a time i smanjenje obujma pomorskog prijevoza zbog smanjenja potražnje za sirovinama (ugljen, željezna rudača, žitarice) u svjetskom gospodarstvu, naročito u Kini i Indiji. Drugi značajan uzrok pada vozarina bio je značajno veća ponuda od potražnje broskog prostora zbog ogromnog priliva novih brodova na tržištu prijevoza rasutih tereta u razdoblju od 2010. do 2013.

Hrvatski brodarski prijevoznici tereta dijele sudbinu svjetskog brodarstva i nastale krize, čije posljedice su se u njihovom poslovanju u vidu negativnih poslovnih rezultata počele javljati od 2011. godine pa nadalje.

Hrvatski brodari u razdoblju 2010. – 2013. svoju šansa vidjeli su u prodaji starijih brodova, obnovi flote gradnjom novih, modernijih brodova, veće komercijalne i ekološke vrijednosti. Također prilagođavali su veličinu flote većom zastupljenošću brodova tipa supramax i handysize, jer njihove vozarine najmanje osciliraju.

U ovom radu provedena je analiza poslovanja društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na temelju financijskih izvještaja za razdoblje od 2010. do 2013. godine, za svakog prijevoznika zasebno i na nivou djelatnosti. Analiza je obuhvatila nefinancijske pokazatelje društava, horizontalnu i vertikalnu analiza financijskih izvještaja te mjerenje financijskih pokazatelja.

Analizom se omogućava stjecanje informacija o proteklom poslovanju te je pretpostavka za provođenje racionalnog upravljanja poduzećima u budućem razdoblju.

Sažetak na engleskom jeziku (Summary)

Maritime shipping as a transport service that is carried out through maritime routes is the main leader of worldwide trade. Leaders of maritime transport are transporters that organize shipping in line shipping, free shipping and tanker shipping.

After a five year period of greatest growth that started in 2003, under the influence of world financial crisis that affected shipping market in 2008 the period of lowest fares a deep crisis for members of shipping trade has started. The need for shipping services has decreased. The reason for that was the slow economical growth, and the decrease of span of maritime transport due to decreased demands for raw materials (coal, iron ore, cereals) in world economy, especially in China and India. Other significant reason for the lowering of fares was significantly greater supply over the demand of shipping services due to immense affluence of new ships on the bulk cargo transport market in the period between 2010 and 2013.

Croatian members of the shipping trade share the same faith as the shipping trade of the rest of the world and the crisis. Consequences of the crisis started showing in their business, as far as the negative results are concerned, from 2011 onwards.

In the period between 2010 and 2013, Croatian members of shipping trade have seen their chance in selling older ships and renewal of the fleet by constructing new, modern ships with higher commercial and ecological value. They have also adapted the size of the fleet by using more ships type supramax and handysize, because their fares oscillate the least.

In this thesis analysis on the basis of financial reports for the period between 2010 and 2013 was made for business activities of each member of shipping trade in Republic of Croatia and according to the level of services they perform. Analysis covers non financial indicators of associations, horizontal and vertical analysis of financial reports and financial indicators.

Analysis provides information about the previous business activities and is a premise for rational management of corporations in future.

Prilog 1 – Pregled količinskih pokazatelja poslovanja brodarskih prijevoznika tereta u RH

BRODAR	2010				2011				2012				2013			
	broj brodova	bruto tonaza - GT	nosivost - DWT	Prosječna starost broda	broj brodova	bruto tonaza - GT	nosivost - DWT	Prosječna starost broda	broj brodova	bruto tonaza - GT	nosivost - DWT	Prosječna starost broda	broj brodova	bruto tonaza - GT	nosivost - DWT	Prosječna starost broda
ATPL	19	465.915	812.782	9	16	405.012	714.833	10	18	540.366	961.652	7	15	488.503	872.985	7
JDPL	6	159.383	276.344	7	6	159.383	276.344	8	7	189.475	327.889	8	8	217.468	378.101	9
TNPL	19	837.078	1.534.527	7	20	840.263	1.528.555	7	17	669.789	1.215.283	6	14	579.283	1.060.869	6
ULPL	7	209.179	361.854	4	9	269.909	466.465	4	11	333.184	575.151	4	11	333.184	575.151	4
LPLH	7	142.033	235.437	25	5	106.878	176.070	25	5	106.878	176.070	26	3	75.839	127.809	17
UKUPNO	58	1.813.588	3.220.944		56	1.781.445	3.162.267		58	1.839.692	3.256.045		51	1.694.277	3.014.915	

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Prilog 2 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2013.

2013.

BRODAR	Ime broda	Tip broda	GT	DWT	Godina izgradnje	Zastava broda
ATPL	ATLANT TRINA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1995	HRVATSKA
ATPL	ATLANT FRAUKE	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1994	HRVATSKA
		BROD ZA TEŠKE TERETE	11.598	14.760		
ATPL	AP DRŽIĆ	BULK CARRIER	32.578	53.414	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SVETI VLAHO	BULK CARRIER	32.578	53.529	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	IMPERIAL	BULK CARRIER	40.914	75.527	2007	HRVATSKA
ATPL	LIBERTAS	BULK CARRIER	40.914	75.510	2007	HRVATSKA
ATPL	CITY OF DUBROVNIK	BULK CARRIER	39.422	75.132	1995	HRVATSKA
ATPL	MIHO PRACAT	BULK CARRIER	43.717	79.964	2008	HRVATSKA
ATPL	ORSULA	BULK CARRIER	20.837	34.168	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ZAGREB	BULK CARRIER	43.717	79.898	2008	HRVATSKA
ATPL	AP ARGOSY	BULK CARRIER	43.717	79.335	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP JADRAN	BULK CARRIER	43.717	79.222	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP ASTAREA	BULK CARRIER	31.598	57.552	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SLANO	BULK CARRIER	31.598	57.494	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP STON	BULK CARRIER	31.598	57.480	2012	MARSHAL ISL.
ATPL		BULK CARRIER	476.905	858.225		
JDPL	TROGIR	BULK CARRIER	25.600	44.383	2001	HRVATSKA
JDPL	SPLIT	BULK CARRIER	24.533	42.584	1998	HRVATSKA
JDPL	DON FRANE BULIĆ	BULK CARRIER	24.533	42.584	1997	MALTA
JDPL	MOSOR	BULK CARRIER	24.533	42.584	2001	HRVATSKA
JDPL	PERISTIL	BULK CARRIER	30.092	52.113	2010	HRVATSKA
JDPL	SVETI DUJAM	BULK CARRIER	30.092	52.096	2010	HRVATSKA
JDPL	SOLIN	BULK CARRIER	30.092	51.545	2012	HRVATSKA
JDPL	BENE	BULK CARRIER	27.993	50.212	2001	HRVATSKA
JDPL		BULK CARRIER	217.468	378.101		
LPLH	HANA	BULK CARRIER	26.140	42.609	1986	MALTA
LPLH	DINA	BULK CARRIER	16.712	28.467	1992	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	MAJA	BULK CARRIER	32.987	56.733	2011	MALTA
LPLH		BULK CARRIER	75.839	127.809		
TNPL	NIN	BULK CARRIER	17.928	28.373	2000	MALTA
TNPL	PRIVLAKA	BULK CARRIER	16.408	27.112	2005	HRVATSKA
TNPL	OBROVAC	BULK CARRIER	23.400	34.440	2010	HRVATSKA
TNPL	RAVNI KOTARI	BULK CARRIER	23.400	34.373	2010	HRVATSKA
TNPL	UGLJAN	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	BIOGRAD	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	MOLAT	BULK CARRIER	17.928	28.355	2000	HRVATSKA
TNPL		BULK CARRIER	147.262	228.163		
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	1.394.379	2.450.523		
TNPL	DONAT	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2007	HRVATSKA
TNPL	ALAN VELIKI	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2004	HRVATSKA
TNPL	HRVATSKA	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2005	HRVATSKA
TNPL	OLIB	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2009	HRVATSKA
TNPL	DUGI OTOK	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2008	HRVATSKA
		CRUDE CARRIER Ukupni zbroj	370.745	728.217		
TNPL	VELEBIT	PRODUCT CARRIER	30.638	52.554	2011	HRVATSKA
TNPL	VINJERAC	PRODUCT CARRIER	30.638	51.935	2011	HRVATSKA
		PRODUCT CARRIER Ukupni zbroj	61.276	104.489		
ULPL	MARLERA	BULK CARRIER	32.194	56.042	2004	HRVATSKA
ULPL	LEVAN	BULK CARRIER	31.198	53.688	2006	BAHAMAS
ULPL	VOLME	BULK CARRIER	29.414	52.949	2004	HRVATSKA
ULPL	VERUDA	BULK CARRIER	30.092	51.886	2011	HRVATSKA
ULPL	STOJA	BULK CARRIER	30.092	51.888	2012	BAHAMAS
ULPL	PUNTA	BULK CARRIER	30.092	51.888	2012	HRVATSKA
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	183.082	318.341		
ULPL	KASTAV	PRODUCT CARRIER	30.641	52.622	2009	HRVATSKA
ULPL	CHAMPION EBONY(ex Ebony)	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2004	HRVATSKA
ULPL	VERIGE	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2010	HRVATSKA
ULPL	POMER	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2011	HRVATSKA
ULPL	ISTRA	PRODUCT CARRIER	30.638	51.824	2012	HRVATSKA
ULPL		PRODUCT CARRIER	150.102	256.810		
Sveukupan zbroj			1.694.277	3.014.915		

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Prilog 3 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2012.

BRODAR	Ime broda	Tip broda	GT	DWT	Godina izgradnje	Zastava broda
ATPL	ATLANT TRINA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1995	HRVATSKA
ATPL	ATLANT FRAUKE	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1994	HRVATSKA
		BROD ZA TEŠKE TERETE	11.598	14.760		
ATPL	AP DRŽIĆ	BULK CARRIER	32.578	53.414	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SVETI VLAHO	BULK CARRIER	32.578	53.529	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	IMPERIAL	BULK CARRIER	40.914	75.527	2007	HRVATSKA
ATPL	LIBERTAS	BULK CARRIER	40.914	75.510	2007	HRVATSKA
ATPL	CITY OF DUBROVNIK	BULK CARRIER	39.422	75.132	1995	HRVATSKA
ATPL	MIHO PRACAT	BULK CARRIER	43.717	79.964	2008	HRVATSKA
ATPL	OLUJA	BULK CARRIER	24.610	42.584	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ORSULA	BULK CARRIER	20.837	34.168	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	SVETI NIKOLA I	BULK CARRIER	25.600	44.314	1997	HRVATSKA
ATPL	ZAGREB	BULK CARRIER	43.717	79.898	2008	HRVATSKA
ATPL	ŠIPAN	BULK CARRIER	1.653	1.769	2007	HRVATSKA
ATPL	AP ARGOSY	BULK CARRIER	43.717	79.335	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP JADRAN	BULK CARRIER	43.717	79.222	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP ASTAREA	BULK CARRIER	31.598	57.552	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SLANO	BULK CARRIER	31.598	57.494	2012	MARSHAL ISL.
ATPL	AP STON	BULK CARRIER	31.598	57.480	2012	MARSHAL ISL.
ATPL			528.768	946.692		
JDPL	TROGIR	BULK CARRIER	25.600	44.383	2001	HRVATSKA
JDPL	SPLIT	BULK CARRIER	24.533	42.584	1998	HRVATSKA
JDPL	DON FRANE BULIĆ	BULK CARRIER	24.533	42.584	1997	MALTA
JDPL	MOSOR	BULK CARRIER	24.533	42.584	2001	HRVATSKA
JDPL	PERISTIL	BULK CARRIER	30.092	52.113	2010	HRVATSKA
JDPL	SVETI DUJAM	BULK CARRIER	30.092	52.096	2010	HRVATSKA
JDPL	SOLIN	BULK CARRIER	30.092	51.545	2012	HRVATSKA
JDPL			189.475	327.889		
LPLH	HANA	BULK CARRIER	26.140	42.609	1986	MALTA
LPLH	KARMEN	BULK CARRIER	23.195	38.135	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	KAROLINA	BULK CARRIER	22.574	37.197	1986	MALTA
LPLH	DANICA ex Mijet	BULK CARRIER	18.257	29.662	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	DINA	BULK CARRIER	16.712	28.467	1992	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH			106.878	176.070		
TNPL	NIN	BULK CARRIER	17.928	28.373	2000	MALTA
TNPL	NOVIGRAD	BULK CARRIER	16.418	27.112	2003	HRVATSKA
TNPL	DIKLO	BULK CARRIER	16.418	27.321	2000	HRVATSKA
TNPL	PRIVLAKA	BULK CARRIER	16.408	27.112	2005	HRVATSKA
TNPL	OBROVAC	BULK CARRIER	23.400	34.440	2010	HRVATSKA
TNPL	RAVNIA KOTARI	BULK CARRIER	23.400	34.373	2010	HRVATSKA
TNPL	UGLJAN	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	BIOGRAD	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	MOLAT	BULK CARRIER	17.928	28.355	2000	HRVATSKA
TNPL			180.098	282.596		
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	1.005.219	1.733.447		
TNPL	DONAT	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2007	HRVATSKA
TNPL	ALAN VELIKI	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2004	HRVATSKA
TNPL	HRVATSKA	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2005	HRVATSKA
TNPL	OLIB	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2009	HRVATSKA
TNPL	DUGI OTOK	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2008	HRVATSKA
TNPL	KORNATI	CRUDE CARRIER	57.670	99.981	2000	MALTA
		CRUDE CARRIER Ukupni zbroj	428.415	828.198		
TNPL	VELEBIT	PRODUCT CARRIER	30.638	52.554	2011	HRVATSKA
TNPL	VINJERAC	PRODUCT CARRIER	30.638	51.935	2011	HRVATSKA
		PRODUCT CARRIER Ukupni zbroj	61.276	104.489		
ULPL	MARLERA	BULK CARRIER	32.194	56.042	2004	HRVATSKA
ULPL	LEVAN	BULK CARRIER	31.198	53.688	2006	BAHAMAS
ULPL	VOLME	BULK CARRIER	29.414	52.949	2004	HRVATSKA
ULPL	VERUDA	BULK CARRIER	30.092	51.886	2011	HRVATSKA
ULPL	STOJA	BULK CARRIER	30.092	51.888	2012	BAHAMAS
ULPL	PUNTA	BULK CARRIER	30.092	51.888	2012	HRVATSKA
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	183.082	318.341		
ULPL	KASTAV	PRODUCT CARRIER	30.641	52.622	2009	HRVATSKA
ULPL	CHAMPION EBONY(ex Ebony)	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2004	HRVATSKA
ULPL	VERIGE	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2010	HRVATSKA
ULPL	POMER	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2011	HRVATSKA
ULPL	ISTRA	PRODUCT CARRIER	30.638	51.824	2012	HRVATSKA
ULPL			150.102	256.810		
Sveukupa			1.839.692	3.256.045		

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Prilog 4 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2011.

BRODAR	Ime broda	Tip broda	GT	DWT	Godina izgradnje	Zastava broda
ATPL	ATLANT TRINA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1995	HRVATSKA
ATPL	ATLANT SVENJA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ATLANT FRAUKE	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1994	HRVATSKA
		BROD ZA TEŠKE TERETE	17.397	22.140		
ATPL	AP DRŽIĆ	BULK CARRIER	32.578	53.414	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SVETI VLAHO	BULK CARRIER	32.578	53.529	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	IMPERIAL	BULK CARRIER	40.914	75.527	2007	HRVATSKA
ATPL	LIBERTAS	BULK CARRIER	40.914	75.510	2007	HRVATSKA
ATPL	CITY OF DUBROVNIK	BULK CARRIER	39.422	75.132	1995	HRVATSKA
ATPL	MIHO PRACAT	BULK CARRIER	43.717	79.964	2008	HRVATSKA
ATPL	OLUJA	BULK CARRIER	24.610	42.584	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ORSULA	BULK CARRIER	20.837	34.168	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	SVETI NIKOLA I	BULK CARRIER	25.600	44.314	1997	HRVATSKA
ATPL	PETKA	BULK CARRIER	39.422	75.100	1994	HRVATSKA
ATPL	ZAGREB	BULK CARRIER	43.717	79.898	2008	HRVATSKA
ATPL	MOKOŠICA	BULK CARRIER	1.653	1.784	2006	HRVATSKA
ATPL	ŠIPAN	BULK CARRIER	1.653	1.769	2007	HRVATSKA
	ATPL Ukupni zbroj		387.616	692.693		
JDPL	TROGIR	BULK CARRIER	25.600	44.383	2001	HRVATSKA
JDPL	SPLIT	BULK CARRIER	24.533	42.584	1998	HRVATSKA
JDPL	DON FRANE BULIĆ	BULK CARRIER	24.533	42.584	1997	MALTA
JDPL	MOSOR	BULK CARRIER	24.533	42.584	2001	HRVATSKA
JDPL	PERISTIL	BULK CARRIER	30.092	52.113	2010	HRVATSKA
JDPL	SVETI DUJAM	BULK CARRIER	30.092	52.096	2010	HRVATSKA
	JDPL Ukupni zbroj		159.383	276.344		
LPLH	HANA	BULK CARRIER	26.140	42.609	1986	MALTA
LPLH	KARMEN	BULK CARRIER	23.195	38.135	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	KAROLINA	BULK CARRIER	22.574	37.197	1986	MALTA
LPLH	DANICA ex Mjet	BULK CARRIER	18.257	29.662	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	DINA	BULK CARRIER	16.712	28.487	1992	ST. VINCENT & GRENAD.
	LPLH Ukupni zbroj		106.878	176.070		
TNPL	VELEBIT	BULK CARRIER	23.277	42.249	1990	HRVATSKA
TNPL	NIN	BULK CARRIER	17.928	28.373	2000	MALTA
TNPL	NOVIGRAD	BULK CARRIER	16.418	27.112	2003	HRVATSKA
TNPL	DIKLO	BULK CARRIER	16.418	27.321	2000	HRVATSKA
TNPL	PRIVLAKA	BULK CARRIER	16.408	27.112	2005	HRVATSKA
TNPL	OBROVAC	BULK CARRIER	23.400	34.440	2010	HRVATSKA
TNPL	RAVNI KOTARI	BULK CARRIER	23.400	34.373	2010	HRVATSKA
TNPL	UGLJAN	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	BIOGRAD	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
	TNPL Ukupni zbroj		185.447	296.490		
	Sveukupan zbroj		1.226.938	2.134.290		
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	1.226.938	2.134.290		
TNPL	DONAT	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2007	HRVATSKA
TNPL	ALAN VELIKI	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2004	HRVATSKA
TNPL	HRVATSKA	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2005	HRVATSKA
TNPL	OLIB	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2009	HRVATSKA
TNPL	DUGI OTOK	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2008	HRVATSKA
TNPL	KORNATI	CRUDE CARRIER	57.670	99.981	2000	MALTA
TNPL	PETAR ZRINSKI	CRUDE CARRIER	55.743	101.605	1994	HRVATSKA
TNPL	FRANKOPAN	CRUDE CARRIER	55.743	101.605	1995	HRVATSKA
TNPL	DALMACIJA	CRUDE CARRIER	53.639	96.168	1996	MALTA
	CRUDE CARRIER Ukupni zbroj		593.540	1.127.576		
TNPL	VELEBIT	PRODUCT CARRIER	30.638	52.554	2011	HRVATSKA
TNPL	VINJERAC	PRODUCT CARRIER	30.638	51.935	2011	HRVATSKA
	PRODUCT CARRIER Ukupni zbroj		61.276	104.489		
ULPL	MARLERA	BULK CARRIER	32.194	56.042	2004	HRVATSKA
ULPL	LEVAN	BULK CARRIER	31.198	53.688	2006	BAHAMAS
ULPL	VOLME	BULK CARRIER	29.414	52.949	2004	HRVATSKA
ULPL	VERUDA	BULK CARRIER	30.092	51.886	2011	HRVATSKA
	BULK CARRIER Ukupni zbroj		122.898	214.565		
ULPL	KASTAV	PRODUCT CARRIER	30.641	52.622	2009	HRVATSKA
ULPL	CHAMPION EBONY(ex Ebony)	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2004	HRVATSKA
ULPL	PULA	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2006	HRVATSKA
ULPL	VERIGE	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2010	HRVATSKA
ULPL	POMER	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2011	HRVATSKA
	PRODUCT CARRIER Ukupni zbroj		147.011	251.900		
	Sveukupan zbroj		1.781.445	3.162.267		

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Prilog 5 – Pregled flote brodova brodarskih prijevoznika tereta u RH u 2010.

BRODAR	Ime broda	Tip broda	GT	DWT	Godina izgradnje	Zastava broda
ATPL	ATLANT TRINA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1995	HRVATSKA
ATPL	ATLANT REGINE	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ATLANT SVENJA	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ATLANT FRAUKE	BROD ZA TEŠKE TERETE	5.799	7.380	1994	HRVATSKA
		BROD ZA TEŠKE TERETE	23.196	29.620		
ATPL	AP DRŽIĆ	BULK CARRIER	32.578	53.414	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	AP SVETI VLAHO	BULK CARRIER	32.578	53.529	2009	MARSHAL ISL.
ATPL	IMPERIAL	BULK CARRIER	40.914	75.527	2007	HRVATSKA
ATPL	LIBERTAS	BULK CARRIER	40.914	75.510	2007	HRVATSKA
ATPL	CITY OF DUBROVNIK	BULK CARRIER	39.422	75.132	1995	HRVATSKA
ATPL	GETALDIĆ	BULK CARRIER	27.552	45.300	1996	HRVATSKA
ATPL	GUNDULIĆ	BULK CARRIER	27.552	45.269	1997	MARSHAL ISL.
ATPL	MIHO PRACAT	BULK CARRIER	43.717	79.964	2008	HRVATSKA
ATPL	OLUJA	BULK CARRIER	24.610	42.584	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	ORSULA	BULK CARRIER	20.837	34.168	1996	MARSHAL ISL.
ATPL	SVETI NIKOLA I	BULK CARRIER	25.600	44.314	1997	HRVATSKA
ATPL	PETKA	BULK CARRIER	39.422	75.100	1994	HRVATSKA
ATPL	ZAGREB	BULK CARRIER	43.717	79.898	2008	HRVATSKA
ATPL	MOKOŠICA	BULK CARRIER	1.653	1.784	2006	HRVATSKA
ATPL	ŠIPAN	BULK CARRIER	1.653	1.769	2007	HRVATSKA
	ATPL Ukupni zbroj		442.719	783.262		
JDPL	TROGIR	BULK CARRIER	25.600	44.383	2001	HRVATSKA
JDPL	SPLIT	BULK CARRIER	24.533	42.584	1998	HRVATSKA
JDPL	DON FRANE BULIĆ	BULK CARRIER	24.533	42.584	1997	MALTA
JDPL	MOSOR	BULK CARRIER	24.533	42.584	2001	HRVATSKA
JDPL	PERISTIL	BULK CARRIER	30.092	52.113	2010	HRVATSKA
JDPL	SVETI DUJAM	BULK CARRIER	30.092	52.096	2010	HRVATSKA
	JDPL Ukupni zbroj		159.383	276.344		
LPLH	HANA	BULK CARRIER	26.140	42.609	1986	MALTA
LPLH	KARMEN	BULK CARRIER	23.195	38.135	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	KAROLINA	BULK CARRIER	22.574	37.197	1986	MALTA
LPLH	DANICA ex Mijet	BULK CARRIER	18.257	29.662	1983	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	KATARINA	BULK CARRIER	18.003	28.467	1985	MALTA
LPLH	DINA	BULK CARRIER	16.712	28.467	1992	ST. VINCENT & GRENAD.
LPLH	DORA	BULK CARRIER	17.152	30.900	1982	LIBERIJA
	LPLH Ukupni zbroj		142.033	235.437		
TNPL	VELEBIT	BULK CARRIER	23.277	42.249	1990	HRVATSKA
TNPL	NIN	BULK CARRIER	17.928	28.373	2000	MALTA
TNPL	NOVIGRAD	BULK CARRIER	16.418	27.112	2003	HRVATSKA
TNPL	DIKLO	BULK CARRIER	16.418	27.321	2000	HRVATSKA
TNPL	PRIVLAKA	BULK CARRIER	16.408	27.112	2005	HRVATSKA
TNPL	OBROVAC	BULK CARRIER	23.400	34.440	2010	HRVATSKA
TNPL	RAVNI KOTARI	BULK CARRIER	23.400	34.373	2010	HRVATSKA
TNPL	UGLJAN	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
TNPL	BIOGRAD	BULK CARRIER	24.099	37.755	2010	HRVATSKA
	TNPL Ukupni zbroj		185.447	296.490		
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	1.372.301	2.374.795		
TNPL	DONAT	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2007	HRVATSKA
TNPL	ALAN VELIKI	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2004	HRVATSKA
TNPL	HRVATSKA	CRUDE CARRIER	84.315	166.739	2005	HRVATSKA
TNPL	OLIB	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2009	HRVATSKA
TNPL	DUGI OTOK	CRUDE CARRIER	58.900	114.000	2008	HRVATSKA
TNPL	SALI	CRUDE CARRIER	58.091	110.461	1994	HRVATSKA
TNPL	KORNATI	CRUDE CARRIER	57.670	99.981	2000	MALTA
TNPL	PETAR ZRINSKI	CRUDE CARRIER	55.743	101.605	1994	HRVATSKA
TNPL	FRANKOPAN	CRUDE CARRIER	55.743	101.605	1995	HRVATSKA
TNPL	DALMACIJA	CRUDE CARRIER	53.639	96.168	1996	MALTA
		CRUDE CARRIER Ukupni zbroj	651.631	1.238.037		
ULPL	MARLERA	BULK CARRIER	32.194	56.042	2004	HRVATSKA
ULPL	LEVAN	BULK CARRIER	31.198	53.688	2006	BAHAMAS
ULPL	VOLME	BULK CARRIER	29.414	52.949	2004	HRVATSKA
		BULK CARRIER Ukupni zbroj	92.806	162.679		
ULPL	KASTAV	PRODUCT CARRIER	30.641	52.622	2009	HRVATSKA
ULPL	CHAMPION EBONY(ex Ebony)	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2004	HRVATSKA
ULPL	PULA	PRODUCT CARRIER	27.547	46.914	2006	HRVATSKA
ULPL	VERIGE	PRODUCT CARRIER	30.638	52.725	2010	HRVATSKA
		PRODUCT CARRIER Ukupni zbroj	116.373	199.175		
		Sveukupan zbroj	1.813.588	3.220.944		

Izvor: Samostalni rad autora prema podacima u godišnjim financijskim izvještajima i podacima udruge Mare Nostrum

Prilog 6 – Pregled vlasnika svjetske flote brodova na 31. prosinca 2013.

Država	Broj brodova	DWT u 000	Učešće u svjetskoj floti	Nacionalna zastava	Tuđa zastava
GRČKA	3.826	258.484	15,41%	70.499	187.985
JAPAN	4.022	228.553	13,63%	17.871	210.682
KINA	5.405	200.179	11,94%	73.252	126.927
NJEMAČKA	3.699	127.238	7,59%	15.987	111.251
JUŽNA KOREJA	1.568	78.240	4,67%	16.266	61.974
SINGAPUR	2.120	74.064	4,42%	41.080	32.984
SAD	1.927	57.356	3,42%	8.495	48.861
VELIKA BRITANIJA	1.233	52.821	3,15%	8.264	44.557
NORVEŠKA	1.864	42.972	2,56%	17.470	25.502
TURSKA	1.547	29.266	1,75%	8.600	20.666
RUSIJA	1.734	18.883	1,13%	5.559	13.324
NIZOZEMSKA	1.234	17.203	1,03%	6.572	10.631
INDONEZIJA	1.598	15.511	0,93%	12.519	2.992
HRVATSKA	112	3.304	0,20%	2.235	1.069
UKUPNO	31.889	1.204.074	71,81%	304.669	899.405
OSTALE ZEMLJE	15.712	472.779	28,19%	149.063	323.716
SVEUKUPNO	47.601	1.676.853	100%	453.732	1.223.121

Izvor: Samostalni rad autora na temelju podataka dostupnih na <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

Prilog 7 – Pregled svjetske flote brodova prema vrsti i nosivosti u 000 DWT, 2003. – 2013. i svjetske pomorske trgovine

OPIS/GODINA	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	učešće u ukupnoj svjetskoj floti u 2013.
Tankeri	308.683	320.658	340.748	356.109	382.975	407.881	418.266	450.053	439.932	454.349	472.890	29%
Brodovi za suhi rasuti teret	296.140	308.935	325.666	349.721	367.542	391.127	418.356	456.623	547.192	624.022	686.635	42%
Brodovi za generalni teret	96.457	94.331	91.827	96.392	100.934	105.492	108.881	108.232	81.159	78.138	77.589	5%
Brodovi za kontejnere	83.281	91.621	100.226	112.702	128.321	144.655	161.919	169.158	183.691	196.821	206.547	13%
Ostale vrste brodova	57.173	48.122	49.007	52.249	62.554	68.624	84.895	92.072	163.135	178.784	182.090	11%
UKUPNO	841.735	863.667	907.474	967.172	1.042.328	1.117.779	1.192.317	1.276.137	1.415.110	1.532.114	1.625.750	100%
Teret prevezen morem u svijetu u mil. tona	6.480	6.758	7.109	7.700	8.034	8.229	7.858	8.409	8.784	9.197	9.548	

Izvor: Samostalni rad autora na temelju podataka dostupnih na <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

Prilog 8 – Konsolidirana komparativna bilanca društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj

Pozicija	KONSOLIDIRANI PODACI - PROMJENE POZICIJA AKTIVE I PASIVE							
	2010.		2011.		2012.		2013.	
		Promjena		Promjena		Promjena		Promjena
AKTIVA								
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL	0	0	0	0	0	0	0	0
B) DUGOTRAJNA IMOVINA	7.054.238.801	7.651.418.043	7.651.418.043	7.096.980.435	7.096.980.435	6.568.952.733	6.568.952.733	-7,44%
I. Nematerijalna imovina	3.841.951	1.943.514	1.943.514	1.243.455	1.243.455	1.140.053	1.140.053	-8,32%
II. Materijalna imovina	4.925.303.284	5.679.013.107	5.679.013.107	5.161.085.997	5.161.085.997	4.809.495.906	4.809.495.906	-6,81%
III. Dugotrajna financijska imovina	2.116.312.640	1.970.048.730	1.970.048.730	1.917.548.859	1.917.548.859	1.740.538.038	1.740.538.038	-9,23%
IV. Dugotrajna potraživanja	8.780.926	411.412	411.412	17.102.124	17.102.124	17.778.736	17.778.736	3,96%
V. Odgođena porezna imovina	0	1.280	1.280	0	0	0	0	-100,00%
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA	1.080.165.168	1.092.407.566	1.092.407.566	862.220.859	862.220.859	676.005.383	676.005.383	-21,60%
I. Zalihe	58.546.809	96.600.810	96.600.810	91.925.720	91.925.720	91.653.965	91.653.965	-0,30%
II. Potraživanja	269.303.115	396.315.157	396.315.157	285.539.111	285.539.111	228.655.362	228.655.362	-19,92%
III. Kratkotrajna financijska imovina	273.559.394	134.573.850	134.573.850	112.489.166	112.489.166	104.624.726	104.624.726	-6,99%
IV. Novac u banci i blagajni	478.755.850	464.917.749	464.917.749	372.266.862	372.266.862	251.071.330	251.071.330	-32,56%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRACUNATI PRIHODI	6.516.468	28.780.176	28.780.176	15.366.308	15.366.308	38.549.342	38.549.342	150,87%
E) UKUPNO AKTIVA	8.140.920.437	8.772.605.785	8.772.605.785	7.974.567.602	7.974.567.602	7.283.507.458	7.283.507.458	-8,67%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	15.193.027	15.193.027	15.193.027	30.193.027	30.193.027	112.759	112.759	-99,63%
PASIVA								
A) KAPITAL I REZERVE	4.760.762.338	4.756.669.867	4.756.669.867	3.890.505.271	3.890.505.271	3.621.495.990	3.621.495.990	-6,91%
I. Temeljni kapital	1.653.451.240	1.653.451.240	1.653.451.240	1.653.451.240	1.653.451.240	1.653.451.240	1.653.451.240	0,00%
II. Kapitalne rezerve	124.432.069	109.796.264	109.796.264	108.266.870	108.266.870	107.758.118	107.758.118	-0,47%
III. Rezerve iz dobiti	214.707.940	268.864.077	268.864.077	229.166.945	229.166.945	215.234.564	215.234.564	-6,08%
IV. Revalorizacijske rezerve	209.156.328	271.636.475	271.636.475	144.188.372	144.188.372	32.894.343	32.894.343	-122,81%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	2.370.546.874	2.499.353.187	2.499.353.187	2.373.550.739	2.373.550.739	1.626.011.028	1.626.011.028	-31,49%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine	188.467.887	-128.195.363	-128.195.363	-751.345.571	-751.345.571	-97.603.461	-97.603.461	-87,01%
VII. Manjiški interes	0	81.763.987	81.763.987	133.226.676	133.226.676	149.538.844	149.538.844	12,24%
B) REZERVIRANJA	64.600.053	22.350.021	22.350.021	21.962.311	21.962.311	21.243.243	21.243.243	-3,27%
C) DUGOROČNE OBEVEZE	2.023.504.724	2.868.833.045	2.868.833.045	2.858.188.441	2.858.188.441	2.704.114.152	2.704.114.152	-5,39%
D) KRATKOROČNE OBEVEZE	1.155.540.347	960.499.986	960.499.986	1.049.714.789	1.049.714.789	789.458.425	789.458.425	-24,79%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	136.512.975	164.252.866	164.252.866	154.196.790	154.196.790	147.195.648	147.195.648	-4,54%
F) UKUPNO PASIVA	8.140.920.437	8.772.605.785	8.772.605.785	7.974.567.602	7.974.567.602	7.283.507.458	7.283.507.458	-8,67%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	15.193.027	15.193.027	15.193.027	30.193.027	30.193.027	112.759	112.759	-99,63%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 10 – ATLANTSKA PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturna bilanca

Pozicija	ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.										
	2010.	Struktura %	2011.	Struktura %	Promjena	2012.	Struktura %	Promjena	2013.	Struktura %	Promjena
AKTIVA											
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI I NEUPLAĆENI KAPITAL	0	0,00%	0	0,00%	-14,56%	0	0,00%	0	0	0,00%	0,00%
B) DUGOTRAJNA IMOVINA	1.822.645.956	95,76%	1.556.965.371	92,65%	-68,10%	1.575.249.994	95,03%	1,17%	1.729.103.376	97,60%	9,77%
I. Nematerijalna imovina	2.519.184	0,13%	803.545	0,05%	-68,10%	437.398	0,03%	-45,57%	491.066	0,03%	12,27%
II. Materijalna imovina	68.409.744	3,59%	80.595.417	4,80%	17,81%	115.842.519	6,99%	43,73%	222.704.409	12,57%	92,25%
III. Dugotrajna financijska imovina	1.743.492.531	91,60%	1.475.566.409	87,81%	-15,37%	1.458.970.077	88,01%	-1,12%	1.505.907.901	85,00%	3,22%
IV. Dugotrajna potraživanja	8.224.497	0,43%	0	0,00%	-100,00%	0	0,00%	0	0	0,00%	0,00%
V. Odgođena porezna imovina	0	0,00%	0	0,00%	0,00%	0	0,00%	0	0	0,00%	0,00%
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA	80.337.210	4,23%	123.348.988	7,34%	53,16%	82.307.900	4,97%	-33,27%	42.257.394	2,40%	-46,29%
I. Zalihe	3.001.294	0,16%	8.659.719	0,52%	188,53%	22.423.544	1,35%	158,94%	11.040.847	0,62%	-50,76%
II. Potraživanja	9.848.554	0,52%	16.259.939	0,97%	65,10%	22.174.644	1,34%	36,38%	10.586.215	0,60%	-52,26%
III. Kratkotrajna financijska imovina	300.000	0,02%	317.148	0,02%	5,72%	329.675	0,02%	3,95%	345.000	0,02%	4,65%
IV. Novac u banci i blagajni	67.387.362	3,54%	98.112.182	5,84%	45,59%	37.380.037	2,25%	-61,90%	20.585.332	1,16%	-44,93%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRAČUNATI PRIHODI	137.920	0,01%	156.568	0,01%	13,52%	141.533	0,01%	-9,60%	7.273	0,00%	-94,86%
E) UKUPNO AKTIVA	1.903.321.086	100,00%	1.680.470.927	100,00%	-11,71%	1.657.699.427	100,00%	-1,36%	1.771.668.043	100,00%	6,88%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI											
PASIVA											
A) KAPITAL I REZERVE	1.562.887.306	82,11%	1.580.971.834	94,08%	1,16%	1.501.468.766	90,58%	-5,03%	1.484.586.979	83,80%	-1,12%
I. Temeljni kapital	418.656.000	22,00%	418.656.000	24,91%	0,00%	418.656.000	25,3%	0,00%	418.656.000	23,6%	0,00%
II. Kapitalne rezerve	88.152.737	4,63%	88.080.085	5,24%	-0,08%	88.367.472	5,3%	0,33%	88.367.472	5,0%	0,00%
III. Rezerve iz dobiti	22.756.428	1,20%	22.756.428	1,35%	0,00%	22.756.428	1,4%	0,00%	22.756.428	1,3%	0,00%
IV. Revalorizacijske rezerve	3.454.933	0,18%	3.270.824	0,19%	-5,33%	3.405.634	0,2%	4,12%	729.162	0,0%	-78,59%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	999.793.103	52,53%	1.030.934.718	61,35%	3,11%	1.048.208.497	63,2%	1,68%	970.965.447	54,8%	-7,37%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine	30.074.105	1,58%	17.273.779	1,03%	-42,56%	-79.923.265	-4,8%	-562,70%	-16.887.530	-1,0%	-78,87%
VII. Manjinski interes		0,00%		0,00%	0,00%		0,0%			0,0%	0,0%
B) REZERVIRANJA	31.692.717	1,67%	0	0,00%	-100,00%	0	0,00%	0	0	0,00%	0,00%
C) DUGOROČNE OBEVEZE	17.623.331	0,93%	49.451.367	2,94%	180,60%	79.109.904	4,77%	59,98%	146.746.669	8,28%	85,50%
D) KRATKOROČNE OBEVEZE	286.919.400	15,07%	45.773.307	2,72%	-84,05%	74.541.288	4,50%	62,85%	137.049.563	7,74%	83,86%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	4.198.332	0,22%	4.274.419	0,25%	1,81%	2.579.469	0,16%	-39,65%	3.284.832	0,19%	27,35%
F) UKUPNO PASIVA	1.903.321.086	100%	1.680.470.927	100%	-11,71%	1.657.699.427	100%	-1,36%	1.771.668.043	100%	6,88%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0	0	0		0			0		

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 11 – JADROPLOV d.d. - komparativna i strukturna bilanca

Pozicija	JADROPLOV d.d.					
	2010.	2011.	2012.	2013.	Promjena	Promjena
	Struktura %	Struktura %	Struktura %	Struktura %	Struktura %	Struktura %
AKTIVA						
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI I NEUPLAĆENI KAPITAL	0	0	0	0	0	0,00%
B) DUGOTRAJNA IMOVINA	736.574.411	792.296.608	885.519.033	919.883.765	11,77%	83,17%
I. Nematerijalna imovina	1.141.072	905.388	670.886	577.676	-20,65%	0,05%
II. Materijalna imovina	735.286.664	791.267.233	884.848.147	919.138.873	7,61%	83,11%
III. Dugotrajna financijska imovina	146.675	124.187	-15.333%	167.216	-100,00%	0,01%
IV. Dugotrajna potraživanja	0	0	0	0	#DJI/0!	0,00%
V. Odgođena porezna imovina	0	0	0	0	0,00%	0,00%
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA	199.968.106	337.567.316	178.476.494	190.375.298	68,81%	17,01%
I. Zalihe	3.191.128	16.937.746	19.664.803	15.915.775	430,78%	1,42%
II. Potraživanja	144.413.492	267.922.327	139.309.340	127.055.450	85,52%	11,35%
III. Kratkotrajna financijska imovina	322.201	168.256	235.929	138.178	-40,22%	0,01%
IV. Novac u banci i blagajni	52.041.285	52.538.987	19.266.222	47.265.895	-63,33%	4,22%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRACUNATI PRIHODI	1.566.595	3.973.551	737.463	8.946.200	153,64%	0,80%
E) UKUPNO AKTIVA	938.109.112	1.133.837.675	1.064.732.990	1.119.205.263	20,86%	100,00%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0	0	0	-6,09%	100,00%
PASIVA						
A) KAPITAL I REZERVE	664.934.608	693.470.313	643.127.656	583.429.048	4,29%	60,40%
I. Temeljni kapital	589.202.640	589.202.640	589.202.640	589.202.640	0,00%	55,3%
II. Kapitalne rezerve	0	0	0	0	#DJI/0!	0,0%
III. Rezerve iz dobiti	129.934.428	159.654.609	149.083.799	133.425.486	22,87%	14,0%
IV. Revalorizacijske rezerve	0	0	0	0	#DJI/0!	0,0%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	-30.001.103	-54.202.461	-55.386.936	-95.158.783	80,67%	-5,2%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine	-24.201.357	-1.184.475	-39.771.847	-44.040.295	-95,11%	-3,7%
VII. Manjinski interes	0	0	0	0	0,00%	0,0%
B) REZERVIRANJA	25.393.219	13.712.756	13.465.383	13.032.918	-46,00%	1,20%
C) DUGOROČNE OBYEZE	72.076.339	224.385.041	215.970.210	336.699.718	19,79%	20,28%
D) KRATKOROČNE OBYEZE	171.533.645	191.159.903	189.243.440	181.180.376	11,44%	17,77%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	4.171.301	11.109.662	2.926.301	4.863.203	166,34%	0,27%
F) UKUPNO PASIVA	938.109.112	1.133.837.675	1.064.732.990	1.119.205.263	20,86%	100%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0	0	0	-6,09%	100%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 12 – TANKERSKA PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturalna bilanca

TANKERSKA PLOVIDBA d.d.											
Pozicija	2010.		2011.		2012.		2013.		Strukturalna %	Promjena	Promjena
	Strukturalna %	2010.	Strukturalna %	2011.	Strukturalna %	2012.	Strukturalna %	2013.			
AKTIVA											
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
B) DUGOTRAJNA IMOVINA	2.763.962.674	79,50%	3.182.155.584	79,50%	2.368.622.966	84,46%	1.954.155.750	83,44%	-23,56%	84,26%	-17,50%
I. Nematerijalna imovina	181.695	0,01%	172.771	0,00%	117.088	0,00%	67.598	0,00%	-32,23%	0,00%	-42,27%
II. Materijalna imovina	2.610.925.830	75,10%	2.911.891.149	77,59%	2.124.222.172	74,83%	1.815.127.800	78,26%	-27,05%	78,26%	-14,55%
III. Dugotrajna financijska imovina	152.855.149	4,40%	270.071.664	7,17%	244.283.706	8,61%	138.960.352	5,99%	-9,55%	5,99%	-43,12%
IV. Dugotrajna potraživanja	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DU/0I	#DU/0I	#DU/0I
V. Odgođena porezna imovina	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DU/0I	#DU/0I	#DU/0I
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA	708.068.670	20,37%	560.837.676	14,89%	455.620.098	16,05%	335.573.559	14,47%	-18,76%	14,47%	-26,35%
I. Zalihe	47.509.042	1,37%	64.316.234	1,71%	46.607.755	1,64%	61.044.364	2,63%	-27,53%	2,63%	30,97%
II. Potraživanja	88.597.895	2,55%	94.948.215	2,52%	36.501.071	1,29%	24.842.580	1,07%	-61,56%	1,07%	-31,94%
III. Kratkotrajna financijska imovina	259.060.440	7,45%	119.744.369	3,18%	94.988.550	3,35%	97.954.394	4,22%	-20,67%	4,22%	3,12%
IV. Novac u banci i blagajni	312.901.293	9,00%	281.828.858	7,48%	277.522.722	9,78%	151.732.221	6,54%	-1,53%	6,54%	-45,33%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRACUNATI PRIHODI	4.645.170	0,13%	24.510.748	0,65%	14.302.475	0,51%	29.510.140	1,27%	-41,32%	1,27%	105,18%
E) UKUPNO AKTIVA	3.476.676.514	100,00%	3.767.484.008	100,00%	2.838.625.539	100,00%	2.319.239.449	100,00%	-24,65%	100,00%	-18,30%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI											
PASIVA											
A) KAPITAL I REZERVE	1.764.566.937	50,75%	1.718.905.634	45,62%	1.076.423.897	37,92%	963.262.472	41,53%	-37,38%	41,53%	-10,51%
I. Temeljni kapital	375.831.000	10,81%	375.831.000	9,98%	375.831.000	13,2%	375.831.000	16,2%	0,00%	16,2%	0,00%
II. Kapitalne rezerve	9.845.062	0,28%	9.366.197	0,25%	8.062.097	0,3%	8.062.097	0,3%	-13,92%	0,3%	0,00%
III. Rezerve iz dobiti	47.520.354	1,37%	46.675.958	1,24%	18.791.550	0,7%	18.791.550	0,8%	-59,74%	0,8%	-177,62%
IV. Revalorizacijske rezerve	169.315.445	4,87%	202.965.839	5,39%	84.791.933	3,0%	-65.819.736	-2,8%	-58,22%	-2,8%	-47,09%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	1.080.092.295	31,07%	1.162.055.076	30,84%	1.113.067.246	39,2%	588.947.317	25,4%	-4,22%	25,4%	-107,15%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine	81.962.781	2,36%	-77.988.436	-2,07%	-524.119.929	-18,5%	37.450.244	1,6%	572,05%	1,6%	0,00%
VII. Manjinski interes	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DU/0I	#DU/0I	#DU/0I
B) REZERVIRANJA	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DU/0I	#DU/0I	#DU/0I
C) DUGOROČNE OBEVEZE	1.206.930.035	34,72%	1.669.349.537	44,31%	1.398.760.629	49,28%	1.036.809.933	44,70%	-16,21%	44,70%	-25,88%
D) KRATKOROČNE OBEVEZE	448.498.676	12,90%	319.314.925	8,48%	311.611.748	10,98%	271.249.967	11,70%	-2,41%	11,70%	-12,95%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	56.680.866	1,63%	59.913.912	1,59%	51.829.265	1,83%	47.917.077	2,07%	-13,49%	2,07%	-7,55%
F) UKUPNO PASIVA	3.476.676.514	100,00%	3.767.484.008	100,00%	2.838.625.539	100,00%	2.319.239.449	100,00%	-24,65%	100,00%	-18,30%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%			

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 13 – ULJANIK PLOVIDBA d.d. - komparativna i strukturna bilanca

Pozicija	ULJANIK PLOVIDBA d.d.									
	2010.	Struktura %	2011.	Promjena	2012.	Struktura %	Promjena	2013.	Struktura %	Promjena
AKTIVA										
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
B) DUGOTRAJNA IMOVINA	1.508.637.928	96,59%	1.893.377.527	97,23%	2.052.591.057	25,50%	1.868.939.596	8,41%	1.868.939.596	94,92%
I. Nematerijalna imovina	0	0,00%	61.810	0,00%	18.083	#DIJ/01	3.713	-70,74%	3.713	0,00%
II. Materijalna imovina	1.503.152.471	96,23%	1.888.382.409	96,97%	2.029.652.909	25,63%	1.846.340.326	7,48%	1.846.340.326	93,78%
III. Dugotrajna financijska imovina	4.929.028	0,32%	4.521.896	0,23%	5.817.941	-8,26%	4.816.821	0,24%	4.816.821	-17,21%
IV. Dugotrajna potraživanja	556.429	0,04%	411.412	0,02%	17.102.124	-26,06%	17.778.736	4056,93%	17.778.736	9,00%
V. Odgođena porezna imovina	0	0,00%	0	0,00%	0	#DIJ/01	0	#DIJ/01	0	
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA	53.298.373	3,41%	53.915.112	2,77%	129.378.271	1,16%	99.951.978	139,97%	99.951.978	5,08%
I. Zalihe	4.845.345	0,31%	6.687.111	0,34%	3.229.618	38,01%	3.652.979	-51,70%	3.652.979	0,19%
II. Potraživanja	12.777.512	0,82%	4.297.156	0,22%	76.677.632	-66,37%	61.160.791	1684,38%	61.160.791	3,11%
III. Kratkotrajna financijska imovina	13.691.753	0,88%	13.674.077	0,70%	16.765.012	-0,13%	6.017.154	22,60%	6.017.154	0,31%
IV. Novac u banci i blagajni	21.983.963	1,41%	29.256.768	1,50%	32.706.009	33,08%	29.121.054	11,79%	29.121.054	1,48%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRČUNATI PRIHODI	26.783	0,00%	19.309	0,00%	4.837	-27,91%	5.729	-74,95%	5.729	0,00%
E) UKUPNO AKTIVA	1.561.963.284	100,00%	1.947.311.948	100,00%	2.181.974.165	24,67%	1.968.897.303	12,05%	1.968.897.303	100,00%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
PASIVA										
A) KAPITAL I REZERVE	620.808.057	39,75%	663.830.654	34,09%	602.594.126	6,93%	517.358.974	-9,22%	517.358.974	26,28%
I. Temeljni kapital	232.000.000	14,85%	232.000.000	11,91%	232.000.000	0,00%	232.000.000	0,00%	232.000.000	11,8%
II. Kapitalne rezerve	-5.132.712	-0,33%	-19.217.000	-0,99%	-19.729.681	274,40%	-20.238.433	-2,67%	-20.238.433	-1,0%
III. Rezerve iz dobiti	12.596.730	0,81%	37.877.082	1,95%	36.635.168	200,69%	38.361.100	-3,28%	38.361.100	1,9%
IV. Revalorizacijske rezerve	29.191.670	1,87%	47.798.639	2,45%	41.648.179	63,74%	26.968.244	-12,87%	26.968.244	1,4%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak	255.499.719	16,36%	291.423.286	14,97%	257.000.255	14,06%	179.937.429	-11,81%	179.937.429	9,1%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine	96.652.650	6,19%	-7.815.340	-0,40%	-108.099	-108,09%	-89.208.210	900,42%	-89.208.210	-4,5%
VII. Manjinski interes	0	0,00%	81.763.987	4,20%	133.226.676	61%	149.538.844	62,94%	149.538.844	7,6%
B) REZERVIRANJA	1.945.865	0,12%	1.990.894	0,10%	1.956.929	2,31%	1.932.007	-1,71%	1.932.007	0,10%
C) DUGOROČNE OBEVEZE	734.189.226	46,36%	925.517.571	47,53%	1.164.183.526	27,80%	1.183.093.660	25,79%	1.183.093.660	60,12%
D) KRATKOROČNE OBEVEZE	143.557.660	9,19%	267.017.956	13,71%	316.377.929	86,00%	174.782.126	18,49%	174.782.126	8,88%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA	71.462.476	4,58%	88.954.873	4,57%	96.861.755	24,48%	91.130.536	8,89%	91.130.536	4,63%
F) UKUPNO PASIVA	1.561.963.284	100,00%	1.947.311.948	100,00%	2.181.974.165	24,67%	1.968.897.303	12,05%	1.968.897.303	100,00%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 14 – LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODARSTVO d.o.o. - komparativna i strukturna bilanca

Pozicija		LOŠINJSKA PLOVIDBA - BRODARSTVO d.d.												
		2010.		2011.		2012.		2013.		Promjena		Struktura %		Promjena
		Struktura %		Struktura %		Struktura %		Struktura %		Struktura %		Struktura %		Struktura %
AKTIVA														
A) POTRAŽIVANJA ZA UPISANI A NEUPLAĆENI KAPITAL		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
B) DUGOTRAJNA IMOVINA		222.417.832	85,27%	226.642.753	93,08%	214.997.385	1,90%	96.870.246	92,86%	214.997.385	92,86%	96.870.246	92,70%	-54,94%
I. Nematerijalna imovina		0	0,00%	0	0,00%	0	#DJI/0!	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DJI/0!
II. Materijalna imovina		7.528.575	2,89%	6.876.899	2,82%	6.520.250	-8,66%	6.184.498	2,82%	6.520.250	2,82%	6.184.498	5,92%	-5,15%
III. Dugotrajna financijska imovina		214.889.257	82,38%	219.764.574	90,25%	208.477.135	2,27%	90.685.748	90,04%	208.477.135	90,04%	90.685.748	86,78%	-56,50%
IV. Dugotrajna potraživanja		0	0,00%	0	0,00%	0	#DJI/0!	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	#DJI/0!
V. Odgođena porezna imovina		0	0,00%	1.280	0,00%	1.280	#DJI/0!	0	0,00%	1.280	-100,00%	0	0,00%	#DJI/0!
C) KRATKOTRAJNA IMOVINA		38.292.609	14,68%	16.738.474	6,87%	16.438.096	-56,29%	7.547.154	7,10%	16.438.096	7,10%	7.547.154	7,22%	-54,09%
I. Zalihe		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
II. Potraživanja		13.665.662	5,24%	12.887.520	5,29%	10.876.224	-5,69%	5.010.326	4,70%	10.876.224	4,70%	5.010.326	4,79%	-53,93%
III. Kratkotrajna financijska imovina		185.000	0,07%	670.000	0,28%	262.168	262,16%	170.000	0,07%	670.000	0,28%	170.000	0,16%	0,00%
IV. Novac u banci i blagajni		24.441.947	9,37%	3.180.954	1,31%	5.391.872	-86,99%	2.366.828	2,33%	5.391.872	2,33%	2.366.828	2,26%	-56,10%
D) PLAĆENI TROŠKOVI BUDUĆEG RAZDOBLJA I OBRACUNATI PRIHODI		140.000	0,05%	120.000	0,05%	100.000	-14,29%	80.000	0,04%	100.000	0,04%	80.000	0,08%	-20,00%
E) UKUPNO AKTIVA		260.850.441	100,00%	243.501.227	100,00%	231.535.481	-6,65%	104.497.400	100,00%	231.535.481	100,00%	104.497.400	100,00%	-54,87%
F) IZVANBILANČNI ZAPISI														
PASIVA														
A) KAPITAL I REZERVE		147.565.430	56,57%	99.491.432	40,86%	66.890.826	-32,58%	72.858.517	28,89%	66.890.826	28,89%	72.858.517	69,72%	8,92%
I. Temeljni kapital		37.761.600	14,48%	37.761.600	15,51%	37.761.600	0,00%	37.761.600	16,3%	37.761.600	16,3%	37.761.600	36,1%	0,00%
II. Kapitalne rezerve		31.566.982	12,10%	31.566.982	12,96%	31.566.982	0,00%	31.566.982	13,6%	31.566.982	13,6%	31.566.982	30,2%	0,00%
III. Rezerve iz dobiti		1.900.000	0,73%	1.900.000	0,78%	1.900.000	0,00%	1.900.000	0,8%	1.900.000	0,8%	1.900.000	1,8%	0,00%
IV. Revalorizacijske rezerve		7.194.280	2,76%	17.601.173	7,23%	144.669	-144,66%	5.227.987	6,2%	14.342.626	6,2%	5.227.987	5,0%	-63,55%
V. Zadržana dobit ili preneseni gubitak		65.162.860	24,98%	69.142.568	28,40%	10.661.677	-6,11%	-18.680.382	-4,6%	10.661.677	-4,6%	-18.680.382	-17,9%	-275,21%
VI. Dobit ili gubitak poslovne godine		3.979.708	1,53%	-58.480.891	-24,02%	-29.342.059	-1569,48%	15.082.330	-12,7%	-29.342.059	-12,7%	15.082.330	14,4%	-151,40%
VII. Manjinski interes		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0,0%
B) REZERVIRANJA		5.568.252	2,13%	6.646.371	2,73%	6.539.999	-1,60%	6.278.318	2,82%	6.539.999	2,82%	6.278.318	6,01%	-4,00%
C) DUGOROČNE OBEVE		2.685.793	1,03%	129.529	0,05%	164.172	-95,18%	164.172	0,07%	164.172	0,07%	164.172	0,16%	0,00%
D) KRATKOROČNE OBEVE		105.030.966	40,26%	137.233.895	56,36%	157.040.484	30,66%	25.196.393	68,21%	157.040.484	68,21%	25.196.393	24,11%	-84,05%
E) ODGOĐENO PLAĆANJE TROŠKOVA I PRIHOD BUDUĆEGA RAZDOBLJA														
F) UKUPNO PASIVA		260.850.441	100,00%	243.501.227	100,00%	231.535.481	-6,65%	104.497.400	100,00%	231.535.481	100,00%	104.497.400	100,00%	-54,87%
G) IZVANBILANČNI ZAPISI		0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 15 – Konsolidirani strukturni račun dobiti i gubitka društava brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj

u kunama

Pozicija	KONSOLIDIRANO			
	2010.	2011.	2012.	2013.
	Struktura %	Struktura %	Struktura %	Struktura %
I. POSLOVNI PRIHODI	2.338.957.379	2.036.023.188	1.866.821.012	1.714.155.527
1. Prihodi od prodaje	2.151.915.040	1.838.069.677	1.559.519.480	1.325.313.999
2. Ostali poslovni prihodi	187.042.339	197.953.511	307.301.532	388.841.528
II. POSLOVNI RASHODI	2.175.568.211	2.082.078.341	2.513.957.576	1.730.544.233
1. Promjene vrijednosti zaliha	0	0	0	0
2. Materijalni troškovi	773.287.142	882.603.327	834.676.481	596.452.819
a) Troškovi sirovina i materijala	396.110.476	506.356.449	531.243.086	377.549.545
b) Troškovi prodane robe	1.099.027	961.713	500.694	356.518
c) Ostali vanjski troškovi	376.077.639	375.283.165	302.932.701	218.546.756
3. Troškovi osoblja	324.386.690	318.401.047	312.232.088	263.481.908
a) Neto plaće i nadnice	269.893.776	258.406.067	255.588.738	220.903.953
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	37.680.610	39.942.368	38.467.095	30.868.964
c) Doprinosi na plaće	16.812.304	20.052.612	18.176.255	11.708.991
4. Amortizacija	364.635.220	348.095.078	370.434.367	313.779.105
5. Ostali troškovi	611.400.299	480.184.184	503.750.041	441.349.835
6. Vrijednosno uskladjivanje	3.023.455	11.786	401.202.140	78.597.055
7. Rezerviranja troškova	32.060.908	1.300.274	83.760	4.375
8. Ostali poslovni rashodi	66.774.497	51.482.645	91.578.699	36.879.136
III. FINANIJSKI PRIHODI	203.541.548	160.750.801	111.574.464	113.390.926
1. Kamate, tečajne razlike i sl. prihodi iz odnosa s povezanim poduz.	68.823.526	44.912.818	9.797.372	47.667.623
2. Kamate, tečajne razlike i sl. prihodi iz odnosa s nepovezanim poduz.	134.622.104	115.343.879	98.752.432	56.037.751
3. Dio prihoda od pridruženih poduzetnika i sudjelujućih interesa	21.791	67.608	2.732.756	456.325
4. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	0	0	0	0
5. Ostali financijski prihodi	74.127	426.496	291.904	9.249.227
IV. FINANIJSKI RASHODI	175.052.240	241.459.841	215.599.985	194.605.681
1. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi s povezanim poduzetnicima	0	0	19.206.948	21.788.977
2. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi iz odnosa s nepov. poduz.	164.028.685	237.161.660	196.088.753	171.672.289
3. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	6.163.479	732.952	0	0
4. Ostali financijski rashodi	4.860.076	3.565.229	304.284	1.144.415
V. UDIO U DOBITI OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	19.206	0	0	0
VI. UDIO U GUBITKU OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	3.172.599	85.567	8.553	0
VII. IZVANREDNI - OSTALI PRIHODI	0	0	0	0
VIII. IZVANREDNI - OSTALI RASHODI	0	0	0	0
IX. UKUPNI PRIHODI	2.542.518.133	2.196.773.989	1.978.395.476	1.827.546.453
X. UKUPNI RASHODI	2.353.793.050	2.323.623.749	2.729.566.114	1.925.149.914
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA	188.725.083	-126.849.760	-751.170.638	-97.603.461
1. Dobit prije oporezivanja	212.926.440	17.273.779	0	52.532.574
2. Gubitak prije oporezivanja	24.201.357	144.123.539	751.170.638	150.136.035
XII. POREZ NA DOBIT	257.196	1.345.603	174.933	0
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	188.467.887	-128.195.363	-751.345.571	-97.603.461

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 16 – Konsolidirani komparativni račun dobiti i gubitka društava brogarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj

Pozicija	KONSOLIDIRANO						Promjena 2013./2012.
	2010.	2011.	Promjena 2011./2010.	2012.	Promjena 2012./2011.	2013.	
I. POSLOVNI PRIHODI	2.338.957.379	2.036.023.188	-12,95%	1.866.821.012	-8,31%	1.714.155.527	-8,18%
1. Prihodi od prodaje	2.151.915.040	1.838.069.677	-14,58%	1.559.519.480	-15,15%	1.325.313.999	-15,02%
2. Ostali poslovni prihodi	187.042.339	197.953.511	5,83%	307.301.532	55,24%	388.841.528	26,53%
II. POSLOVNI RASHODI	2.175.568.211	2.082.078.341	-4,30%	2.513.957.576	20,74%	1.730.544.233	-31,16%
1. Promjene vrijednosti zaliha	0	0		0		0	
2. Materijalni troškovi	773.287.142	882.603.327	14,14%	834.676.481	-5,43%	596.452.819	-28,54%
a) Troškovi sirovina i materijala	396.110.476	506.356.449	27,83%	531.243.086	4,91%	377.549.545	-28,93%
b) Troškovi prodane robe	1.099.027	961.713	-12,49%	500.694	-47,94%	356.518	-28,80%
c) Ostali vanjski troškovi	376.077.639	375.285.165	-0,21%	302.932.701	-19,28%	218.546.756	-27,86%
3. Troškovi osoblja	324.386.690	318.401.047	-1,85%	312.232.088	-1,94%	263.481.908	-15,61%
a) Neto plaće i nadnice	269.893.776	258.406.067	-4,26%	255.588.738	-1,09%	220.903.953	-13,57%
b) Troškovi poreza i doprinosa iz plaća	37.680.610	39.942.368	6,00%	38.467.095	-3,69%	30.868.964	-19,75%
c) Doprinosi na plaće	16.812.304	20.052.612	19,27%	18.176.255	-9,36%	11.708.991	-35,58%
4. Amortizacija	364.635.220	348.095.078	-4,54%	370.434.367	6,42%	313.779.105	-15,29%
5. Ostali troškovi	611.400.299	480.184.184	-21,46%	503.750.041	4,91%	441.349.835	-12,39%
6. Vrijednosno usklađivanje	3.023.455	11.786	-99,61%	401.202.140	3403956,85%	78.597.055	-80,41%
7. Rezerviranja troškova	32.060.908	1.300.274	-95,94%	83.760	-93,56%	4.375	-94,78%
8. Ostali poslovni rashodi	66.774.497	51.482.645	-22,90%	91.578.699	77,88%	36.879.136	-59,73%
III. FINANCIJSKI PRIHODI	203.541.548	160.750.801	-21,02%	111.574.464	-30,59%	113.390.926	1,63%
1. Kamate, tečajne razlike i sl. prihodi iz odnosa s povezanim poduzetnicima	68.823.526	44.912.818	-34,74%	9.797.372	-78,19%	47.667.623	386,53%
2. Kamate, tečajne razlike i sl. prihodi iz odnosa s nepovezanim poduzetnicima	134.622.104	115.343.879	-14,32%	98.752.432	-14,38%	56.037.751	-43,25%
3. Dio prihoda od pridruženih poduzetnika i sudjelujućih interesa	21.791	67.608	210,26%	2.732.756	3942,06%	436.325	-84,03%
4. Nerealizirani dobiti (prihodi) od financijske imovine	0	0		0		0	
5. Ostali financijski prihodi	74.127	426.496	475,36%	291.904	-31,56%	9.249.227	3068,59%
IV. FINANCIJSKI RASHODI	175.052.240	241.459.841	37,94%	215.599.985	-10,71%	194.605.681	-9,74%
1. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi s povezanim poduzetnicima	0	0		19.206.948	#DIV/0!	21.788.977	13,44%
2. Kamate, tečajne razlike i drugi rashodi iz odnosa s nepov. poduz.	164.028.685	237.161.660	44,59%	196.088.753	-17,32%	171.672.289	-12,45%
3. Nerealizirani gubici (rashodi) od financijske imovine	6.163.479	732.952	-88,11%	0	-100,00%	0	
4. Ostali financijski rashodi	4.860.076	3.565.229	-26,64%	304.284	-91,47%	1.144.415	276,10%
V. UDIO U DOBITI OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	19.206	0	-100,00%	0	0	0	0
VI. UDIO U GUBITKU OD PRIDRUŽENIH PODUZETNIKA	3.172.599	85.567	-97,30%	8.553	-90,00%	0	-100,00%
VII. IZVANREDNI - OSTALI PRIHODI	0	0	0	0	0	0	0
VIII. IZVANREDNI - OSTALI RASHODI	0	0	0	0	0	0	0
IX. UKUPNI PRIHODI	2.542.518.133	2.196.773.989	-13,60%	1.978.395.476	-9,94%	1.827.546.453	-7,62%
X. UKUPNI RASHODI	2.353.793.050	2.323.623.749	-1,28%	2.729.566.114	17,47%	1.925.149.914	-29,47%
XI. DOBIT ILI GUBITAK PRIJE OPOREZIVANJA	188.725.083	-126.849.760	-167,21%	-751.170.638	492,17%	-97.603.461	-87,01%
1. Dobit prije oporezivanja	212.926.440	17.273.779	-91,89%	0	-100,00%	52.532.574	
2. Gubitak prije oporezivanja	24.201.357	144.123.559	495,52%	751.170.638	421,20%	150.136.035	-80,01%
XII. POREZ NA DOBIT	257.196	1.345.603	423,18%	174.933	-87,00%	0	-100,00%
XIII. DOBIT ILI GUBITAK RAZDOBLJA	188.467.887	-128.195.363	-168,02%	-751.345.571	486,09%	-97.603.461	-87,01%

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 17 – Skraćeni novčani tijek brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj pojedinačno i konsolidirano

	2010.	2011.	2012.	2013.	u kunama UKUPNO
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	82.251.858	14.699.069	-73.611.224	67.757.321	91.097.024
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	-49.129.977	-10.726.867	-15.904.097	-154.633.824	-230.394.765
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	-35.063.276	26.752.618	28.783.176	70.081.798	90.554.316
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	-1.941.395	30.724.820	-60.732.145	-16.794.705	-48.743.425
JADROPLOV d.d.					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	-47.859.255	23.785.341	2.107.599	8.925.194	-13.041.121
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	8.550.385	-165.003.961	-37.309.029	-114.923.753	-308.686.358
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	-28.430.655	141.716.323	1.928.665	133.998.232	249.212.565
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	-67.739.525	497.703	-33.272.765	27.999.673	-72.514.914
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	183.339.771	65.651.536	3.734.846	23.052.238	275.778.391
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	-64.535.313	-453.135.214	145.877.320	177.943.323	-193.849.884
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	179.842.531	221.993.043	-215.516.955	-311.056.085	-124.737.466
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	298.646.989	-165.490.635	-65.904.789	-110.060.524	-42.808.959
ULJANIK PLOVIDBA d.d.					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	104.883.382	75.538.291	31.529.157	78.940.565	290.891.395
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	-73.633.177	-386.457.475	-306.473.607	-77.683	-766.641.942
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	-46.267.870	318.191.989	278.393.691	-82.447.837	467.869.973
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	-15.017.665	7.272.805	3.449.241	-3.584.955	-7.880.574
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	-19.852.333	-35.061.085	-17.999.377	-15.552.391	-88.465.186
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	-6.827.437	12.464.183	16.279.096	13.189.048	35.104.890
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	-3.355.690	1.235.909	3.931.199	-661.701	1.149.717
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	-30.035.460	-21.360.993	2.210.918	-3.025.044	-52.210.579
KONSOLIDIRANO					
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD POSLOVNIH AKTIVNOSTI	302.763.423	144.613.152	-54.238.999	163.122.927	556.260.503
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD INVESTICIJSKIH AKTIVNOSTI	-185.575.519	-1.002.859.334	-197.550.317	-78.502.889	-1.464.468.059
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVČANOG TIJEKA OD FINANCISKIH AKTIVNOSTI	66.725.040	709.889.882	97.519.776	-190.085.593	684.049.105
POVEĆANJE/SMANJENJE NOVCA I NOVČANIH EKVIVALENATA	183.912.944	-148.356.300	-154.249.540	-105.465.555	-224.158.451
DOBIT I/ILIJUBITAK RAZDOBLJA	188.467.887	-128.195.363	-751.345.571	-97.603.461	-788.676.508

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 18 – Pokazatelji brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj na razini djelatnosti

KONSOLIDIRANI POKAZATELJI BRODARSKIH PRIJEVOZNIKATERETA U RH	Referentna vrijednost	GODINA			
		2010.	2011.	2012.	2013.
POKAZATELJI LIKVIDNOSTI					
Tekuća likvidnost	> 2,00	0,93	1,14	0,82	0,86
Trenutna likvidnost	> 0,10	0,41	0,48	0,35	0,32
Financijska stabilnost	< 1,00	1,04	1,00	1,05	1,04
POKAZATELJI ZADUŽENOSTI					
Koeficijent zaduženosti	< 0,50	0,39	0,44	0,49	0,48
Koeficijent financiranja	1,00	0,67	0,81	1,00	0,96
Stupanj pokrića II	> 1,00	0,96	1,00	0,95	0,96
POKAZATELJI AKTIVNOSTI					
	Prosjek djelatnosti 0,50				
Pokazatelj obrta ukupne imovine		0,31	0,25	0,25	0,25
Pokazatelj obrta potraživanja		7,99	4,64	5,46	5,80
Naplata potraživanja u danima		46	79	67	63
POKAZATELJI PROFITABILNOSTI					
Rentabilnost imovine (ROA)		2,32%	-1,46%	-9,42%	-1,34%
Rentabilnost kapitala (ROE)		3,96%	-2,70%	-19,31%	-2,70%
Neto profitna marža		7,41%	-5,84%	-37,98%	-5,34%
POKAZATELJI NA TEMELJU NOVČANOG TOKA					
Novčano pokriće tekućih obveza	0,40	0,24	0,12	-0,05	0,26
Povrat novca na dioničku glavnici		0,17	0,07	-0,03	0,12
Novčano pokriće kamata		4,47	1,47	-0,42	1,80

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 19 – Pokazatelji likvidnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno

NAZIV	Godina	POKAZATELJI LIKVIDNOSTI		
		TEKUĆA LIKVIDNOST	TRENUTNA LIKVIDNOST	FINANCIJSKA STABILNOST
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,28	0,23	1,15
	2011.	2,69	2,14	0,95
	2012.	1,10	0,50	1,00
	2013.	0,31	0,15	1,06
JADROPLOV d.d.	2010.	1,17	0,30	1,00
	2011.	1,77	0,27	0,86
	2012.	0,94	0,10	1,03
	2013.	1,05	0,26	1,00
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	1,58	0,70	0,93
	2011.	1,76	0,88	0,94
	2012.	1,46	0,89	0,96
	2013.	1,24	0,56	0,98
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	2010.	0,37	0,15	1,12
	2011.	0,20	0,11	1,19
	2012.	0,41	0,10	1,16
	2013.	0,57	0,17	1,10
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.	2010.	0,36	0,23	1,48
	2011.	0,12	0,02	2,28
	2012.	0,10	0,03	3,21
	2013.	0,30	0,09	1,33

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 20 – Pokazatelji zaduženosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno

NAZIV	Godina	POKAZATELJI ZADUŽENOSTI		
		KOEFICIJENT ZADUŽENOSTI	KOEFICIJENT FINANCIRANJA	STUPANJ POKRIĆA II
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,16	0,19	0,87
	2011.	0,06	0,06	1,05
	2012.	0,09	0,10	1,00
	2013.	0,16	0,19	0,94
JADROPLOV d.d.	2010.	0,26	0,37	1,00
	2011.	0,37	0,60	1,16
	2012.	0,38	0,63	0,97
	2013.	0,46	0,89	1,00
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,48	0,94	1,08
	2011.	0,53	1,16	1,06
	2012.	0,60	1,59	1,04
	2013.	0,56	1,36	1,02
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	2010.	0,56	1,40	0,89
	2011.	0,61	1,80	0,84
	2012.	0,68	2,46	0,86
	2013.	0,69	2,63	0,91
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.	2010.	0,41	0,73	0,68
	2011.	0,56	1,38	0,44
	2012.	0,68	2,36	0,31
	2013.	0,24	0,35	0,75

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 21 – Pokazatelji aktivnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno

NAZIV	Godina	POKAZATELJI AKTIVNOSTI		
		POKAZATELJ OBRTA UKUPNE IMOVINE	POKAZATELJ OBRTA POTRAŽIVANJA	NAPLATA POTRAŽIVANJA U DANIMA
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,33	61,98	6
	2011.	0,29	28,41	13
	2012.	0,24	17,12	21
	2013.	0,21	32,43	11
JADROPLOV d.d.	2010.	0,25	1,13	324
	2011.	0,23	0,59	623
	2012.	0,22	0,91	399
	2013.	0,23	1,06	343
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,34	11,40	32
	2011.	0,27	9,46	39
	2012.	0,32	19,74	18
	2013.	0,38	24,30	15
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	2010.	0,21	18,36	20
	2011.	0,14	46,12	8
	2012.	0,13	2,81	130
	2013.	0,13	3,72	98
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.	2010.	0,70	9,84	37
	2011.	0,69	9,49	38
	2012.	0,68	10,70	34
	2013.	0,65	3,10	118

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 22 – Pokazatelji profitabilnosti brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno

NAZIV	Godina	POKAZATELJI PROFITABILNOSTI		
		RENTABILNOST IMOVINE (ROA)	RENTABILNOST KAPITALA (ROE)	NETO PROFITNA MARŽA
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	1,6%	1,9%	0,05
	2011.	1,0%	1,1%	0,04
	2012.	-4,8%	-5,3%	-0,20
	2013.	-1,0%	-1,1%	-0,05
JADROPLOV d.d.	2010.	-2,6%	-3,6%	-0,10
	2011.	-0,1%	-0,2%	0,00
	2012.	-3,7%	-6,2%	-0,17
	2013.	-3,9%	-7,5%	-0,17
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	2,4%	4,6%	0,07
	2011.	-2,1%	-4,5%	-0,08
	2012.	-18,5%	-48,7%	-0,58
	2013.	1,6%	3,9%	0,04
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	2010.	6,2%	15,6%	0,29
	2011.	-0,4%	-1,2%	-0,03
	2012.	-3,6%	-13,0%	-0,28
	2013.	-4,5%	-17,2%	-0,35
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.	2010.	1,5%	2,7%	0,02
	2011.	-24,0%	-58,8%	-0,35
	2012.	-12,7%	-43,9%	-0,19
	2013.	14,4%	20,7%	0,22

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija

Prilog 23 – Pokazatelji na temelju novčanog tijeka brodarskih prijevoznika tereta u Republici Hrvatskoj zasebno

NAZIV	Godina	POKAZATELJI NA TEMELJU NOVČANOG TIJEKA		
		NOVČANO POKRIĆE TEKUĆIH OBVEZA	POVRAT NOVCA NA KAPITAL	NOVČANO POKRIĆE KAMATA
ATLANTSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,29	0,20	65,33
	2011.	0,32	0,04	8,37
	2012.	-0,99	-0,18	-26,55
	2013.	0,49	0,16	40,05
JADROPLOV d.d.	2010.	-0,28	-0,08	-7,96
	2011.	0,12	0,04	9,25
	2012.	0,01	0,00	0,42
	2013.	0,05	0,02	1,29
TANKERSKA PLOVIDBA d.d.	2010.	0,36	0,43	5,22
	2011.	0,13	0,11	0,88
	2012.	0,03	0,03	0,17
	2013.	0,12	0,09	0,81
ULJANIK PLOVIDBA d.d.	2010.	0,73	0,45	4,34
	2011.	0,28	0,33	2,48
	2012.	0,10	0,14	0,63
	2013.	0,45	0,34	1,24
LOŠINJSKA PLOVIDBA-BRODARSTVO d.o.o.	2010.	-0,19	-0,53	-40,64
	2011.	-0,25	-0,93	-104,28
	2012.	-0,11	-0,48	-29,30
	2013.	0,62	0,41	54,18

Izvor: Samostalni rad autora na temelju financijskih izvještaja analiziranih kompanija