

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

IVANA BRUBNJAK
GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA I PROTEKCIONIZAM
DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA I PROTEKCIONIZAM
GLOBAL ECONOMIC CRISIS AND PROTECTIONISM
DIPLOMSKI RAD

Kolegij: Ekonomija za menadžere

Mentor: dr.sc. Ana Perić Hadžić

Studentica : Ivana Brubnjak

Studentski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112041122

Rijeka, lipanj, 2014.

Studentica: Ivana Brubnjak

Smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112041122

IZJAVA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA izradila samsostalno pod mentorstvom prof. dr.sc. Ane Perić Hadžić.

U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navodila u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama s korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskog jezika.

Studentica

Ivana Brubnjak

SAŽETAK

Jedan od temelja tržišnog gospodarstva je tržišno natjecanje. Njegova svrha je osigurati ravnopravan položaj poduzetnika na tržištu, bez obzira na njegovu veličinu i snagu na tržištu. Zaštita tržišnog natjecanja među ostalima podrazumijeva i sustav nadzora i politiku državnih potpora na razini države, te na regionalnoj i lokalnoj razini. Veliki broj zemalja koristi se određenim mjerama intervencije s ciljem pomaganja svojim poduzećima i pojedinim sektorima u gospodarstvu, u to se uvrštavaju i državne potpore. U EU godinama vlada trend smanjivanja iznosa potpora. Postoje brojne potpore koje su zabranjene iz razloga što dovode do isključivanja tržišnog natjecanja jer poduzećima donose prednost u odnosu na konkurenciju. Stvarni cilj državnih potpora je da se one usmjeravaju kako bi poduzeća ostvarila gospodarski rast, te da djeluju u vidu ostvarenja ciljeva od zajedničkih interesa. Unatoč smanjenju iznosa potpora, dolazak krize je utjecao na povećanje potpora kako bi se pomoglo poduzećima i sektorima da se bezbolnije nose s krizom i što prije iz nje izađu.

Ključne riječi: globalna ekonomska kriza, državne potpore, Europska unija, Republika Hrvatska

SUMMARY

One of the foundations of market economy is competition. Its purpose is to ensure equal treatment of undertakings of market, regardless of its size and strength on the market. Protection of market competition includes among others a control system and state aid policy at the state level as well as at the regional and local level. Many countries have used certain measures of intervention with the aim of helping their companies and certain sectors of the economy which includes state aids. For years there has been a trend in the EU to reduce the amount of state aids. There are a number of grants that have been banned because they lead to distortions of market competition as they bring advantages for certain companies over the competition. The actual aim of state aids is that they are directed to companies to enable their economic growth and to act in terms of achieving the objectives of common interest. Despite the reduction in the amount of aids through the years, the advent of the crisis has forced some countries to increase the amount of aid to help companies and sectors to deal as painlessly with the crisis and to come out of it.

Keyword: The global economic crisis, state aid, the European Union, the Republic of Croatia

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
1. UVOD	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA.....	4
2.1. KRIZA U 21. STOLJEĆU.....	4
2.2. KRIZA U EUROPSKOJ REGIJI.....	6
2.3. UZROCI I POSLJEDICE KRIZE.....	7
2.4. MJERE ZA SUZBIJANJE KRIZE	12
2.5. ANALIZA UTJECAJ KRIZE NA SVJETSKU BRODOGRADNJU	15
3. PROTEKCIONIZAM I MJERE DRŽAVNE POMOĆI	26
3.1. PROTEKCIONIZAM I PROTEKCIONISTIČKE MJERE	26
3.2. PROTEKCIONIZAM U MORSKOM BRODARSTVU	28
3.2.1. Restriktivne mjere	30
3.2.2. Subvencije.....	31
3.3. DRŽAVNE POTPORE	31
3.4. PROTEKCIONIZAM VS. LIBERALIZAM.....	35
3.5. PROTEKCIONIZAM U EUROPSKOJ UNIJI.....	39
3.5.1. Prijelaz na željeznicu.....	39
3.5.2. Europska ribarstvena politika	44
3.5.2.1. <i>Općenito o ribarstvenoj politici u Europskoj uniji</i>	44
3.5.2.2. <i>Iskustvo Republike Hrvatske</i>	46

3.5.3.	Osnovna obilježja zajedničke poljoprivredne politike EU.....	49
4.	ANALIZA PROTEKCIONISTIČKIH MJERA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	54
4.1.	KRIZA U REPUBLICI HRVATSKOJ	54
4.2.	DRŽAVNE POTPORE ROMETU	56
4.2.1.	Državne potpore željeznici	59
4.2.2.	Državne potpore zračnom prometu	61
4.2.3.	Linijsko brodarstvo	63
4.2.4.	Program obnove putničke i izletničke flote za hrvatske privatne brodare – male poduzetnike	66
4.2.5.	Državne potpore brodogradnji.....	68
4.3.	DRŽAVNE POTPORE U REPUBLICI HRVATSKOJ U USPOREDBI S POTPORAMA EUROPSKE UNIJE.....	74
5.	ZAKLJUČAK.....	78
	LITERATURA.....	81
	POPIS TABLICA.....	84
	POPIS GRAFIKONA.....	85

1. UVOD

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Problem istraživanja koji se obrađuje u ovom radu je sustav državnih potpora Europske unije koji je ključan za učinkovito funkcioniranje tržišta i pravedno tržišno natjecanje na Unutarnjem europskom tržištu. Krizom pogođene zemlje sa razvijenom brodograđevnom industrijom traže nova svjetska tržišta za njihov daljnji razvitak i prestanak silaznih trendova u knjigama narudžbi, dok u međuvremenu Europska unija nastavlja sa protekcionističkom poljoprivrednom politikom, ostale države putem mjera državne pomoći nastoje pokrenuti gospodarstvo. Stvarni cilj državnih potpora je da se one usmjeravaju kako bi poduzeća ostvarila gospodarski rast te da djeluju u vidu ostvarenja ciljeva od zajedničkog interesa.

Na osnovi najvažnijih činjenica o problematici i problemu istraživanja definiran je **predmet istraživanja**: usporedba sustava državnih potpora u EU i Republici Hrvatskoj, njihovo kretanje za vrijeme krize i projekcije rasta gospodarstva.

Problem i predmet istraživanja odnose se na tri međusobno povezana **objekta istraživanja**: gospodarska kriza, utjecaj na industriju i mjere poticaja gospodarskog oporavka.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Državne potpore su oblik državne intervencije kojim država tijekom investicija preusmjerava u ona poduzeća i grane u koje privatni investitori ne ulažu, odnosno ne pokazuju dovoljan interes za ulaganjem. Unatoč smanjenju iznosa potpora kroz godine, dolaskom krize neke zemlje naglo su povećale iznose potpora kako bi pomogle poduzećima i sektorima da se bezbolnije nose s krizom i da što prije iz nje izađu.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha i cilj istraživanja u ovom diplomskom radu je utvrditi kako sustav državnih potpora ublažava svjetsku krizu i potiče razvoj Europske Unije, te prikazati obilježja poljoprivrednom protekcijonizma Europske Unije i njegovih glavnih odrednica na primjeru šećera. Utvrditi konkurentne prednosti i nužne prilagodbe za opstanak brodogradnje u okvirima europskog tržišta.

Ciljevi istraživanja su upoznati se s značajkama protekcijonizma općenito te njegovom suštinom i načinu funkcioniranja, te izučiti politiku državnih potpora kako bi se uvidjelo kako ti elementi djeluju na samu politiku, na poduzeća, djelatnosti i nacionalne ekonomije.

Da bi se ostvario predmet istraživanja, dokazala postavljena hipoteza te postigli ciljevi i svrha istraživanja, potrebno je dati znanstveno utemeljene odgovore na pitanja:

1. Koliki je utjecaj krize na svjetsku brodogradnju?
2. Što su državne potpore?
3. Koje su vrste državnih potpora?
4. Kakvo je stanje državnih potpora u vrijeme krize i kakva je njihova budućnost?
5. Koja su osnovna obilježja zajedničke poljoprivredne politike EU?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Diplomski rad pisan je uz pomoć sljedećih znanstvenih metoda: analize, sinteze, indukcije i dedukcije, deskripcije, klasifikacije i komparacije. Pri izlaganju rezultata kao oblik ilustracije korištene su tablice i grafički prikazi.

1.5. STRUKTURA RADA

U prvom dijelu, **UVODU** izneseni su problem i predmet istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode te objašnjena struktura rada.

U drugom dijelu rada pod naslovom **GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA** analiziran je početak krize, uzroci i posljedice krize te predviđeni izlazak iz krize. Također se analizira utjecaj ekonomske krize na svjetsku brodogradnju, prikazani su trendovi kretanja svjetske knjige narudžbe brodova, starost brodova na rezalištu, te mogućnost specijalizacije europskih brodogradilišta za izgradnju tzv. zelenih brodova.

U trećem djelu rada **PROTEKCIONIZAM I MJERE DRŽAVNE POMOĆI** dane su opće odrednice protekcionizma i državnih potpora, potkrijepljene primjerom europske poljoprivredne politike kao oblika direktnog protekcionizma, te primjer transatlanskog sporazuma kojima Europa i SAD nastoje srušiti protekcionističke barijere dviju zemalja i stvoriti zonu slobodne trgovine kako bi mogli konkurirati rastućem kineskog gospodarstvu.

U četvrtom dijelu pod naslovom **ANALIZA PROTEKCIONISTIČKIH MJERA U REPUBLICI HRVATSKOJ** analizirane su državne potpore u prometu, te potpore domaćoj brodogradnji i za obnovu izletničkih flota u Hrvatskoj, te se uspoređuje stanje državnih potpore u usporedbi s potporama zemalja unije.

U zadnjem dijelu **ZAKLJUČKU** prikazani su rezultati ovog istraživanja.

2. GLOBALNA EKONOMSKA KRIZA

Kriza (grč.) znači prijelom, svaki iznenadni prekid do tada kontinuiranog razvoja i u užem smislu, situaciju razvoja koja označava zaokret, odnosno vrhunac opasnog razvoja.¹ Kriza je neplanirani i neželjeni proces koji je u stanju ugroziti ili u potpunosti onemogućiti razvojne mogućnosti gospodarstva. Kriza je financijska ranjivost zbog loše osmišljene financijske liberalizacije.²

Po općoj prihvaćenoj definiciji ekonomskih stručnjaka jedno nacionalno gospodarstvo je u krizi ukoliko u dva susjedna kvartala stagnira (takozvana "nulta stopa rasta") ili bilježi negativan gospodarski rast – znači ukoliko je stopa gospodarskog rasta niža nego godinu dana ranije.

Po nekim drugim tumačenjima kriza ima strožu definiciju. Smatra se da se ne može govoriti o krizi u situaciji kada je u dva susjedna kvartala konjunktorna stopa rasta niža nego u istom razdoblju prošle godine. Po "strožoj" definiciji gospodarstvo (nacionalna ekonomija) je u krizi samo onda kada je stopa rasta u dva susjedna kvartala negativna – znači kada je manja od 0%. U toj situaciji se govori o "stvarnom" padu gospodarske snage jedne zemlje. Sve iznad 0% je rast.

Ekonomska povijest ukazuje kako gospodarstva različitih zemalja prolaze kroz ulazne i izlazne faze u svojoj dinamici gospodarskog rasta. Često nakon nekoliko godina prosperiteta i ekspanzije dolazi do recesije ili čak sloma gospodarstva, kada je neka zemlja bačena na koljena. Društveni proizvod se smanjuje, profiti i realni dohoci padaju, a nezaposlenost raste po višim stopama. Nakon silazne faze započinje oporavak gospodarstva koji može biti sporiji ili brži, nepotpun ili ipak može dovesti određeno gospodarstvo do novog ekonomskog poleta.

2.1. KRIZA U 21. STOLJEĆU

Tijekom povijesti ljudskog roda uvijek su se javljala posebno teška razdoblja. Svjetska ekonomska kriza kojoj danas svjedočimo je najgora kriza ovakve vrste još od Velike depresije

¹ Sučević, D.: Krizni menadžment – vodič kroz planiranje, prevenciju i oporavak s primjerima iz prakse, Lider press d.d., Zagreb, 2010., str.50

² Grgić, M., Bilas, V.: Međunarodna Ekonomija, Lares plus d.o.o. za poslovne usluge, 2008., str. 556.

koja je pogodila svijet 1929. godine. Globalna ekonomska kriza prvi puta se javila prije početka drugog svjetskog rata pod nazivom "Velika depresija". Bila je to najveća i najraširenija kriza dvadesetog stoljeća. Kriza je započela u Sjedinjenim Američkim Državama iz koje se proširila na ostatak svijeta.

Danas je svijet suočen s krizom sličnih razmjera. Kriza je najprije zahvatila znatan segment američkog financijskog sustava – kreditiranje nekretnina, a postupno se širila na bankarski sustav, osiguranje, fondove i burze. Također se počela reflektirati na realni sektor.

Tijekom ekonomske krize mnogi su financijski subjekti bankrotirali. Iznimka nisu bile ni financijske institucije poput Federal National Mortgage Association i Federal Home Loan Mortgage Corporation koje su zbog krize pale pod zaštitu Federal Housing Finance Agency te su se financirali novcem poreznih obveznika. Nadalje, banka Lehman Brothers je prijavila bankrot jer im je Federal Reserve Bank odbila pružiti financijsku pomoć zbog prevelike količine loše imovine koju je banka posjedovala ta bi intervencija bila nemoguća. Nakon bankrota Lehmana J.P.Morgana je s osiguravanjem 138 milijardi dolara brokerskom odjelu Lehman Brothersa zatvorio preostale poslove i Lehman Brothers od toga dana ne postoji niti u jednom obliku.

Nadalje, velika osiguravajuća kuća American International Group zbog povezanosti s kreditnim tržištem doživjela je pad likvidnosti što je imalo za posljedicu smanjenje njezinog kreditnog rejtinga. Nakon bezuspješne potrage za kreditorima koji bi ih spasili od insolventnosti jedina opcija je bila središnja banka koja im je ponudila kredit u visini od 85 milijardi dolara, ali u zamjenu za 79,9% udjela u kapitalu što je dovelo do produbljenja krize jer američka vlada više nije spremna jamčiti za imovinu loše kvalitete.

Zbog svega navedenoga američki predsjednik George Bush je pred Kongresom iznio plan pomoći od 700 milijardi dolara koji je trebao spasiti ekonomiju, međutim dana se ispostavilo da je to bio samo dio koji je bio potreban za sređivanje trenutnog stanja, a nikako dovoljan za izvlačenje zemlje iz krize.

Preostale investicijske banke Goldman Sachs i Morgan Stanley promijenile su ustroj i postale "bank holding companies", time su postale više podložne regulativi te im je bio olakšan pristup kapitalu.

Nadalje, Citigroup je preuzela četvrtu najveću američku banku Wachovia-u te ju je na taj način izbacila iz krizne situacije. Također, kao žrtva krize je postala i najveća američka štedionica Washington Mutual.

Kriza je dovela do nelikvidnosti i smanjenja količine poluga kojima se koriste financijske institucije osobito u SAD-u i Europi. Svjetski politički lideri, ministri financija i guverneri narodnih banaka koordinirali su svoje napore kako bi ublažili efekte krize i smirili ulagače. Takva politika nije bila uspješna zbog stalnog mijenjanja krize koju je bilo teško pratiti. Nadalje se pojavio problem na deviznog tržištu zbog bijega velikog broja investitora prema jačim i sigurnijim valutama kao što su jen, dolar i švicarski franak. Takvi trendovi doveli su mnoge ekonomije u razvoju u nepovoljan položaj i natjerale ih da zatraže pomoć MMF-a.³

2.2. KRIZA U EUROPSKOJ REGIJI

Kriza koje je pogodila SAD proširila se po europskom financijskom sektoru, a teško je bila pogođena i Njemačka koja je morala spašavati svoju Hypo Real Estate holdinšku kompaniju sa sjedištem u Münchenu koja se sastoji od nekoliko investicijskih banaka s fokusom na nekretnine. Početni dogovori se nisu mogli realizirati, međutim nakon dugih i teških pregovora koji su se odvijali uspješni su realizirati plan koji je spasio Hypo Real Estate.

Britanski bankarski sustav također je trebao poticaj pa je država odlučila dokapitalizirati velike banke kao što su Royal Bank of Scotland, HBSO, Lloyds TSB i Barclays.

Odlukom Irske da garantira za svoje iznose došlo je do naglog bijega kapitala iz neosiguranih računa u Velikoj Britaniji i na taj su način Irci direktno naškodili susjedima. Taj primjer pokazuje da sve aktivnosti tijekom financijskih kriza moraju biti međunarodno koordinirane, jer je kriza globalna, a takav mora biti i odgovor.

Nizozemska je morala izvlačiti svoj ING sa 10 milijardi eura. U međuvremenu je cijela jedna zemlja paralizirana. Riječ je o Islandu. Island se previše okoristio u doba kreditne ekspanzije pa su njegovi stanovnici preko noći izgubili polovicu svega što su imali.⁴

³ <http://www.imf.org/external/data.htm> (8.5.2014.)

⁴ <http://www.ekonomskiportal.com/gospodarska-kriza-21-stoljeca/> (8.5.2014.)

Od Europljana najmanju su štetu doživjeli Talijani zbog tradicionalno konzervativnijeg portfelja, ali i zbog manje izloženosti međunarodnim trendovima u odnosu na europske financijske centre kao što su Frankfurt ili London. Sada se situacija donekle primirila, ali je sasvim sigurno da će trebali još vremena da se financijske institucije u potpunosti riješe loše imovine koju su gomilale godinama.

Dubina i dinamika krize mnogo su ozbiljnije nego što se smatralo. Svjetska ekonomija prolazi kroz najtežu financijsku krizu u posljednjih 80 godina. Kao što je navedeno kriza je najprije zahvatila znatan segment američkog financijskog sustava, a postupno se širila na bankarski sustav, osiguranje, fondove i burze. Iz američkih financija kriza se proširila na europske financije, bankarstvo i burze. Kriza se počela reflektirati i na realan sektor. Stopa rasta svjetskog BDP-a ozbiljno se usporava, padaju cijene nekretnina, neki industrijski sektori počinju trpjeti velike gubitke. Dosta znakova upozorava da se globalno gospodarstvo kreće prema ozbiljnoj recesiji. U pokušaju da spriječe širenje krize vlade i središnje banke razvijenih zemalja poduzele su energične mjere ubrizgavajući svježi kapital u bankarski sektor.

2.3. UZROCI I POSLJEDICE KRIZE

Smatra se da su globalnu krizu izazvali loši hipotekarni krediti u Sjedinjenim Američkim Državama.

Kriza američkog tržišta nekretnina, koja nije odmah ozbiljno shvaćena dovela je do razorne krize u cijelom svijetu. Osnovni problem u SAD-u bila je inflacija koja je dovela do rasta cijena nekretnina koje su bile trostruko veće od realne vrijednosti.

Ekonomisti smatraju da je došlo do velikog oštećenja američke države i financijskog sustava zemlje, a u toj situaciji je Središnja banka bila prisiljena u potpunosti zanemariti inflaciju i orijentirati se samo na rast i financijsku stabilnost. U problemima se našlo još mnogo banaka zbog toga što su kamate ostale niske a inflacija je rasla, te je dolar i dalje slabio prema euru. Takva situacija je pogodilo izvozno orijentirane privrede kao što je npr. u Njemačkoj.

Najsnažniji utjecaj na međunarodno financijsko tržište imaju promjene na deviznim tržištima, jer se preko njih uspostavljaju veze između pojedinih nacionalnih financijskih tržišta iz čega

se može zaključiti da su uzrok krize na međunarodnom financijskom tržištu promjene u deviznim tečajevima.

Dominacija SAD-a nakon drugog svjetskog rata te njihova želja i nastojanja da se dolar koristi kao svjetski novac u čitavom svijetu te porast deficita uzrok su ekonomske i financijske globalne krize koja se javila 2008. godine.

Iako je bretonvudski sustav formalno prestao djelovati 1973.godine jasno je da dolar ima i dalje važnu ulogu kao svjetska valuta; dolar je glavni pokazatelj vrijednosti drugih valuta i glavni izvor međunarodne likvidnosti. U dolaru se izražava vrijednost unce zlata, cijena barela nafte, u dolarima se obavljaju međunarodna plaćanja između velikog broja zemalja, velika količina dolara kruži po svijetu izvan SAD-a, u dolarima se vode depoziti, devizne rezerve. Uloga dolara je postala prenaplašena u odnosu na snagu američke privrede i nerazmjerna njenim proizvodnim mogućnostima, pa se sad postavlja pitanje realnog robnog pokrića.

Kriza koja je pogodila svijet utjecala je na funkcioniranje velikih kompanija, na smanjenje njihovih profila što je dovelo do situacije da su vlasnici bili prisiljeni otpustiti veliki broj radnika što je imalo za posljedicu rast nezaposlenost. Također je bitno naglasiti da je ekonomska kriza do sad proizvela niz teških ekonomskih i socijalnih posljedica koje će se vremenom samo povećavati. Među najtežim posljedicama su:⁵

- smanjenje svjetskog bruto domaćeg proizvoda (GDP),
- povećanje nezaposlenosti,
- smanjenje volumena, a pogotovo vrijednosti svjetske trgovine proizvoda i usluga,
- bitno smanjenje stranih direktnih investicija,
- sve teže dobivanje kredita u inozemstvu i zapadanje u dužničku krizu čitavog niza zemalja
- smanjenje priljeva deviza po osnovu doznaka radnika zaposlenih u inozemstvu
- protekcionizam koji prakticira sve veći broj zemalja,
- sve veće gubljenje povjerenja,
- kriza Svjetske trgovinske organizacije.

⁵ Kući, A.: Utjecaj globalne ekonomske krize na inozemna izravna ulaganja, Završni rad, Sveučilište Juraj Dobrile Pula, Pula, 2012., str.10

Prema podacima svjetske trgovinske organizacije u 2007. godini je obujam trgovinske razmjene bio manji nego u 2008. za 9%.⁶ Po istraživanjima Svjetske banke cijene niza proizvoda – od nafte, obojenih metala, proizvoda crne metalurgije, pa sve do automobila i niza usluga u 2009. godini su bile znatno niže nego u 2008. Jasno je da će vrijednost svjetske robne trgovine i trgovine uslugama biti znatno manja nego je bila prethodnih godina. To je teško pogodilo zemlje koje imaju vrlo visoke izvozne koeficijente, kao što su Hong-Kong, Slovačka, Mađarska, Slovenija, Malezija i dr. To je teško pogodilo zemlje u čijoj strukturi izvoza vrlo visoki udio imaju nafta, obojeni metali, proizvodi crne metalurgije, prirodnog kaučuka i sl., pogotovo ako su njihovi izvozni koeficijenti vrlo visoki. Naravno da je to teško pogodilo i zemlje u čijoj strukturi deviznog priljeva vrlo visoki udio imaju i prihodi od izvoza usluga, kao što je slučaj sa Egiptom, Grčkom, Hrvatskom, Ciprom i sl.⁷

U ogromnim teškoćama su se našle desetak ekstremno visoko zaduženih zemalja, te su bile i u još većoj nemogućnosti da dobiju nove kredite kako bi njima pokrili izdatke za financiranje dugova. Još veći broj zemalja, zbog vrlo vjerojatnog smanjenja izvoznih prihoda i relativno visokog duga i visokog iznosa dospjelih obaveza po osnovu pokrića tih dugova, našli su se sa statusom visoko zaduženih.

Prema podacima Svjetske trgovinske organizacije u 2009. godini zabilježen je pad svjetskog BDP-a za 1,3% što je najveći pad od završetka Drugog svjetskog rata. Zatim je BDP u Japanu smanjen za 6,2% u Njemačkoj za 5,6%, Italiji 4,4%, V. Britaniji 4,1%, u Francuskoj 3%, u eurozoni 4,2%, u SAD-u za 2,8%. Predvidjeli su da će posljedice teške ekonomske krize biti i masovno bježanje investitora iz zemalja u razvoju, da će doći do dramatičnog skoka nezaposlenosti i da će se svjetska trgovina smanjiti za 11%. Izvršni direktor te institucije naveo je da je 2009. godina bila katastrofalna za tekući globalni financijski-ekonomski poredak. Ako se ima u vidu da je MMF (za svijet u cjelini) za 2009. godinu prognozirao privredni rast od 3,9%, postavlja se pitanje da li se može vjerovati njegovoj procjeni da će ubuduće doći do blagog oporavka svjetske privrede.⁸

Nakon bržeg od očekivanog oporavka globalnih trgovinskih tokova u 2010. godini, ekonomisti WTO-a revidirali su navise projekcije rasta globalne trgovine u 2010. na 13,5%.

⁶http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/statistics_bis_e.htm?solution=WTO&path=/Dashboards/MAPS&file=Map.wcdf&bookmarkState={%22impl%22:%22client%22,%22params%22:{%22langParam%22:%22en%22}} (8.5.2014.)

⁷ United Nations Conference on Trade and Development, http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sRF_ActivePath=p,4&sRF_Expandet=,p,4 (29.3.2014.)

⁸ Ibidem

Takve prognoze pokazale su snažan oporavak u odnosu na 2009. kada je zabilježen oštar pad trgovine, za čak 12,2%, pod pritiskom pada izvoza koji je pogodilo gospodarsko usporavanje. Time bi se više nego nadoknadilo izgubljeno tijekom krize. To bi bio najbrži rast trgovine na godišnjoj razini otkako se prikupljaju trgovinski podaci u posljednjih 60 godina.

Ekonomisti WTO-a prognozirali su za 2010. godinu rast robnog izvoza iz razvijenih gospodarstava za 11,5%, što znači da će gotovo nadoknaditi snažan pad od 15,3% u 2009. U ostatku svijeta rast izvoza trebao dosegnuo je 16,5%, što je znatan oporavak nakon pada od 7,8% u prošloj godini.⁹

Stopa iz 2010. godine od 11,5% kasnije je revidirana na 14,5%, što je predstavljalo najveći zabilježeni rast od 1950. godine.

Svjetska trgovinska organizacija predviđela je da će dužnička kriza u eurozoni i drugi ekonomski šokovi usporiti globalni rast izvoza na svega 3,7% u 2012. godini. U godišnjem izvještaju WTO navodi da je rast izvoza prethodno usporio na 5% 2011. i 13,8% 2010. godine. Rezultati uključuju ukupan obim proizvoda koji izlaze van državnih granica, uzimajući u obzir promjene cijena i valutnih tečajeva.

Ukupna vrijednost robe kojom se trgovalo 2011. godine iznosila je 18.200 milijardi dolara, što predstavlja godišnji rast od 19%, kao i novi globalni rekord, potaknut rastom cijena goriva i drugih sirovina.

Revidirani rezultati zasnovani su na potpunijim i detaljnijim podacima, koji su pokazali napredak privreda u oporavku od globalne krize.¹⁰

WTO je izvijestio kako je vrijednost globalnog izvoza usluga u 2013. uvećana za 6%, na 4600 milijardi dolara, nakon 2% rasta u 2012. godini.¹¹

MMF je za svjetsko gospodarstvo prognozirao rast od 3,3%, te ga kasnije smanjio na 3,1% u 2013. godini. Prognoza je snižena ponajviše zbog osjetno slabije domaće potražnje i sporijeg rasta u nekoliko ključnih gospodarstava u nastajanju, kao i zbog produljene recesije u eurozoni, ističu u MMF-u. Za skupinu razvijenih gospodarstava u 2013. Očekivani je bio rast od 1,2%. Najveće svjetsko gospodarstvo je trebalo rasti po stopi od 1,7%, a iduće bi se rast

⁹ <http://www.vecernji.hr/kompanije-i-trzista/rekordan-rast-svjetske-trgovine-u-2010-godini-193568> (9.5.2014.)

¹⁰ <http://balkans.aljazeera.net/vijesti/sto-globalni-rast-izvoza-samo-37-posto> (9.5.2014.)

¹¹ http://hrportfolio.info/hr/fondovi/fondovi_4_4_0_2/%7CVijesti%7CEkonomija%7CNovost%7CWTO_bлаго_po_digao_prognoze_rasta_svjetske_robne_razmjene_u_2014-cot-%7C29048 (9.5.2014.)

trebao ubrzati na 2,7%. Japansko gospodarstvo trebalo bi rasti po stopi od 2% te sljedeće godine usporiti na 1,2%.

Eurozona i u 2013. ostaje u recesiji, uz projicirani pad BDP-a za 0,6%, za 0,2% veći nego što su u MMF-u u početku prognozirali.

Snižene su prognoze i za skupinu gospodarstava u nastajanju i onih u razvoju, i to za 0,3%. U 2013. očekivan je rast od 5%, a u 2014. od 5,4%. Među pojedinačnim gospodarstvima te šire skupine najviše je snižena prognoza za Rusiju, za 0,9%, odnosno na 2,5%. Izrazitije su snižene i prognoze za Kinu, na 7,8% u 2013. i na 7,7% u 2014.¹²

Za 2014. godinu MMF prognozira da će globalno gospodarstvo nastaviti jačati, pa bi tako u ovoj godini trebao porasti oko 3,7% a u idućoj 3,9%, nakon 3% rasta u 2013. godini. Time je blago poboljšana prognoza iz redovnih jesenjih prognozi MFF-a kojom je za 2014. bio projiciran rast od 3,6%.

Za skupinu razvijenih gospodarstava MMF prognozira rast od 2,2% u 2014. i 2,3% u 2015. godini, nakon 1,3% rasta u prošloj godini.

Pritom bi Sjedinjene Američke Države ove godine trebale ubrzati rast na 2,8%, nakon 1,9% u prošloj godini, procjenjuju u MMF-u. Za 2015. se prognozira daljnje ubrzanje aktivnosti, uz stopu od 3%

Što se tiče eurozone, 18-člano bi gospodarstvo trebalo nakon recesije krenuti putem oporavka, premda će rast biti neujednačen, prognoziraju u MMF-u. Napominju pritom da će oporavak općenito biti skromniji u gospodarstvima pogođenima krizom unatoč poboljšanim prognozama za pojedinačna gospodarstva, uključujući i Španjolsku.

Očekuju tako da će rast eurozone u cjelini u 2014. iznositi 1%, a u 2015. 1,4%, nakon pada od 0,4% u 2013. godini.

I za Njemačku, najveće europsko gospodarstvo, prognoze su blago poboljšane pa se tako sada očekuje rast od 1,6% u 2014., nakon 0,5-postotnog rasta u 2013. godini. U 2015. rast bi trebao blago usporiti, na 1,4%.

Za Francusku je prognoza potvrđena, pa bi tako drugo po veličini gospodarstvo eurozone u 2014. trebalo zabilježiti rast od 0,9%, a potom u 2015. dodatno ubrzati na 1,5%, nakon 0,2-postotnog rasta u 2013. godini.

¹² <http://vijesti.hrt.hr/mmf-opet-snizio-prognoze-rasta> (9.5.2014.)

Izrazitiji zaokret očekuje se ipak u Italiji i Španjolskoj, trećem i četvrtom po veličini gospodarstvu eurozone. Italija bi tako nakon pada od 1,8% u 2013. trebala ove godine zabilježiti rast od 0,6%, a u 2015. on bi trebao dodatno ubrzati, na 1,1%.

Nadalje, španjolsko gospodarstvo u ovoj i idućoj godini očekuje oporavak, uz stope od 0,6 i 0,8%. Prošle godine je gospodarstvo smanjeno za 1,2%.¹³

Zbog svega navedenog većina zemalja poduzima dugoročne i kratkoročne mjere u cilju minimiziranja negativnih efekata svjetske ekonomske krize, smanjenja svjetske trgovine, smanjenja stranih direktnih investicija i vrlo vjerojatno smanjenja dotoka ostalih oblika stranog kapitala.

2.4. MJERE ZA SUZBIJANJE KRIZE

Vrijeme trajanja krize je osobito važno jer svako njeno "nepotrebno" produljenje uzrokuje poteškoće koje slabija gospodarstva teško mogu podnijeti. Ova je kriza sada u fazi recesije, ali je također neizvjestan njen daljnji razvoj. Ako se crta njeno kretanje, može se oslikati kao krivulju u obliku slova U, međutim postoji rizik da preraste u oblik slova L, što bi značilo kao višegodišnja stagnacija, kojom se Japan borio više godina.¹⁴

Razdoblje oporavka će biti dugačko i s velikom potrošnjom javnog novca, odnosno korištenja vladina deficita.

Financijska stabilnost će se možda ponovno uspostaviti u najrazvijenijim gospodarstvima. Pritom treba istaknuti da će se svijet prije i nakon krize bitno razlikovati. Razvijene zemlje kao i SAD, vjerojatno neće brzo obnoviti gospodarski ekonomski rast budući da je došlo do opterećenja javnim dugom što ima za posljedicu pada potrošnje.

Nadalje, smatra se da će otvorena politika u razvijenim zemljama imat sve slabiji utjecaj i učinak te da će odnosi između Sjedinjenih Američkih država i Europske Unije oslabiti. Neki stručnjaci smatraju da Kina nije dovoljno snažna da bi se smatrala globalnim liderom.

¹³ SEEBiz, <http://www.seebiz.eu/mmf-blago-podigao-prognozu-rasta-za-globalno-gospodarstvo-u-2014/ar-80420/> (29.3.2014)

¹⁴ Baletić Z., Domazet T., Kaštela S., Sipetić V., Kriza I okviru ekonomske politike, Zbornik radova, Zagreb, 2009., str.50

Za oporavak od krize mogu pomoći povoljniji vanjski faktori: ekonomski rast u svijetu, rast cijena, povratak kapitala. Domaći faktori oporavka od krize jesu: vanjsko prilagođavanje, realni tečajevi, niska inflacija.¹⁵

Treba ukazati na probleme kao što su:

- podcijenjenost političke i institucionalne nespремnosti za dublju integraciju,
- kako da glavne zemlje ne razviju dalje nacionalni suverenitet,
- da se današnji problemi ne ponove i dođe ponovno do krize.¹⁶

Izlazna strategija na globalnoj razini je mnogo složenija, te se može reći da se svijet nalazi pred svjetskim političkim problemom u smislu rješavanja ove velike krize.

Njemačka je jedina europska zemlja koja je istovremeno smanjila broj nezaposlenih i s BDP-om nadmašila razinu gospodarstva iz 2008., prije izbijanja krize. A ta dva parametra jedini su stvarni pokazatelji da je zemlja doista izašla iz krize.

Njemačka je na kraju 2008. imala BDP 3.624 milijarde dolara, a danas je devet milijardi veći (+0,25%), odnosno Berlin je 2014. dočekaо s BDP-om teškim 3.633 milijarde dolara. No, Njemačka je u krizi uspjela smanjiti nezaposlenost. U krizu je Njemačka ušla sa 3,7 milijuna ljudi na burzi, dok je danas nezaposleno 2,7 milijuna Nijemaca.

Sredinom prošlog desetljeća, 2004., Njemačka je pokrenula strukturne reforme oko kojih je stvoren politički i opći društveni konsenzus. Reforme su obuhvatile modernizaciju ekonomskog sustava koji je postao privlačan međunarodnim institucionalnim i privatnim investitorima, proveli su reforme u socijalnom sektoru – smanjili su naknade za nezaposlene i druge socijalne transfere, proveli su reforme tržišta rada, tzv. Hartz reforme, kojima je povećana mobilnost radne snage i smanjeno opterećenje za poduzetnike.

"Proveli su i modernizaciju fiskalnog sektora te fiskalnih instrumenata za poticanje ulaganja u privatnom sektoru, osobito ulaganja u istraživanje i razvoj. Rezultat reformi je to da je njemačka ekonomija u relativno kratkom roku postala globalni industrijski lider, a poduzeća visoko konkurentna na međunarodnom tržištu unutar i izvan EU. Tako su stvorene

¹⁵ Grgić M., Bilas V., "Međunarodna ekonomija", Lares plus d.o.o. za poslovne usluge, 2008., str. 567

¹⁶ Baletić Z., Domazet T., Kaštela S., Sipetić V., Kriza i okviri ekonomske politike, Zbornik radova, Zagreb, 2009., str.70.

pretpostavke za ekonomski rast i novo zapošljavanje" – komentira ekonomski analitičar Damir Novotny.¹⁷

Svjedoci smo 14. krize nakon Drugog svjetskog rata, ali prve globalnih razmjera koja je dovela do velikih promjena u svjetskoj ekonomiji.

Potencijali za rast pronalaze se u inovacijama, novim tehnologijama i zelenoj energiji. Međutim, EU intenzivno traži i pronalazi rješenja za poticanje povrata tradicionalne industrijske proizvodnje u EU kojima će se povećati zaposlenost u ruralnim područjima. Novi rast zaposlenosti u eurozoni može se očekivati u 2015. ili 2016., kao rezultat strukturnih reformi koje danas provode sve vodeće zemlje članice.

Ova kriza u protekle četiri godine smanjila je hrvatski BDP sa 69 na 63 milijardi eura, a nezaposlenost gotovo udvostručila sa 12,1 na 22,3%.

"Zbog izostanka strukturnih reformi u vrijeme krize, Hrvatska ekonomija stagnira, a nezaposlenost raste. Ulazak u EU značit će i određeni pozitivan šok za tržište rada, koji bi mogao ostati neiskorišten ako Vlada ne provede potrebne reforme. Primjeri za to su Mađarska, Rumunjska, Grčka i Bugarska" zaključio je Damir Novotny.¹⁸

Kreditna agencija Standard & Poor's Hrvatskoj je ponovno snizila kreditni rejting sa BB+ snižen je na BB sa stabilnim izgledima. Evo što stoji u objašnjenju analitičara te agencije.

"Smanjenje rejtinga odražava naše stajalište da su mjere ekonomske i proračunske politike koje je hrvatska Vlada dosad uvela nedovoljne za poticanje gospodarskog rasta i dovođenje javnih financije na održiviji put. Vjerujemo da je konkurentnost gospodarstva i dalje slaba, među ostalim, zbog rigidnosti tržišta rada i složenog poslovnog okoliša", stoji u obrazloženju Standard & Poor's.

Unatoč nekim srednjoročnim mogućnostima koje proizlaze iz ulaska Hrvatske u EU u kreditnoj agenciji smatraju kako su te mogućnosti ograničene zbog strukturnih izazova u zemlji.

"Vjerujemo da će svaka kratkoročna ekonomska prednost članstva u EU biti ograničena strukturnim izazovima; preprekama gospodarskim i proračunskim reformama, eventualnom složenom političkom manevriranju uoči općih izbora 2015. godine i uravnoteženjem bilanci javnog i privatnog sektora. Štoviše, nastavak politike samodopadnosti mogao bi, po našem

¹⁷ <http://www.vecernji.hr/kompanije-i-trzista/kako-je-njemacka-prva-izasl-iz-krize-imaju-veci-bdp-nego-2008-491509> (9.5.2014.)

¹⁸ Ibidem

mišljenju, dovesti do toga da Hrvatska postane neto uplatitelj u proračun EU-a", nastavljaju u S&P-u.

Vladajuća koalicija, smatraju S&P-ovi analitičari, u dvije godine otkako je došla na vlast nije uspjela uvesti reforme koje bi značajno poboljšale izgledе gospodarstva za rast.

"Vjerujemo da je to odraz političke realnosti i opiranja interesnih skupina, koje koriste dugo ukorijenjena prava. Značajne reforme poduprle bi Vladinu strategiju fiskalne konsolidacije i poboljšale izgledе za gospodarski rast. U izostanku mjera koje bi značajno unaprijedile rigidno tržište rada, kao i potaknule izvozni potencijal Hrvatske izvan turističkog sektora, očekujemo samo blagi gospodarski rast od 2015. godine", navodi se u izvješću.¹⁹

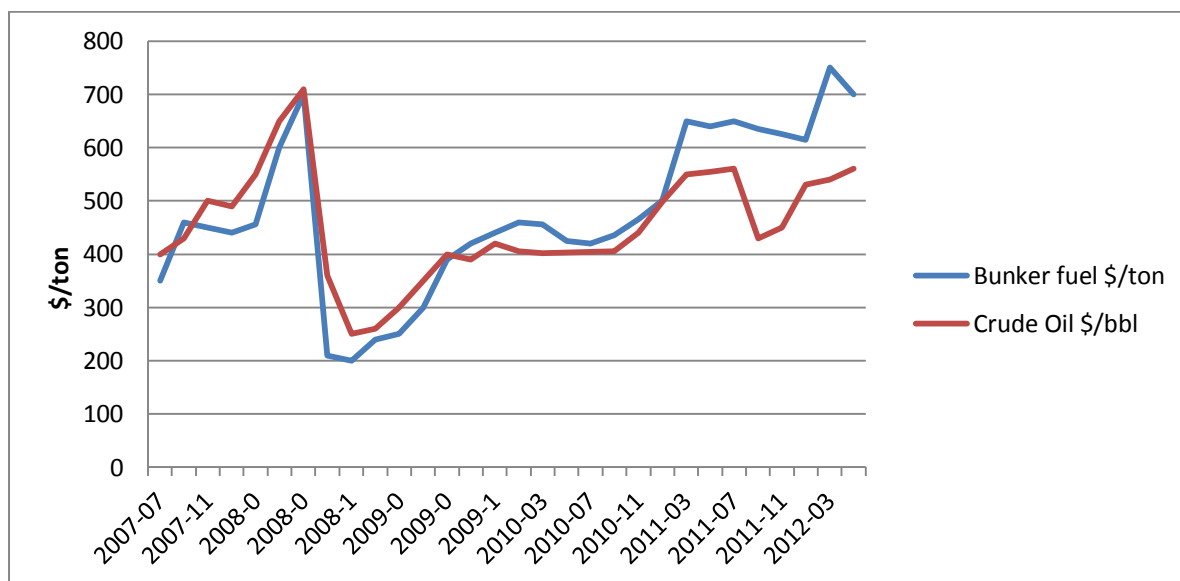
2.5. ANALIZA UTJECAJ KRIZE NA SVJETSKU BRODOGRADNJU

U brodogradnji, masivni prekomjerni kapaciteti doveli su do žestoke i nelojalne konkurencije zbog oskudnih narudžbi novih brodova, te takva situacija traje već 4 godine. Takvo stanje u kombinaciji s pritiscima na rokove isporuke stavilo je pod pritisak cijene brodova, dok su troškovi materijala i radne snage ostali prilično visoki kao u doba prije krize.

Sa stajališta brodara, povijesno povećanje svjetske trgovačke flote dovelo je do povećanja kontrole troškova u svakom segmentu brodarstva kao vozarine koje su ostale niske u odnosu na operativne troškove. Aktualna svjetska flota sagrađena je dok je vladala niska cijena goriva. Gorivo je oduvijek bio veliki trošak za brodare, ali u ovim vremenima to zamjenjuje kapital kao glavni input. Visoke cijene goriva nisu obeshrabrile operatere da profitabilno vode brodove, te osiguraju adekvatni novčani tok za ulaganje u nove brodove povezani zelenom tehnologijom za uštedom energije.

¹⁹ <http://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/standard-poor-s-recesija-u-hrvatskoj-nastavit-ce-se-i-sestu-godinu-zaredom--320719.html> (9.5.2014.)

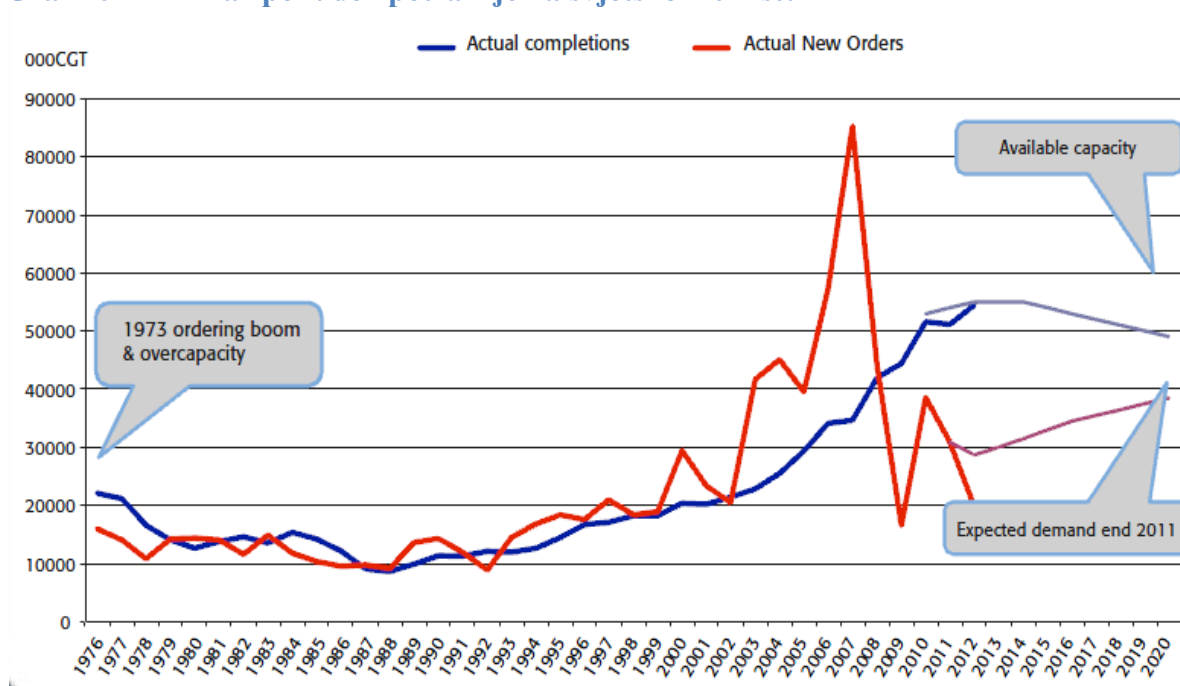
Grafikon 1 Kretanje cijena sirove nafte i loživog ulja



Izvor: SEA Europe, Annual Report 2011.-2012., str.7 (4.4.2014.)

Budući da su cijene goriva u konstantnom porastu (Grafikon 1), postoji dosta prostora za poboljšanje i smanjene emisije štetnog plina, što predstavlja poslovnu priliku za opskrbljivače opreme i brodogradilišta koja će nuditi relevantna tehnička rješenja. Međutim, financijska ograničenja brodovlasnika i poteškoće financiranja ugrožavaju sposobnosti europskih proizvođača da prihvate ove tržišne mogućnosti i postignu ciljeve zaštite okoliša. Isto vrijedi i za pomorske tvrtke koje kao cilj imaju raznolikost njihovih proizvoda da teže novim industrijskim smjerovima.

Grafikon 2 Prikaz ponude i potražnje na svjetskom tržištu



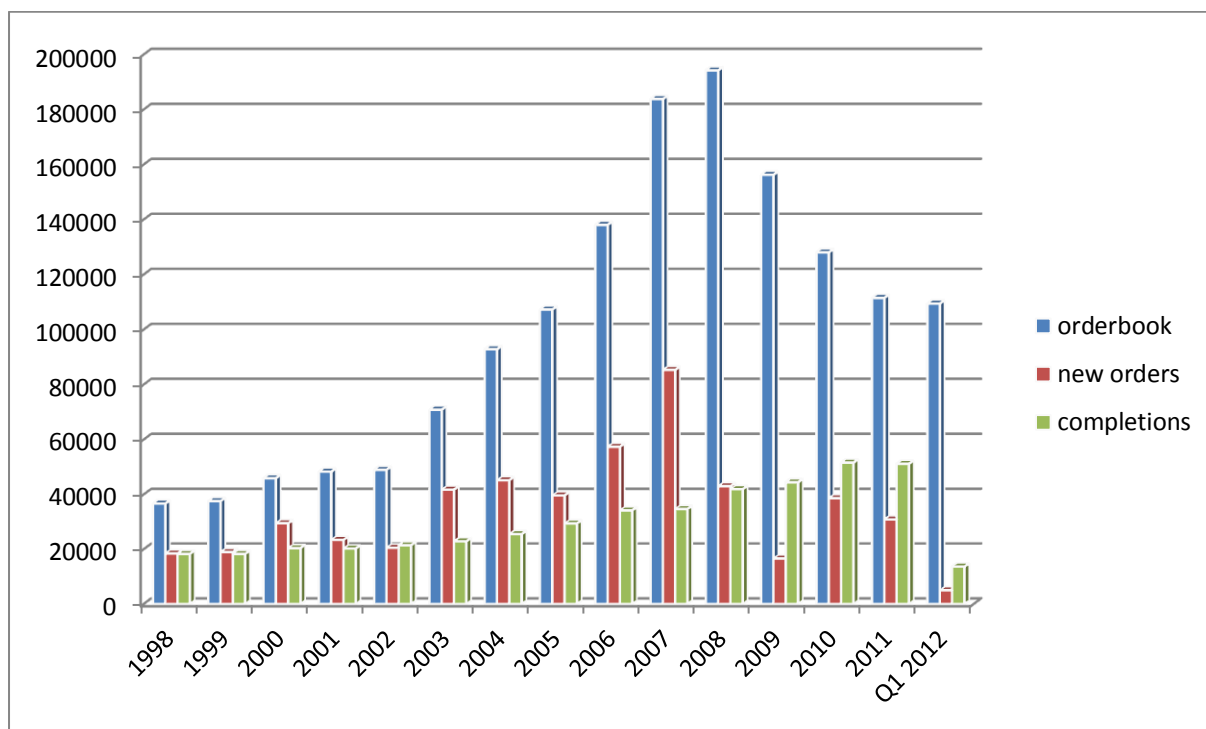
Izvor: SEA Europe, Annual Report 2011.-2012., str.8 (4.4.2014.)

Iz Grafikona 2 vidljivo je da je brodograđevna industrija doživjela svoj vrhunac u razdoblju od 2004.-2008. godine, a kao rezultat toga proizlazi nagli porast kapaciteta u Aziji i pretjerana tonaža na većini tržišnih segmenata. U 2011. i 2012. godini svjetska flota je i dalje u porastu, te po prvi puta prelazi 1 milijardu bruto tonaže. Zahvaljujući ogromnim narudžbama u prošlom desetljeću, planirane isporuke su i dalje na zavidnoj razini i u 2012. godini.

Ranije očekivana potražnja za 2012. godinu bila je viša od aktualnih brojki stvarne potražnje za novim brodovima za period do 2020. najvjerojatnije je da će ostati inferioran u odnosu na raspoložive kapacitete s obzirom da su tradicionalna brodarska tržišta prekapacitirana.

Globalna potražnja za novim brodovima u 2011. bila je jednaka potražnji u 2000. godini. Međutim, tržište dionica nedvojbeno se pomaknulo u korist azijskih brodogradilišta, dok su europska brodogradilišta priskrbila samo 6% novih narudžbi u odnosu na 18% iz 2000. godine. Južnokorejska brodogradilišta su zadržala njihovo vodstvo te su se djelomično oporavili od porazne 2009. godine. Do kraja 2011. godine svjetska knjiga narudžbi iznosila je 111 miliona CGT-a, kako je godišnja potražnja bila preslaba da bi protutežila proizvodnji kao što je prikazano u Grafikonu 3.

Grafikon 3 Svjetska knjiga narudžbe

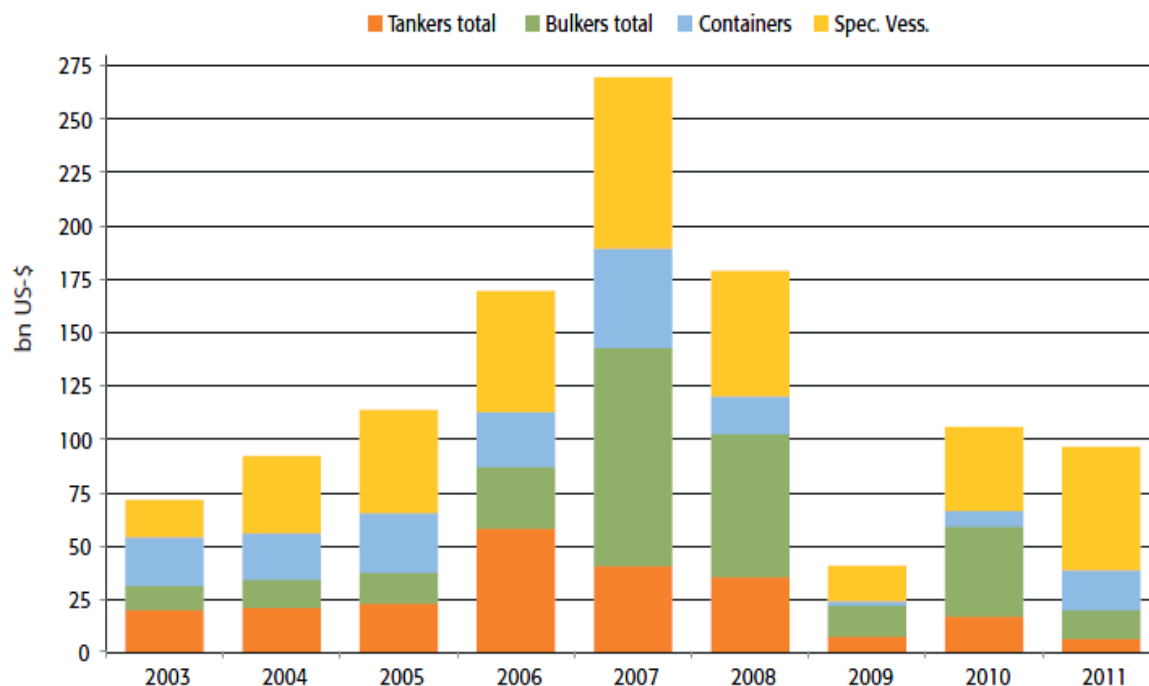


Izvor: SEA Europe, Annual Report 2011.-2012., str.9 (4.4.2014.)

Potražnja za teretnim brodovima u 2011. godini iznosila je 82%, ali su se proporcije promijenile u odnosu na prethodne godine. Budući da je porasla potreba za energijom i cijena nafte je povećana, potražnja za ne teretne brodove porasla je za 4,6 miliona bruto tona, te je zajedno sa putničkim segmentom prešla 18% od ukupnih godišnjih narudžbi.

Iz Grafikona 4 možemo vidjeti da je u 2011. godini bilo značajno investiranje u specijalizirane brodove, to je doseglo 18% svih bruto tonaža, a u dolarima investicije u specijalizirane brodove su se povećale za 60% od ukupnih 96 milijardi USD. Većina narudžbi bila je za offshore jedinice, u 2011. godini korejska brodogradilišta prikupila su 54,4% svih offshore investicija na tržištu. U prvoj polovici 2012. 15,7 milijardi USD investirano je u offshore sektor, usporedimo li to sa 24 milijardi USD-a u 2011. godini bila su to rekordna ulaganja kao 2007. godine. Investicije u brodove za kružna putovanja smanjile su se za 1,4 milijardi USD-a u protekle dvije godine, što je polovica iznosa uloženih rekordne 2007. godine.

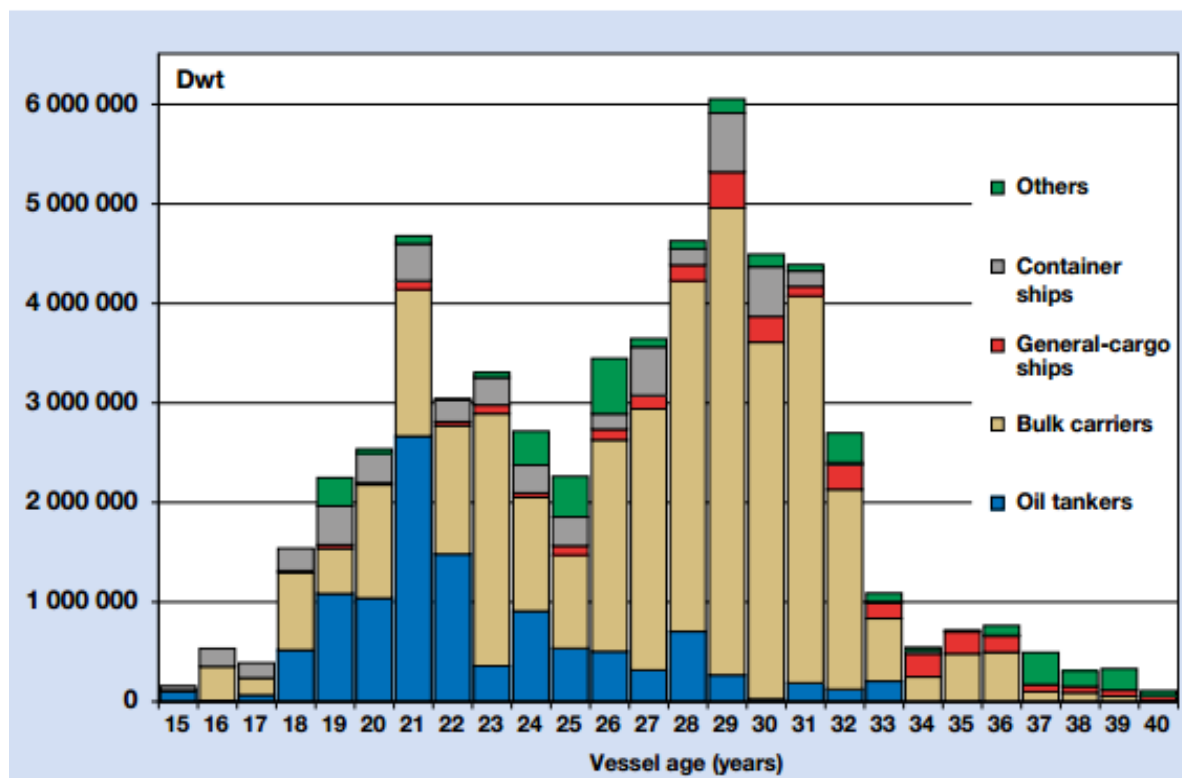
Grafikon 4 Narudžbe brodova na temelju ugovorene vrijednosti



Izvor: SEA Europe, Annual Report 2011.-2012., str.10 (4.4.2014.)

Zbog velikog povećanja cijena u zadnjem desetljeću, vlasnici su zadržali brodove u plovidbi koje bi inače prodali u rezališta. Kako u Grafikonu 5 možemo vidjeti, tankeri su se do 2000. godine otpisivali sa 26 godina, ali u zadnje vrijeme dostižu prosječnu dob od 31 godine s obzirom da su vozarine dosegle povijesno visoke razine. Budući da je tržište pod utjecajem globalne krize, prosječna godina starosti tankera u 2011. godini iznosila je 25 godina. Istraživanje Clarkson dolazi do zaključaka da je prosječna dob u kojoj tankeri idu u rezališta iznosila 22,5 godina na kraju 2012. godine. Slični trendovi vrijede i za ostale teretne brodove. Zbog svjetske krize i ostalih utjecaja europska brodogradilišta zabilježila su pad od 6,3 miliona bruto tonaže, što je približno godini i pol proizvodnje.

Grafikon 5 Brodovi na rezalištu



Izvor: UNCTAD, Review of maritime transport 2013, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf (4.4.2014.)

Tijekom više od 4 godine poslovanja s manje od polovice proizvodnih kapaciteta, europska brodogradilišta suočena su s dramatičnim padom u knjigama narudžaba i drastičnog gubitka na tržištu dionica. Europska proizvodnja i dalje usporava s obzirom da se radno opterećenje brodogradilišta smanjuje velikom brzinom. Ukupna brojka od 5,6 milijuna bruto tonaže zabilježeno je u knjigama narudžbi pruža oko godinu i pol iskoristivosti kapaciteta, s time da su neki dokovi više zauzeti od drugih, što može dovesti do zastoja u proizvodnji osim ako se ne ugovore nove narudžbe.

Neka brodogradilišta su u više navrata izjavila da je pristup financiranju postao jedan od najvažnijih čimbenika u međunarodnoj konkurenciji o ugovaranju brodogradnje. Postoje snažne indicije da ponekad uvjeti dostupnosti financiranja odlučuju u sklapanju važnijih ugovora sa određenim brodogradilištem umjesto tehničkih kompetencija brodogradilišta.²⁰

Vodeća brodogradilišta u Južnoj Koreji zaprimila su u 2013. godini zahtjeve za odgodu isporuka 24 broda vrijednih oko 3 milijarde dolara nakon što se intenzivirala dužnička kriza u

²⁰ SEA Europe, Annual Report 2011.-2012., str. 6-12.

Europi i smanjila kreditne linije za kompanije, te je ojačao strah da će se u idućoj godini pogoršati kriza u pomorskom sektoru.

U Južnoj Koreji smještena su sjedišta najvećih svjetskih brodograditelja, uključujući kompanije Daewoo i Hyundai Heavy Industries. Podindeks sektora brodogradnje na burzi u Seulu oslabio je 40% tijekom proteklih šest mjeseci, naprema padu od 10% na ukupnom tržištu.²¹

Prema prognozama stručnjaka, 2013. je za svjetsku brodogradnju trebala biti još jedna teška godina s nastavkom negativnih trendova i mogućim pomacima nabolje tek početkom 2014., no prve naznake oporavka počinju se nazirati.

U prvoj polovici 2013. ugovorena su 1 324 broda, odnosno 20 milijuna CGT-a (bruto registarskih tona), što je tek za 4 milijuna CGT-a manje nego u cijeloj prošloj godini. Iako je svjetska trgovačka flota i dalje prekapacitirana, potražnja za brodovima raste u odnosu na 2012.²²

Od 36 brodogradilišta na njemačkom sjeveru samo ih 6 posluje pozitivno. Jedno od njih je brodogradilište "HDW" u Kielu, ali ono gradi podmornice i brodove za vojsku, pa problema s kupcima nema. "flensburg Schiffbau" u Flensburgu, poznato po gradnji ro-ro brodova, ima ugovore samo do kraja ove godine.

Što se tiče 2014. godine, knjiga narudžbi im je potpuno prazna. Čak je globalni vojnobrodograđevni div "Thyssen Krupp Marine Systems" obustavio gradnju brodova u svom pogonu "Nordseewerke" u Emdenu i to najstarije brodogradilište za izgradnju podmornica prodao poduzeću "Siag Schaaf" specijalizirano za proizvodnju elektrana na vjetar.

Danska je od Europske unije zatražila pomoć za više od tisuću radnika koji su otpušteni iz 45 poduzeća koja su uglavnom proizvodila opremu i strojeve za brodogradilišta. Ti radnici su otpušteni zbog smanjenja narudžbi iz brodogradilišta. Najveći danski i svjetski brodar „Maersk“ zbog galopirajuće krize najavio spajanje s dvije brodarske kompanije kako bi udružili flote, uštedjeli, privukli svježi kapital i tako preživjeli.

Talijanski i europski div „Finincantieri“ je zbog nedostatka poslova od svojih osam brodogradilišta, dva brodogradilišta u mjestima Castellammare di Stabia i Sestri Ponente dao

²¹ <http://liderpress.hr/arhiva/143036/> (4.4.2014.)

²² <http://www.poslovnih.hr/trzista/oporavlja-se-svjetska-brodogradnja-knjige-narudzbi-sve-punije-rastu-i-cijene-255075> (4.4.2014.)

zatvoriti, a brodogradilištu u mjestu Riva Trigoso (pokraj Genove) znatno smanjiti kapacitete. Ukupno tri tisuće talijanskih škverana završilo je na burzi rada.

Prema Europskom udruženju brodogradilišta (CESA) od 2008. do 2012. u 300 brodogradilišta, koliko ih ima u Europi, izgubilo je posao 60 tisuća radnika.²³

Uzlazni trend u odnosu na sam početak godine bilježe i cijene novogradnje na svjetskom tržištu. Suprotno od prvotnih očekivanja daljnjeg pada, one posljednjih devet mjeseci drže stabilnost, a u posljednja su tri mjeseca cijene novogradnji općenito ostvarile rast od 1,7%. Cijene tankera pritom su porasle, ovisno o veličini, od 0,5 do 3,5%, cijene LPG tankera povećale su se za oko 1,5%, bulkcarrieria od 1,4 do 3,9%, a kontejnerskih brodova za oko 2,8%, dok su cijene LNG terminala stabilne i bez promjena. Stabilizirale su se vozarine za tankere, trenutačno su na razinama s kraja 2012., dok vozarine za brodove za rasute terete bilježe pomake u posljednjih šest mjeseci.

Oko 70% svih novih narudžbi ugovorili su brodograditelji iz Južne Koreje i Kine, svaka od njih po 7 milijuna CGT-a. Po broju brodova prednjači Kina s ugovorenih 470, a Koreja 227 brodova. To upućuje na trend gradnje velikih brodova u korejskim brodogradilištima, a manjih brodova u Kini. Europska se knjiga narudžbi, nakon nekoliko godina silaznog trenda, ove godine stabilizirala na 5 milijuna CGT-a, a usponom među ostalim zemljama počinje se izdvajati Brazil.²⁴

U klasičnoj konkurenciji i ne osobito inventivnoj brodogradnji Europa teško može promijeniti postojeće trendove, što potkrepljuju i primjeri niza ostalih industrija koje vrlo rapidno odlaze u azijske zemlje. Europa, međutim, može pokušati pronaći prostor vlastite kompetitivnosti u području primjene različitih tehnoloških inovacija u brodogradnji. U prvom redu to se odnosi na smanjenje energetske potrošnje brodova te podizanje njihovih ekoloških standarda. Masovna serijska proizvodnja tankera i ostalih velikih trgovačkih brodova osobito u kineskim i korejskim brodogradilištima za sada premalo vodi računa o primjeni novih inovativnih rješenja kojima bi se pomorska trgovina više okrenula ka mjerama energetske uštede ili korištenju obnovljivih izvora energije.

Zato upravo Europa može prva prepoznati značaj novog paketa mjera i regulativa koje je upravo pripremila Međunarodna pomorska organizacija (IMO), a koje bi sve zemlje članice

²³ <http://www.slobodnadalmacija.hr/Spektar/tabid/94/articleType/ArticleView/articleId/227560/Default.aspx> (4.4.2014.)

²⁴ <http://www.poslovni.hr/trzista/oporavlja-se-svjetska-brodogradnja-knjige-narudzbi-sve-punije-rastu-i-cijene-255075> (4.4.2014.)

do 2013.godine trebale usvojiti u nacionalno zakonodavstvo. Te mjere i novi ekološki standardi precizno definiraju indeks energetske efikasnosti za sve nove brodove. Smanjenje energetske potrošnje brodskih motora moguće je primjenom čitavog niza novih tehnoloških rješenja. Od korištenja kvalitetnijih materijala i nanotehnološkog poboljšanja njegovih svojstava, preko primjene složenih senzora i kontrolnih sustava za sve segmente rada motora, optimalizacije termalnih reakcija i sagorijevanja, ali i efikasnije kontrole navigacijskog sustava, optimalnog rasporeda tereta, pa sve do smanjivanja emisije štetnih plinova i orijentacije na hibridni pristup korištenja dodatnih izvora obnovljive energije.

Skandinavska brodarska tvrtka Wallenius Wilhelmson je 2005. godine na Svjetskom trgovačkom sajmu u Japanu predstavila model velikog trgovačkog broda u obliku pentamarana s tri velika solarna jedra i cargo-površinom veličine 14 nogometnih igrališta. Brod pod nazivom E/S Orcelle bi osim solarne energije, koristio energiju vjetra i valova, dok bi polovicu pogonske energije dobivao preko gorivih članaka (fuel cells). Taj model, koji su prije nekoliko godina neki tumačili naučnom fantastikom, posljednjih godina postaje sve realniji, a tvrtka svake godine nagrađuje najbolje inovacije i tehnološka rješenja koja bi se mogla aplicirati u novi tzv. eko-brod. No, ono što je značajnije od tog modela jest da je on pokrenuo gotovo novu paradigmu u brodogradnji i snažan zaokret vodećih brodskih tvrtki prema potpuno novoj generaciji eko-brodova.

Japanska brodarska tvrtka Oshima Shipbuilding Co. & DNV pri završetku je koncipiranja novog teretnog broda za krute terete Eco-Ship 2020 koji bi u potpunosti bio na LNG pogon, smanjivši emisiju CO₂ za polovicu uz smanjivanje balastnih voda za jednu petinu. Japanska brodarska mega-tvrtka Nippon Yusen KK (NYK) najavila je dugoročnu izgradnju Super-Eco2030 teretnog broda duljine 353 m koji bi u potpunosti imao pogon na gorive članke te prirodni plin ili vodik čime bi se generiralo čak 40 MW energije, a koji bi smanjio emisiju CO₂ za 70 posto.

Finska tvrtka NAPA kao vodeća svjetska kompanija za brodarski, navigacijski i lučki software upravo je ovih dana potpisala ugovor sa vodećom korejskom brodarskom kompanijom STX Offshore and Shipbuilding Co.Ltd. o dizajniranju i konstrukciji nove generacije eko-brodova koji bi uz maksimalno reduciranje energetske potrošnje imali i najviše ekološke, ali i sigurnosne standarde. Istovremeno nordijski instituti rade na usavršavanju posebnih senzornih sustava koji bi automatski balansirali brod kako bi optimalno prolazeći kroz valove trošio što manje energije.

Posljednjih godina svjetska brodogradnja pokrenula je cijeli niz inicijativa usmjerenih radikalnom smanjivanju potrošnje energije, hibridnim modelima s kombiniranjem LNG pogona, gorivih članaka i obnovljivih izvora energije, korištenje nanotehnološki tretiranih materijala kojima se poboljšavaju njihova svojstva te efikasnost brodskih motora. Sve dominantnija Green Shipping Initiative poziva na značajnu financijsku pomoć sektoru brodogradnje ukoliko poštuje visoke ekološke standarde nove generacije brodova, dok Green Marine Environmental Programme nameće potpuno nove ekološke standarde lukama, marinama, terminalima i svim servisnim uslugama vezanim uz brodski promet putnika ili robe. Naravno da svi ti projekti otvaraju velike poslovne šanse svima kojima su inovacije i tehnološka kreativnost u temelju poslovnih planova.

Promet brodovima uistinu znatno manje zagađuje od zračnog prometa i statistike ekoloških parametara u pravilu govore u prilog pomorske trgovine. No, jednako tako činjenica je da bi svako daljnje smanjivanje energetske potrošnje vlasnici brodova prepoznali i kao dodatni prostor zarade jer potrošnja pogonske energije i dalje čini gotovo polovicu operativnih troškova brodskog prijevoza. Ekološki profil i imidž u javnosti time bi se dodatno ojačao.

Brodari su danas spremni poticati istraživanja i razvoj u području povećanja efikasnosti brodskih motora uz istovremeno smanjivanje njihove energetske potrošnje. Znanstvenim timovima koji prvi naprave značajne iskorake u tom smjeru to će donijeti veliki akademski prestiž, a brodogradilištima koja se osposobe za primjenu tih tehnoloških inovacija sigurno i veliki profit.

Sve to naravno sugerira da se isplati investirati u istraživanje i razvoj barem u nekom segmentu tog područja i bolje povezati znanstvene krugove s brodogradnjom jer bi svako novo tehnološko rješenje odnosno inovacija vrlo lako pronašla svoju industrijsku primjenu.

Europska unija brani općenite državne poticaje u brodogradnji, no s druge strane snažno potiče investiranja u primjenu novih tehnoloških inovacija usmjerenih štednji energije i korištenju obnovljivih izvora, kao i u područje tehnoloških rješenja za bolju zaštitu okoliša. Mudrim pristupom naša brodogradnja sigurno može značajnije profitirati od ta dva segmenta, a naši znanstveno-istraživački timovi u te svrhe mogu dobiti i značajna poticajna sredstva iz EU fondova.

Nije teško zamisliti kako bi osim smanjivanja energetske potrošnje i emisije CO₂, svako novo tehnološko rješenje pridonijelo i jačanju javnog imidža zemlje koja uistinu vodi računa o ekološkoj zaštiti svog mora. Značaj koji ekološko očuvanje Jadrana ima za Hrvatsku i

činjenica naše snažne jadranske orijentacije samo dodatno potiče da se u tom području snažnije angažiraju znanstveni i tehnološki potencijali zemlje koji sigurno postoje. To je ujedno i moguća specifičnost u projektiranju i izgradnji novih generacija putničkih i teretnih brodova koju Hrvatska sigurno može jače okrenuti u svoju korist i ponovo povećati svoj udio u svjetskoj brodogradnji.

U raspravama kako pomoći hrvatskoj brodogradnji korisno je procijeniti koliko se poticanjem inovacija i novih tehnoloških rješenja može povratiti ili postići konkurentnost i kompetitivnost tog sektora ili barem jednog njegovog segmenta u svjetskim razmjerima. Uvijek postoji prostor u kojem neko specifično znanje pronalazi svoju dodatnu vrijednost koja će se lako prepoznati. No bez strateške orijentacije ka jačanju kompetitivnosti svakog proizvoda, pa tako i novih brodova i svih tehnoloških rješenja koja prate izradu eko-brodova nove generacije, teško je opstati uz globalnu konkurenciju. Svaki uspješan tehnološki korak ka smanjivanju energetske potrošnje brodskih motora povećava šansu uspjeha hrvatskih brodogradilišta. Uz sve svoje prednosti i raspon primjene, energija sunca i vjetra i u području brodogradnje također je sigurno dobar putokaz.²⁵

²⁵ <http://www.eko.zagreb.hr/print.aspx?id=280> (7.4.2014.)

3. PROTEKCIONIZAM I MJERE DRŽAVNE POMOĆI

3.1. PROTEKCIONIZAM I PROTEKCIONISTIČKE MJERE

Pojam protekcionizma prihvaćen je iz latinskog jezika od riječi *protegere* koja znači pokrivati, zaštititi, zakloniti. Protekcionističko mišljenje javlja se u vrijeme merkantilizma, a označava skup državnih propisa i ponašanja kojima se štiti domaće gospodarstvo od inozemne konkurencije.

Bit protekcionizma je s obzirom da je inozemna roba jeftinija, uvode se carine, prelevmani i drugi nameti, te na taj način roba na domaćem tržištu postaje mnogo skuplja, nego prije uvoza. Time se postiže povišenje cijene uvozne robe do razine cijena koja vrijedi za domaći proizvod, a nekada su te cijene i veće. Na taj način se inozemnoj konkurenciji onemogućava pristup domaćem tržištu.

Protekcionisti zastupaju tezu:

- da se prvenstveno trebaju zadovoljiti vlastite potrebe,
- stranu robe se treba udaljiti s domaćeg tržišta putem visokih nameta,
- treba kupovati na domaćem tržištu, iako je domaća roba lošije kvalitete,
- sačuvati nacionalni novac u zemlji i pomagati domaćim radnicima kako bi se umanjila mogućnost bogaćenja druge zemlje,
- treba razvijati bogatstvo vlastite zemlje i podizati vlastitu proizvodnju, a ne pomagati razvoj druge zemlje,
- inozemnu razmjenu ne bi trebali voditi pojedinci već narodi.

Bez obzira na stavove zastupnika protekcionizma ranijeg vremena postoji i suvremeni načini protekcionizma koji iznose dokaze o ispravnosti svojih teorija. Njihovi stavovi se odnose na zaštitu domaćih proizvođača ali veću cijenu opet plaća domaći kupac.

Vodeći zagovornici klasične teorije protekcionizma su Carey H. i List F. Misli lac Carey je djelovao s pozicija američkog protekcionizma i zalagao se za sljedeće:

- cijene poljoprivrednih i industrijskih proizvoda u Americi, te razlike među njima jesu rezultat slobodne trgovine unutar zemlje
- transportni troškovi utječu na veličinu tih cijena i stvaraju među njima razliku

- u zemlji treba uvesti zaštitne mjere, putem kojih bi se omogućio razvoj ne samo poljoprivrede već i drugih dijelova gospodarskih djelatnosti
- cijelo gospodarstvo treba biti pod carinskom zaštitom

S druge strane F.List , zagovornik njemačkog protekcijonizma zastupa sljedeće stavove:

- sustav slobodne trgovine može uspješno djelovati samo između zemalja približne gospodarske razvojne razine
- slabije države, a posebice nerazvijene industrije, treba obvezno zaštititi
- sve zaštitne mjere trebaju se donositi privremeno, s obzirom na razinu razvijenosti domaćeg gospodarstva
- normalno razvijena država ne treba koristiti zaštitne mehanizme

Budući da je njemačka industrija u to vrijeme bila slabija od engleske, on je zagovarao sustav privremenog protekcijonizma, što je i logično.²⁶

Protekcijonističke mjere unutar svake države, bile su razvijene do krajnjih granica, nisu uvažavani ekonomski zakoni, niti realne gospodarske sposobnosti svake zemlje.

Na kraju se sustav urušio sam od sebe, što je davno ranije predviđao znanstvenik Zemlje u razvoju poseban su problem u međunarodnoj razmjeni, posebice zemlje koje su dugo bile u kolonijalnom statusu.

Tijekom vremena stvoreno je više teorija o razvoju nerazvijenih zemalja. Osobina svih teorija je naglašavanje potrebe smanjivanja razlika između razvijenih i nerazvijenih zemalja. Iako se desetljećima pokušava utjecati na te razlike, one se realno ne smanjuju iz različitih razloga.

Razvijene zemlje formalno pokušavaju smanjiti razlike primjenjujući neke bilateralne oblike, kao što su preferencijalne carine, te drugi oblici pomoći.

S druge strane, nerazvijene zemlje pokušavaju liberalizirati svoje gospodarstvo, tj. omogućiti slobodan ulaz inozemnog kapitala, ukidati zaštitne mjere, kao što su carine i sl.

26

https://www.google.hr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fintelekt.hr%2FLinkClick.aspx%3Ffileticket%3DmRptReEhPnc%253D%26tabid%3D148&ei=pcZsU6XJENTN7Ab624GYBQ&usq=AFQjCNHRmH_bNTedRxWdUFA9-OVPySkYvA&sig2=vp4e8FESiEr0-auWhGkISw (9.5.2014.)

Znanstvenik R.Prebisch za uspješan razvoj nerazvijenih zemalja predlaže 3 razvojne strategije:

- poticanje industrijalizacije u nerazvijenim zemljama, uz visoku protekcionističku zaštitu
- u zemlji treba proizvoditi radi zamjene roba iz uvoza, a u cilju zadovoljavanja vlastitih potreba proizvodnja se treba razvijati radi većeg izvoza.²⁷

Za protekcionizam se općenito može reći da je motiviran zaštitom domaće proizvodnje od inozemne konkurencije. "Nastojanja vlada svih zemalja usmjerena su na povećanje blagostanja, stabilnost i životni standard svojih žitelja. Da bi ostvarili te svoje ciljeve često implementiraju mjere koje utječu na međunarodnu trgovinu."²⁸ Takve mjere imaju karakter protekcionizma.

3.2. PROTEKCIONIZAM U MORSKOM BRODARSTVU

Razlozi zbog kojih su pomorske zemlje poduzimale protekcionističke mjere proizlaze iz ciljeva što su se protekcionizmom željeli ostvariti. Rubinić je još 1976. g., kao najvažnije ciljeve protekcionizma naveo:²⁹

1. izgradnju i zaštitu trgovačke mornarice iz vojnih razloga,
2. kompenzaciju i posljedicu nepovoljnoga ekonomskog položaja trgovačke mornarice u slučajevima negativnih razlika u elementima nacionalnog i međunarodnog tržišta,
3. zadovoljavanje nacionalnog prestiža,
4. osposobljavanje nedostatno razvijene trgovačke mornarice da dosegne odgovarajući stupanj razvoja,
5. uštede deviza koje se inače daju za plaćanje prijevoza robe stranim brodarima,
6. stvaranje ili održavanje mogućnosti zapošljavanja domaćih pomoraca,
7. uzvratanje na stvarnu ili pretpostavljenu diskriminatorску praksu konferencija ili drugih zemalja,

²⁷ <http://fntu.lumens5plus.com/sites/fntu.lumens5plus.com/files/62-8a39190c90dc09c43f3685f0d3571a10.pdf> (1.4.2014.)

²⁸ Fry, L. F., Stoner, R. C., Hattwick E. R. (1998), *Business - An Integrative Framework*, Irwin / McGraw-Hill, Boston, str. 194.

²⁹ Domijani-Arneri I., Promjene u percepciji funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnog gospodarstva, *Ekonomska misao* 2007, br. 1. , str.37

8. poboljšanje kvalitete trgovačke mornarice i povećanje njezine konkurentske sposobnosti.

Od vremena ovakva koncepta shvaćanja ciljeva protekcionizma morsko je brodarstvo doživjelo goleme promjene. Primjerice, u posljednjih nekoliko godina urušio se čak i stoljetni institut strogih linijskih konferencija. Nitko ih nije ukinuo. Postale su suvišne, nepotrebne, pa i smetnja linijskom poslovanju u promijenjenim uvjetima. Nadalje, zasigurno nema smisla tvrdnja da se "(...) najveće neposredno značenje morskog brodarstva u nacionalnoj privredi sastoji ponajprije u povezivanju s drugim samostalnim (suverenim) nacionalnim privredama"³⁰. Lansirali su je oni kojima je, iz nekog razloga, u interesu bilo imati svoje, pa makar i skupo brodarstvo. Naime, ako brodarstvo neke inozemne zastave može jeftinije i kvalitetnije obaviti prijevoz od nacionalnoga, onda su ukupni učinci takva prijevoza ipak povoljniji za zemlju skupljega nacionalnog brodarstva. Zato se u izmijenjenim uvjetima poslovanja globaliziranoga morskog brodarstva nabrojani ciljevi protekcionizma doimaju poprilično apsurdnima i praktično bez svrhe.

Ukidanjem većine ekonomskih, pa i političkih barijera, nestali su zapravo i motivi za takve oblike državnoga protekcionizma, pa ih nema ni potrebe posebno elaborirati. Shvaćanje nacionalnih ekonomskih prioriteta umnogome se promijenilo.

Drukčija percepcija učinkovite ekonomske politike pojedine države proizišla je kao logična posljedica promjena zbog razvoja tržišta. Naime, svaka ekonomska zaštita na ovaj ili onaj način košta i mora se namirati ili iz državnog proračuna ili pak od potrošača, i to povećanjem cijene proizvoda. To je i bio povod oštrim kritikama takve vrste protekcionizma, dakle neposrednog upletanja države i njezina podupiranja neefikasnoga nacionalnog brodarstva. Mnoge su zemlje, poglavito one razvijene, shvatile da njihov stvarni interes leži u povoljnijim ukupnim ekonomskim učincima, a to znači u jeftinijoj pomorskoprijevoznoj usluzi i u konačnici, jeftinijim robama na svojem tržištu, a ne u skupim interventnim zahvatima i subvencijama nacionalne mornarice iz ionako opterećenih državnih proračuna. Razvijene su zemlje postale dosta selektivnije u zaštiti svojega brodarstva. Naglasak je stavljen na potrebu što jeftinijega pomorskog prijevoza, a ne na protekcionizam nacionalnoga morskog brodarstva. Ekonomski je interes svakoj državi jeftin prijevoz, a ne subvencioniranje brodarstva nacionalne zastave, koje je ionako gotovo u potpunosti privatizirano.

³⁰ Ibidem, str.38.

S ekonomskog aspekta, protekcionizam se u morskom brodarstvu može definirati kao skup mjera ekonomske politike određene zemlje ili skupine zemalja kako bi se zaštitila vlastita trgovačka mornarica. "Protekcionizam je proces koji administrativnim mjerama i praktičnim ponašanjem favorizira korištenje nacionalne trgovačke mornarice radi zaštite interesa nacionalnog gospodarstva."³¹ Praksa pomorskih zemalja vrlo je bogata raznim oblicima protekcionizma.

Dva su temeljna:

- restriktivne mjere i
- subvencije.

3.2.1. Restriktivne mjere

Restriktivne su mjere sve one koje određene zemlje ili skupine zemalja poduzimaju da bi zaštitile svoje nacionalne interese na međunarodnim tržištima morskoga brodarstva. To je zapravo reakcija i odgovor na primjenu liberalističke doktrine, a odnosi se na inozemne brodare poradi kanaliziranja što veće količine tereta na brodove vlastite zastave. Zaštita nacionalnih interesa manifestira se, kako jednostranim donošenjem mjera određene zemlje, tzv. unilateralizam, tako i ugovornim reguliranjem interesa dviju ili više zemalja, tzv. bilateralizam ili multilateralizam u morskom brodarstvu. Unilateralizam, bilateralizam i multilateralizam tako dobivaju utjecajnu poziciju kao jedan od važnih čimbenika na tržištu jer osiguravaju brodarima zemlje koje zastavu viju monopol u prijevozu određenih tereta.

Povlašten pristup tržištu jednih i restriktivan, to jest ograničavajući pristup drugih ostvaruje se na temelju dozvola, koncesija i ograničenja pristupa do određenog tržišta preko kontigenata.

U okviru restriktivnih mjera poseban je oblik diskriminacija zastava, čime pojedine zemlje ili skupine zemalja ograniču slobodan tijek tereta, preferirajući prijevoz brodovima određenih zastava.

Restriktivne mjere nacionalnih brodarstava stvarno rezultiraju sužavanjem i deformiranjem tržišta morskog brodarstva, pa čak i zatvaranjem dijela tržišta. Tereti u međunarodnoj

³¹ Mencer, I. (1999.), *Segmentacija tržišta – temelj izrade strategije na primjeru poduzeća morskog brodarstva*, Naše more, 46, 5-6, Dubrovnik, str.165.

razmjeni na kojima se primjenjuju nacionalne restriktivne mjere uopće ne dolaze na slobodno tržište, već se kreću u zatvorenom krugu privilegiranih nacionalnih mornarica odnosnih zemalja.

3.2.2. Subvencije

Subvencioniranje je drugi način protekcionizma nacionalnog brodarstva, a odnosi se na posredni ili neposredni materijalni oblik pomoći vlastitom brodarstvu. Oblici subvencioniranja su, primjerice, davanja operativnih subvencija brodarstvu, davanja povoljnih zajmova za izgradnju brodova, smanjenje administrativnih obveza broдача prema vlastitoj zemlji i davanje poreznih, carinskih i drugih financijskih olakšica. Posljedica takve državne intervencije je smanjenje onih vrsta troškova poslovanja na koje se subvencije odnose, kako bi se povećala konkurentna sposobnost broдача na međunarodnom tržištu.

Može se reći da je "protekcionizam u morskom brodarstvu ograničavajući faktor razvoja tržišta morskog brodarstva"³², deformira ga tako da ga sužava i "(...) utječe na intenzivan rast ponude na tom tržištu"³³. Porast ponude dovodi do bespoštedne konkurentne borbe na tržištu morskog brodarstva, što je posebice izraženo u uvjetima kriznih razdoblja.

3.3. DRŽAVNE POTPORE

Državne potpore su oblik državne intervencije, a cilj im je poticanje neke ekonomske aktivnosti, sektora ili poduzeća. One iskrivljuju konkurenciju jer stvaraju diskriminaciju između primatelja potpora i onih koji na tržištu djeluju bez državne pomoći.³⁴ Konkurencija je iskrivljena ako nijedan sudionik na tržištu ne želi investirati u isti iznos uz iste mjere u poduzeće koje država podupire. Svojim potporama država preusmjerava tijekom investicije u one grane i poduzeća u koje privatni investitori ne ulažu.

Državna intervencija obično je usmjerena na državni odabir poduzeća ili grana kojima treba pomagati. To su one grane i poduzeća od kojih se očekuje da će imati visoke stope rasta ili

³² Mencer, I. (1990.), Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, str. 18.

³³ Ibidem

³⁴ Ott, K.: Pridruživanje Hrvatske Europskoj Uniji – izazovi i ekonomske i pravne prilagodbe, prvi svezak, Institut za javne financije: Zaklada Friedrich Ebert, Zagreb 2003., str.108.

grane i poduzeća u gubicima kojima državna pomoć služi za opstanak i rehabilitaciju. Pretpostavka za takvu državnu intervenciju jest da država posjeduje analitičku sposobnost da bolje od tržišta odredi odgovarajuću gospodarsku strukturu, izabere grane i poduzeća – potencijalne pobjednike, odluči koje je gubitane vrijedno spašavati, te a odredi mjere kojima bi se to trebalo provesti. Ovakav tradicionalni pristup je neučinkovit te ne dovodi do restrukturiranja i rasta.

Državne potpore u konačnici se moraju financirati iz poreza, svi porezni obveznici snose njihov trošak. Sve veće državne potpore stvaraju sve veći pritisak na državni proračun, što rezultira sve većim porezima i dovodi u pitanje fiskalnu održivost proračuna.

Zbog brojnih negativnih posljedica država treba biti oprezna prema potporama jer one često mogu poticati i rast. Tako ni EU nije protiv državnih potpora no smatra da ih treba usmjeriti isključivo na područja gdje tržište zakazuje, tj. gdje postoje tržišni neuspjesi. Smatra se da u za uspješan gospodarski rast potrebna tržišta koja ne pomaže država.

Nije dovoljno utvrditi postojanje tržišnog neuspjeha da bi se opravdala primjena državnih potpora. Potrebno je također argumentirano dokazati da javni sektor može bolje riješiti utvrđeni problem od privatnog sektora. Na blagostanje građana, ukupnoga gospodarstva i na ekonomsku efikasnost izabrane grane svaki od mogućih oblika državne potpore kao što su subvencije, porezne povlastice, povlaštene krediti i drugi imaju prednosti i nedostatke, mogu imati posve različit utjecaj. Potrebno je usporediti sve troškove i koristi koje državna potpora nosi prije njene primjene.

Članak 87. Ugovora o Europskoj Uniji glasi da ukoliko ovim Ugovorom nije drugačije utvrđeno, svaka potpora koju daje država članica ili koja je dana putem državnih sredstava u bilo kojem obliku, koja narušava ili prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja, davanjem prednosti nekim poduzetnicima ili nekim proizvodima, nespojiva je sa zajedničkim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu između država članica.³⁵

Državna potpora postoji u slučaju ako se kod određene mjere radi o :

- ekonomskoj prednosti dodijeljenoj jednom ili više poduzetnika
- da je prednost dana od države članice ili kroz državna sredstva u bilo kojem obliku, dakle da se ne može pripisati državi

³⁵ <http://www.ijf.hr/hr/korisne-informacije/pojmovnik-javnih-financija/15/javni-rashodi/323/drzavne-potpore-poduzecima/324/> (9.5.2014.)

- da postoji selektivnost, tj. da prednost uživa samo određeni poduzetnik ili proizvod
- da se davanjem takve prednosti narušava tržišno natjecanje ili da postoji opasnost od takvog narušavanja
- da dana prednost utječe na međudržavnu trgovinu unutar Europske zajednice.³⁶

Od država članica se očekuje da unaprijed, prije nego što stvarno dodjele potpore, prijave Komisiji svoj plan za dodjelu neke potpore. Tada Komisija postupajući u skladu sa člankom 88. Ugovora o Europskoj Uniji odlučuje hoće li potporu dobiti ili neće.

Komisijin nadzor nad državnim potporama temelji se na sustavu *ex ante* odobrenja. Prema tom sustavu, države članice moraju izvijestiti Komisiju o svojim planovima za dodjeljivanje ili mijenjanje državnih potpora i nisu ovlaštene započeti s primjenom potpore prije nego što ona bude odobrena od strane Komisije.³⁷

Potpore se mogu dodijeliti samo kada prijedlog ili program potpore unaprijed odobri Europska komisija, ocjenjujući svaki predmet zasebno i vodeći računa o kriterijima koji su nastali primjenom članka 97., 88. i 89., Ugovora o Europskoj Uniji te relevantnim uredbama, direktivama, uputama, smjernicama, priopćenjima i postojećom sudskom praksom. Ako je potpora dodijeljena bez prethodnog odobrenja Komisije ona se automatski smatra nezakonitom i morat će biti vraćena ako Komisija zaključi da je ona nespojiva sa zajedničkim tržištem.

Prijavljivanje državnih potpora obveza je države članice, kako bi se ubrzala obrada prijava Komisija je izradila obrasce za prijavu većine standardnih vrsta državnih potpora. Ako je prijava nepotpuna, Komisija može od države članice zatražiti dodatne informacije. Državama članicama obično se daje 20 dana za dostavljanje dodatnih informacija. Komisija ima na raspolaganju 2 mjeseca za ispitivanje predložene potpore. Rok od 2 mjeseca teče od dana kada je Komisija zaprimila sve potrebne informacije.

Državne potpore EU dijeli na horizontalne (namijenjene svim poduzećima u gospodarstvu), sektorske (usmjerene izabranim poduzećima) i regionalne te na potpore poljoprivredi i ribarstvu. Potpora se može dodijeliti putem različitih instrumenta: subvencija, poreznih izuzeća i oprosta poreza, udjela u vlasničkom kapitalu, povoljnijih kredita, poreznih dugova (tj. dugovanja poreznih obveznika poreznoj upravi) i jamstava (izdanih i opozvanih).

³⁶ Mintas – Hodak, Lj.: Uvod u Europsku uniju, Mate d.o.o., Zagreb 2004, str.180

³⁷ Bulum, B.: Primjena pravila o državnim potporama Europske Unije u segmentu morskih luka – izvorni znanstveni članak, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, 2009, str. 134

Veliki broj država služi se subvencijama kao oblikom državnog utjecaja na gospodarske tokove. U najširem smislu subvencije se mogu odrediti kao državna pomoć proizvođačima ili potrošačima. Subvencije mogu biti izravne ako predstavljaju neposredan novčani izdatak ili neizravne ako neposredan novčani izdatak nije prisutan. Subvencije mogu poprimiti slijedeće oblike³⁸:

- izravno novčano davanje proizvođačima ili potrošačima;
- krediti po kamatnoj stopi ispod tržišne, te državne garancije;
- smanjenje porezne obveze, odnosno postojanje poreznih olakšica;
- državno sudjelovanje u vlasništvu;
- državno opskrbljivanje potrošača ili proizvođača dobrima i uslugama po cijeni ispod tržišne;
- državne nabave dobara i usluga po cijenama iznad tržišnih;
- državna regulacija određenih aktivnosti ili grana gospodarstva kojom se povećavaju cijene ili olakšava pristup tržištu;
- održavanje precijenjenog tečaja domaće valute čime relativno pojeftinjuju uvozni inputi.

Osnovna namjena subvencije jest da se njihovom primjenom tako izmijeni gospodarska djelatnost da ona postane poželjnijom od onog stanja koje postoji bez primjene subvencije. Najčešće se kao ciljevi primjene subvencija navode viša stopa zaposlenosti i brži gospodarski rast, učinkovitije korištenje rijetkih resursa, uravnoteženje platne balance itd.

Državnim potporama se ne smatraju:

- transferi sredstava iz državnog proračuna jedinicama lokalne i područne (regionalne) samouprave i javnim tijelima koja ne obavljaju gospodarsku djelatnost, odnosno potpore javnim tijelima koje obavljaju djelatnost koja nema ekonomski karakter,
- opće mjere gospodarske politike koje se odnose na sve poduzetnike i gospodarske sektore, primjerice smanjivanje opće stope poreza na dobit, doprinosa ili drugih sličnih davanja,

³⁸<http://www.ijf.hr/>, 04.11.2013.

- državne mjere koje su neutralne u odnosu na državni proračun (tzv. regulatorne mjere),
- nabava robe i usluga po tržišnim cijenama odnosno tržišnoj vrijednosti (javni natječaji sukladno propisima o javnim nabavama),
- mjere, uključivo i financijske potpore, koje udovoljavaju testu ulaganja po tržišnim uvjetima, odnosno testu ulaganja privatnog poduzetnika (engl. market economy investor principle),
- sredstva namijenjena izgradnji infrastrukturnih projekata opće namjene kojima se ne daje ekonomska prednost određenom poduzetniku, sektoru ili regiji,
- državna jamstva ako su kumulativno ispunjeni sljedeći uvjeti: ako korisnik zajma nije u financijskim teškoćama; ako je korisnik zajma u mogućnosti na financijskom tržištu dobiti zajam po tržišnim uvjetima bez posredovanja države; ako se za državno jamstvo zaračunava tržišna cijena; ako je državno jamstvo povezano s određenom financijskom transakcijom, ograničeno po visini i vremenu trajanja i ne pokriva više od 80 posto preostalog duga ili druge financijske obveze,
- potpore fizičkim osobama ili zaposlenicima gdje poduzetnici ne uživaju izravnu korist,
- potpore male vrijednosti (*de minimis* potpore) koje ne iznose više od 200.000 eura u kunsjoj protuvrijednosti po korisniku u razdoblju od tri fiskalne godine.

Državnom potporom se ne smatraju i potpore odnosno pomoć kućanstvima, javnim tijelima za djelatnosti koje nemaju gospodarski karakter, obrazovnim ustanovama, bolnicama, za izgradnju stambenih zgrada u državnom vlasništvu za socijalno ugrožene skupine, javnim centrima za profesionalno usavršavanje, smanjivanje poreza na dodanu vrijednost za određene skupine proizvoda, potpora namijenjena za obranu i za javne radove i slično.³⁹

3.4. PROTEKCIONIZAM VS. LIBERALIZAM

Trgovinski protekcionizam koriste države kada misle da će njihova industrija biti oštećena nelojalnom inozemnom industrijskom konkurencijom. Trgovinski protekcionizam se koristi kao obrambena mjera a najčešće je politički motiviran. Uvođenje protekcionizma kao

³⁹ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja , <http://www.aztn.hr/> (28.5.2014.)

kratkoročne mjere je opravdana, međutim dugoročno uvođenje protekcionizma osim očuvanja industrije neke države, ujedno čini tu državu manje konkurentnom na globalnom tržištu.

Države koriste razne instrumente kako bi zaštitili svoje trgovine. Jedan od načina je uvođenje carine i porez na uvoz. Takve mjere odmah podižu cijenu uvezene robe, što ih čini manje konkurentnim u odnosu na domaću proizvodnju dobara. Takve mjere koristi SAD, koja uvozi proizvode široke potrošnje i naftu.

Drugi način zaštite državne trgovine je subvencioniranje domaće industrije poreznim olakšicama ili izravnim plaćanjima. Takve mjere imaju bolje učinke od carinskim tarifa jer smanjuju cijenu domaćih proizvoda, te je takva roba jeftinije i na inozemnom tržištu. SAD ali i druge zemlje koje se oslanjaju na izvoz uspješno primjenjuju takvu protekcionističku politiku.

Treći način je nametanje kvote na uvezenu robu. To je možda jedan od najučinkovitijih načina za zaštitu državne proizvodnje, jer stranoj zemlji ne može isporučivati više robe bez obzira koliko nisko se određuje cijena kroz subvencije.

Četvrta vrsta trgovinskog protekcionizma je pokušaj države da smanji njezinu valutnu vrijednost, a izravna posljedica toga je jeftiniji i konkurentniji izvoz. U konačnici takva politika može dovesti do tzv. valutnog rata. Zemlje mogu sniziti vrijednost svoje valute kroz fiksne tečajevе, poput kineskog jena, ili stvaranjem sve većeg nacionalnog duga koji ima isti učinak, poput pada američkog dolara.

Kada država pokušava izgraditi novu i snažnu industriju, uvođenje carina pomoć će joj u zaštiti od inozemne konkurencije. To omogućuje tvrtkama da nauče kako razvijati vlastite konkurentne prednosti. Protekcionizam također, privremeno stvara radna mjesta za domaće radnike. Budući da su domaće tvrtke zaštićene carinskim tarifama, kvotama i subvencijama zapošljavat će domaće radnike.

Dugoročno gledajući protekcionistička politika slabi industriju. Bez konkurencije, tvrtke zahvaćene protekcionizmom neće bit inovativne i neće poboljšavati svoje usluge ili proizvode, te će veliki broj radnika koji duguju svoj posao izvozu ostati bez posla.

Sporazumima o slobodnoj trgovini nastoji se smanjiti ili eliminirati carine i kvote između trgovinskih partnera.⁴⁰

⁴⁰ <http://useconomy.about.com/od/glossary/g/Trade-Protectionism.htm> (15.5.2014.)

Slobodna trgovina podrazumijeva međunarodnu trgovinu bez intervencije državne vlasti. Slobodna trgovina znači nesmetan protok dobara i usluga između država.

Slobodna trgovina je koncept u ekonomiji i vlasti koji se odnosi na :

- međunarodnu razmjenu dobara i usluga bez carinskih tarifa i drugih prepreka (npr. dozvole, kvote i sl.)
- slobodan protok radne snage između država
- slobodan protok kapitala između država
- odsustvo mjera kontrole trgovine (kao što su porezi, subvencije i sl.) koji favoriziraju domaće poduzetnike u odnosu na strane.

Sporazumi o slobodnoj trgovini su ključni preduvjet za stvaranje carinskih unija ili slobodnih carinskih zona.

Svjetska trgovinska organizacija (WTO) potiče i kontrolira sporazume o slobodnoj trgovini i arbitrira u slučaju kršenja tih sporazuma. WTO definira slobodnu trgovinu kao "ravnopravnu tržišnu utakmicu", što znači, da neograničena razmjena dobara ne mora uvijek biti i "slobodna". Na primjer, ako neka zemlja proizvodi zrakoplove, i ako vlada potiče istraživanje i razvoj u toj grani ili uspostavlja olakšice i limitira nabavku dijelova samo na lokalno tržište, onda to po definiciji WTO-a predstavlja narušavanje slobodne trgovine.⁴¹

Cijela ideja Europske Unije počiva na temeljima slobodnog tržišta tako da je protekcionizam neželjeni oblik ponašanja koji narušava tržišnu konkurenciju. Protekcionizam se primjenjuje u posebnim slučajevima kao što se poljoprivreda, brodogradnja, poticaji za prelazak s cesta na pomorski ili željeznički promet. Kako bi povećala zonu slobodnog tržišta i smanjila protekcionizam na minimalne mjere, Europska Unija sklapa sporazume o slobodnoj trgovini sa drugim zemljama kako bi povećali tržište kapitala i ojačali investicije. Primjer takvog sporazuma je i Transatlanski sporazum o trgovini i investicijama čiji su pregovori u tjeku između Europske Unije i SAD.

Transatlantski sporazum o trgovini i investicijama predstavlja priliku za jačanju gospodarstva SAD-a i Europske unije. Ako se sporazumom ukinu sve carine i druge trgovinske barijere, to bi moglo potaknuti rast američkog BDP-a za 5%, a europskog za 3,4%.

⁴¹ http://hr.wikipedia.org/wiki/Slobodna_trgovina (15.5.2014.)

Sporazum bi mogao zamijeniti Sjevernoamerički sporazum o slobodnoj trgovini (NAFTA), kao najšire područje slobodne trgovine sa kombiniranim BDP-om od 31,6 trilijuna dolara, više od ukupne trećine svjetske ekonomske proizvodnje od 88 trilijuna dolara.

Važnost EU-a je još veća sagledamo li činjenicu da izravna strana ulaganja europskih tvrtki iznosi 1,5 trilijuna dolara ili 63% od ukupnih izravnih stranih ulaganja u SAD-u, a američke tvrtke u izravnim stranim ulaganjima na europsko tržište imaju 50%-tni udio.

EU i SAD jedno su drugome najveći investitori. Može se tvrditi da su izravna bilateralna ulaganja, koja po svojoj prirodi predstavljaju dugoročni angažman, pokretačka snaga transatlantskih trgovinskih odnosa. To dodatno potvrđuje činjenica da trgovina između matičnih tvrtki i podružnica u EU-u i SAD-u čini više od trećine ukupne transatlantske trgovine. Procjene pokazuju da tvrtke EU-a i SAD-a koje posluju na teritorijima one druge zapošljavaju više od 14 milijuna ljudi.⁴²

Primjerice, Njemačka tvrtka Siemens zapošljava oko 60 000 radnika u SAD-u, a General Electric zapošljava oko 70 000 radnika u Europi.⁴³

Prednosti Sporazuma su očita:⁴⁴

- veći rast, što će stvoriti više radnih mjesta i prosperitet za dvije svjetske ekonomije. To je posebno važno jer te dvije zemlje nastoje smanjiti visoki broj nezaposlenosti nastao zbog svjetske krize 2008. godine.
- povećati i zaštititi investicije
- unaprijediti tržište javne nabave
- potaknuti inovacije i štititi intelektualno vlasništvo
- ojačati tržište kapitala
- pomoći mobilnosti građana .

Neke industrije će imati više koristi od drugih. Primjerice, tržište električnih automobila poboljšati će se ako se budu proizvodili po jednom standardu. S druge strane, EU bi trebala ukinuti zabranu proizvodnje GMO hrane, što bi uvelike koristilo američkom agrobiznisu.

Mnoge industrije mogle bi patiti od povećane konkurencije, što bi rezultiralo manjim brojem radnih mjesta za američke radnike. Američka zrakoplovna kompanija Boeing u oštroj je

⁴² http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_6.6.1.html (15.5.2014.)

⁴³ <http://useconomy.about.com/od/Trade-Agreements/p/Transatlantic-Trade-And-Investment-Partnership.htm> (15.5.2014.)

⁴⁴ http://www.amcham.hr/files/88/Izjava_za_javnost_Panel_TTIP.pdf (15.5.2014.)

konkurenciji protiv francuskog Airbusa. Sporazum bi mogao povrijediti jednu kompaniju više od druge.

Najveća prepreka je zaštićeni status poljoprivredne politike svake zemlje koja dobiva znatne vladine subvencije. Teško je vjerovati da će trgovinski partneri smanjiti iznos državne subvencije, što bi povećalo cijene prehrambenih proizvoda još više.

Osim toga, EU je zabranila sve genetski modificirane usjeve i mesa životinja tretiranih hormonima rasta. Također odbija perad koja je oprana klorom. Te su prakse uobičajene za američku prehrambenu industriju, te je malo vjerojatno da će EU smanjiti svoje propise.⁴⁵

Međutim, bilo bi pogrešno, da se sporazum sklapa sektor po sektor. Vođe Europske unije i Sjedinjenih Američkih Država imaju iste prioritete: gospodarski rast, radna mjesta i inovacije. Unatoč zamahu u transatlantskim odnosima, smatra se da je nerealno misliti da bi konačan dogovor mogao biti postignut u roku od dvije godine. Kada se pregovori pokrenu, to će bilo prvi znak da su Europa i Sjedinjene Američke Države ujedinjene.⁴⁶

3.5. PROTEKCIONIZAM U EUROPSKOJ UNIJI

3.5.1. Prijelaz na željeznicu

Željeznički sektor je jedan od ključnih europskih industrijskih sektora. Bitan je za zapošljavanje, gospodarski rast, socijalnu koheziju i održive mobilnosti u Europi, a njegova strateška važnost je istaknuta kroz opskrbljivanje industrije.

Europska željeznička industrija opskrbljuje više od 50% svjetske proizvodnje željezničke opreme i usluga uz zadržavanje 80% tržišnog udjela u Europi. Europsko globalno vodstvo je povezano s njezinom visoko kvalificiranom i inovativnom radnom snagom. Inovacije i blagonaklona zakonska regulativa su im pomogli da zadrže to vodstvo.

Procjenjuje se da je diljem Europe 400.000 ljudi izravno ili neizravno zaposleno u pratećim industrijama. Više od 1.350 000 ljudi radi na željezničkoj infrastrukturi i u njenim

⁴⁵ <http://useconomy.about.com/od/Trade-Agreements/p/Transatlantic-Trade-And-Investment-Partnership.htm> (15.5.2014.)

⁴⁶ <http://www.entereurope.hr/cpage.aspx?page=clanci.aspx&pageID=13&clanakID=6083> (15.5.2014.)

operativnom tvrtkama. Procjenjuje se da se željeznička industrija sastoji od oko 3 milijuna zaposlenika.

Globalno tržište željezničkog sektora trenutno se procjenjuje na 146 bilijuna eura, te se predviđa da će do 2017. godine rasti s prosječnom godišnjom stopom od 2,6%.

Iako Europa ima najveće tržište željezničke opreme (s potrošnjom većom od 52 bilijuna eura godišnje), neke azijske zemlje, posebice Kina, u zadnjih deset godina masivno je ulagala u željezničku infrastrukturu. Uz godišnju potrošnju veću od 46 bilijuna eura, Azija je počela konkurirati Europi u smislu veličine tržišta, te se prognozira da će se ovaj trend nastaviti.⁴⁷

Europa se suočava s velikim izazovima u smislu sve većih gužvi, povećane prometne potražnje i potrebe za izgradnjom održivih prometnih veza kojima bi se potaknuo gospodarski rast.

Ipak, unatoč pozitivnim kretanjima na nekim tržištima, željeznički promet stagnira ili opada u mnogim državama članicama EU-a. Udio željezničkog prijevoza putnika u prometu unutar EU-a u prosjeku je manje ili više konstantan od 2000. godine, te iznosi oko 6 %, dok se udio željezničkog prijevoza tereta smanjio sa 11,5 % na 10,2 %.

Suočena s tim, Europska komisija odgovorila je na tri načina:⁴⁸

- velikim paketom mjera za restrukturiranje željezničkog tržišta u Europi (4. željeznički paket).
- utrostručavanjem ulaganja u europsku infrastrukturu, sa sadašnjih 8 milijardi eura na 26 milijardi eura za razdoblje 2014. – 2020. Preko 80 % sredstava potrošit će se na željeznice.
- utrostručavanjem ulaganja u istraživanje i inovacije u željezničkom sektoru, osobito u okviru novog programa „Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“).

Europska komisija je prihvatila „Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“), novo javno-privatno partnerstvo u okviru kojeg će se uložiti nešto manje od 1 milijarde eura u istraživanje i inovacije kako bi se povećao broj putnika te više tereta prevozilo europskim željeznicama. Željeznički prijevoz jedan je od najučinkovitijih i klimatski najprihvatljivijih oblika prijevoza, no trenutačno se koristi za prijevoz samo 10 % europskog tereta te se njime koristi 6 % putnika godišnje.

Siim Kallas, potpredsjednik Europske komisije nadležan za promet, dao je sljedeću izjavu:

⁴⁷ <http://www.shift2rail.org/about-shift2rail/the-rail-industry/> (10.5.2014.)

⁴⁸ europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_hr.doc (10.5.2014.)

„Ako želimo povećati prijevoz tereta europskim željeznicama te privući veći broj putnika, u sustavu željezničkog prijevoza potrebno je pružiti bolju uslugu i ponuditi atraktivan izbor većem broju kupaca. Kako bi se to postiglo, potrebne su inovacije u željezničkom sektoru. Ovo javno-privatno partnerstvo predstavlja veliki napredak, njime će se pokrenuti inovacije u cilju smanjenja troškova usluga u željezničkom prijevozu, povećati kapacitet te kupcima omogućiti pouzdanije i češće željezničke usluge.”

Povjerenica za istraživanje Máire Geoghegan-Quinn izjavila je: „Kombinirajući javna i privatna sredstva iz cijelog željezničkog sektora, ovim ulaganjem potaknut će se veliki industrijski naponi u svrhu razvoja strateških tehnologija i rješenja kojima će se ojačati konkurentnost europskih poduzeća i zadržati vodstvo Europe na globalnom željezničkom tržištu. Ovo je savršen prikaz učinka poluge u okviru proračuna EU-a za rast i zapošljavanje.“

„Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“) ambiciozno je javno-privatno partnerstvo u okviru kojeg će se upravljati sedmogodišnjim programom ciljanog istraživanja i inovacija u svrhu potpore razvoju boljih željezničkih usluga u Europi. Također, razvit će se i ubrzati dolazak tehnoloških ostvarenja na tržište.

Partnerstvom „Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“) Komisija više nego utrostručuje sredstva za istraživanje i inovacije u željezničkom sektoru na 450 milijuna eura (2014. – 2020.) u usporedbi s 155 milijuna eura za prethodno razdoblje. Tom iznosu će se dodati 470 milijuna eura iz željezničke industrije. Neto dobiti od tog dugoročnog pristupa koji se temelji na suradnji znatno će potaknuti inovacije u željezničkoj industriji, u odnosu na prethodno sufinanciranje pojedinih projekata.

Cilj partnerstva „Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“) jest: smanjenje do 50 % troškova ciklusa trajanja željezničkog prometa (tj. troškova izgradnje, rada, održavanja i obnove infrastrukture i željezničkih vozila), ukupno povećanje kapaciteta do 100 % i ukupno povećanje pouzdanosti do 50 % u različitim segmentima željezničkog tržišta.

Istraživanje i inovacije bit će usmjereni na pet ključnih područja:⁴⁹

- razvoj nove generacije troškovno učinkovitih i pouzdanih vlakova visokog kapaciteta kako bi se poboljšala kvaliteta usluga
- razvoj inteligentnijih sustava upravljanja i kontrole prometa kako bi se povećao kapacitet te broj vlakova koji voze na istim linijama

⁴⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_hr.htm?locale=FR (10.5.2014.)

- osiguravanje pouzdane infrastrukture visoke kvalitete, uključujući smanjenje buke koju uzrokuju tračnice, rezanje troškova i razvoj inteligentnog održavanja
- razvoj inovativnih rješenja informacijske tehnologije i usluga kako bi se osigurao integrirani sustav izdavanja karata i planiranja putovanja
- razvoj boljih logističkih i intermodalnih rješenja za prijevoz tereta kako bi se željeznici omogućilo uspješno natjecanje na više tržišta te bolje povezivanje s ostalim oblicima prijevoza.

Program Shift2rail je odgovor na izazove i mogućnosti s kojima se suočava europska željeznička industrija i europska prometna politika.

U projektu će sudjelovati doslovno svi europski dobavljači iz željezničke industrije, uključujući i inovativna mala i srednja poduzeća, kako bi se ubrzao razvoj novih tehnologija te njihov dolazak na tržište. U njemu će sudjelovati i prijevoznici u željezničkom prometu te upravitelji infrastrukture kako bi se osigurala usklađenost istraživačkih aktivnosti s potrebama tržišta. Do sada, proizvođači željezničke opreme Alstom, Ansaldo STS, Bombardier, Siemens, Thales i CAF te upravitelji infrastrukture Trafikverket i Network Rail potvrdili su da će svatko od njih dati doprinos od najmanje 30 milijuna eura inicijativi „Prijelaz na željeznicu“ („Shift2Rail“) (ukupno 270 milijuna eura).⁵⁰

Komisija želi smanjiti administrativne troškove željezničkih tvrtki i olakšalo ulazak novih operatera na tržište.

Predložene mjere omogućit će uštede od 20% na tržišnom vremenu za novi željeznički poduhvat i smanjiti vrijeme i cijenu voznog parka. To bi trebalo dovesti uštede tvrtkama od 500 milijuna eura do 2025. godine.

Za poticanje inovacija, učinkovitost i bolju vrijednost za novac, Komisija predlaže da bi se domaća putnička željeznica trebala otvoriti za nove sudionike od prosinca 2019. godine.

Tvrtke će biti u mogućnosti ponuditi domaće željezničke putničke usluge u cijeloj EU: ili nude konkurentne komercijalne usluge ili putem natječaja za željeznički ugovora o javnim uslugama, koji čine većinu (preko 90%), od željezničkih putovanja u EU i da će postati predmet obveznog nadmetanja.

Prijedlozi će donijeti jasne prednosti za putnika u smislu bolje usluge, povećanje izbora u kombinaciji sa strukturnim reformama, što bi moglo proizvesti više od 40 milijarde eura

⁵⁰ europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1250_hr.doc (10.5.2014.)

financijskih pogodnosti za građane i tvrtke koje se time bave do 2035. godine, te bi se omogućilo pružanje do oko 16 milijardi dodatnog putničkog-km prema procjenama Komisije.

Nacionalna tržišta u velikoj mjeri ostaju zatvorena. Samo su Švedska i Velika Britanija u potpunosti otvorile svoje tržište, uz Njemačku, Austriju, Italiju, Češku i Nizozemsku nakon njihova djelomičnog otvorenja.

Iskustvo u tim otvorenim tržištima, pokazalo je napredak u kvaliteti i dostupnosti usluga, te se u nekim slučajevima u proteklih 10 godina prijevoz putnika povećao do 50%.

Željeznički sektor ovisi o kvalificiranoj i motiviranoj radnoj snazi. Tijekom sljedećih 10 godina, željeznica će se suočiti s izazovima za privlačenje novih kadrova, koji će zamijeniti trećinu radne snage koja će otići u mirovinu, dok reagira na novom i konkurentskom okruženju. Iskustvo u državama članicama koje su otvorile svoja tržišta pokazuje to bi trebalo dovesti do novih i boljih radnih mjesta.

Ključne činjenice i brojke:⁵¹

- željeznički industrija ima promet od 73 bilijuna eura, te zapošljava 800.000 zaposlenika,
- željeznica je bitna za učinkovito funkcioniranje europskog gospodarstva. Više od 8 milijardi osoba putuje željeznicom svake godine. Željeznicom se prenosi oko 10% teretnog prometa u cijeloj Europi, s procijenjenih prihoda od 13 bilijuna eura,
- na teretnom koridoru Rotterdam Genoa godišnje prometuje oko 130.000 vlakova, što je jednako vrijednosti od oko 4 milijuna kamiona godišnje,
- svake godine tijela javne vlasti ulažu velike svote u željeznički sektor. U 2009 to je iznosilo nekih 46 bilijuna eura subvencija. Ova vrsta javnog financiranja postaje sve rjeđa,
- u zemljama EU-10 gdje se isplata subvencija više nego udvostručila u šest godina, nije osigurala jednako povećanje željezničke potražnje,
- željeznički prijevoz stagnira ili opada u mnogim državama članicama EU-a. Unatoč pozitivnim kretanjima na nekoliko tržišta, udio putnika željeznicom u prometu unutar EU-a je u prosjeku ostalo manje-više nepromijenjen od 2000, na oko 6%, dok se udio teretnog prometa, smanjio se s 11,5% na 10,2%,
- sredinom devedesetih godina u dijelovima Europske Unije, posebice u EU10 pad investicija pridonio je začaranom krugu neodržavanja infrastrukture i voznog parka, te je zbog visokog udjela vlastitih automobila željeznica ostala neaktivna,

⁵¹ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/01/fourth-railway-package_en.htm
(17.5.2014.)

- u mnogim slučajevima, željeznički prijevoznici morali su se povući sa tržišta, a u nekim zemljama poput Španjolske, Portugala ili Bugarskoj sadašnji operateri su u dugovima,
- Europa se suočava s glavnim prometnim izazovima: raste potražnja za prometnom uslugom, (robni prijevoz predviđa povećanje, za oko 40% u 2030. godini (u usporedbi s 2005. godinom) i nešto više od 80% do 2050. godine. Putnički promet će rasti sporije od teretnog prometa: 34% do 2030. godine, a 51% do 2050. godine); kao i povezanih izazova zagušenja, sigurnosti goriva, emisija CO₂ i potrebe za stvaranjem učinkovite prometne infrastrukture kako bi se poduprijele rastuće europsko gospodarstvo,
- prihvaćanje trenutnih negativnih trendova, te neumoljiv pad europskih željeznica, nije opcija.

3.5.2. Europska ribarstvena politika

3.5.2.1. Općenito o ribarstvenoj politici u Europskoj uniji

Europska ribarstvena politike isprva je financirana kroz Financijski instrument za usmjeravanje u ribarstvu za razdoblje od 2007.-2013. godine, a u razdoblju od 2001.-2020. godine financirat će se iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo u vrijednosti 6,5 milijardi eura.

Glavni je cilj strukturne politike u ribarstvu prilagoditi kapacitet flote ribolovnim mogućnostima kako bi se na taj način smanjilo prekomjerno korištenje resursa i tom sektoru osigurala dugoročnost. Zbog toga se radi na modernizaciji flote i povećanju njezine konkurentnosti, uklanja se višak kapaciteta, a sektor se usmjerava prema potpori i cjelovitom razvoju onih obalnih zona koje su jako ovisne o ribarstvu. Novi Europski fond za pomorstvo i ribarstvo pomno slijedi preustroj ukupne zajedničke ribarstvene politike te mu je svrha pomoći ribarima u ispunjenju novih uvjeta poput zabrane odbacivanja ulova, ali će se koristiti i za poboljšanje sigurnosnih i radnih uvjeta i lučke infrastrukture te prikupljanje podataka.

U sklopu zajedničke ribarstvene politike, usvojen je jednostavniji sustav ograničavanja ribolovnog kapaciteta flote Zajednice kako bi se ona bolje uskladila s raspoloživim resursima. Višegodišnji programi usmjeravanja provodili su se od 1983. do 2002. godine u četiri faze, a predstavljali su ključni element strukturne politike. Njihova je namjena bila prilagođavanje

veličine flote država članica Europske unije i usklađenje ribolovnih napora s raspoloživim resursima.

Europski fond za ribarstvo primjenjivao se u razdoblju od 2007. – 2013. godine, a imao je pet prioriteta:

- podrška glavnim ciljevima Zajedničke ribarstvene politike, osobito onih koji su postavljeni reformom iz 2002. To je značilo osigurati održivu eksploataciju ribljih resursa i stabilnu ravnotežu između tih resursa i kapaciteta ribarske flote EU-a;
- povećati konkurentnost i gospodarsku održivost pružatelja usluga u sektoru;
- promicati ekološko ribarstvo i načine proizvodnje;
- osigurati primjerenu potporu za zaposlenike u sektoru;
- olakšati diversifikaciju gospodarskih djelatnosti na područjima ovisnima o ribarstvu.

Ukupni proračun Europskog fonda za ribarstvo za razdoblje od 2007. – 2013. godine iznosio je 3 849 milijuna eura (2 908 milijuna eura za područja konvergencije te 941 milijuna eura za područja bez konvergencije). Omogućeno je financiranje svih sektora industrije – morskog i riječnog ribarstva, poslova ribogojstva, organizacije proizvođača i sektora obrade i marketinga. Raspodjela financijskih sredstava na ovih pet prioriteta bila je u nadležnosti država članica.

Tijekom krize goriva 2008. godine, Europski parlament je usvojio rezoluciju kojom se podupiru ribari i predlažu načini pomoći industriji koja se nalazi u poteškoćama (osobito pozivom Komisiji da ponovo razmotri svoja pravila o državnim potporama – zabranjenim po zakonima EU-a – te da dozvoli najveći iznos potpore od 100 000 eura po brodu, a ne po ribarskom poduzeću).

Parlament je 23. listopada 2013. usvojio u prvom čitanju stajalište o prijedlogu Komisije za Uredbu o Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo, naglašavajući važnost održivog ribarstva i pozivajući na poduzimanje konkretnih mjera za ukidanje pretjeranog korištenja resursa, u kombinaciji s dobrim upravljanjem kapacitetom flote te omogućiti ribarima da žive od ribarenja.⁵²

Na sjednici Europskog parlamenta 2014. godine odobren je Europski fond za pomorstvo i ribarstvo u iznosu od 6,5 milijardi eura. Novac će se trošiti kroz idućih šest godina, a financirati će se projekti koji su nužni da bi se provela nova europska zajednička ribarstvena

⁵² http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.3.4.html (12.5.2014.)

politike te pružila podrška ribarima, kao i uzgajivačima riba i priobalnim zajednicama u prilagodbi na izmijenjena pravila.

3.5.2.2. *Iskustvo Republike Hrvatske*

Za omogućavanje održivog razvoja, sektoru ribarstva namijenjeni su različiti modeli potpora, kako putem nacionalnih sredstava, tako i putem EU fondova. Financiranje mjera i ostvarivanje postavljenih ciljeva države članice putem EU fondova vrši se putem modela strukturnih potpora, odnosno posebno kreiranih fondova za određena vremenska razdoblja. Za sektor ribarstva su to Europski fond za ribarstvo u razdoblju 2007. -2013. godine, te Europski fond za pomorstvo i ribarstvo koji će se odnositi na razdoblje 2014. – 2020. godine. Za razliku od strukturne potpore gdje državni proračun sudjeluje u određenom postotnom iznosu u ukupnom iznosu javne potpore, državna potpora u ribarstvu podrazumijeva one mehanizme potpore kada država sama, bez sufinanciranja od strane EU fondova vrši sufinanciranje određenih mjera za razvoj sektora ribarstva. Takva državna potpora ima propisane stroge uvjete, kriterije, način dodjele i obvezu izvještavanja.

Obzirom na posebne uvjete koje je Republika Hrvatska dobila kroz Ugovor o pristupanju, državna potpora u našem se slučaju može podijeliti na postojeću državnu potporu i državnu potporu sukladno pravnoj stečevini. Postojeća državna potpora je iznimka za Republiku Hrvatsku koja podrazumijeva mogućnost zadržavanja onih modela državne potpore koje je Republika Hrvatska provodila do pristupanja Europskoj uniji i to tijekom trogodišnjeg razdoblja od pristupanja.⁵³

Prema odredbama Ugovora o pristupanju RH Europskoj uniji, Hrvatskoj je nakon ulaska u EU omogućeno zadržavanje postojećih potpora u ribarstvu tijekom sljedeće tri godine, pod uvjetom da RH obavijesti Europsku komisiju najkasnije do 1. studenoga 2013. godine o modelima potpora koje namjerava zadržati nakon ulaska u EU.

Ministarstvo poljoprivrede će do 2016. godine subvencionirati potpore u ribarstvu usmjerene na:

- održavanje eko sustava ribnjaka,
- razvoj ribarskih zadruga,

⁵³ <http://mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=16> (12.5.2014.)

- sufinanciranje dijela troškova zbog otežanih uvjeta i povećanih troškova poslovanja u ribarstvu,
- tržišna kompenzacija,
- model poticanja proizvodnje u ribarstvu,
- otkup povlastica ili alata unutar povlastica za obavljanje gospodarskog ribolova na moru,
- potpore investicijama u ribarska plovila.

Osim ovih državnih potpora, Europskoj komisiji prijavljeni su i :

- modeli potpora u ribarstvu koji su se provodili od strane regionalne i lokalne uprave i samouprave,
- potpore koje su se provodile u obliku subvencionirane kamate putem kreditnih plasmana preko Hrvatske banke za obnovu i razvoj.

Modeli potpore, čija je provedba kontinuirana, a namjena kompenzacijska, su :⁵⁴

- sufinanciranje dijela troškova zbog otežanih uvjeta i povećanih troškova poslovanja u ribarstvu (plavi dizel)
- tržišna kompenzacija,
- model poticanja proizvodnje u ribarstvu.

Republika Hrvatska danom pristupanja u punopravno članstvo u Europskoj uniji u okviru Europskog fonda za ribarstvo (programsko razdoblje 2007.-2013.) imala je na raspolaganju 8,7 milijuna eura. Ovaj iznos predstavlja doprinos EU dok je Republika Hrvatska na taj iznos predvidjela udio od 2,9 milijuna eura što ukupno iznosi 11,6 miliona eura za provedbu mjera utvrđenih Operativnim programom za ribarstvo. Kako bi mogla koristiti raspoloživa sredstva iz ovoga fonda EU, Republika Hrvatska morala je izraditi dva dokumenta i to: Nacionalni strateški plan razvoja ribarstva i Operativni program za ribarstvo.⁵⁵

Ukupna financijska omotnica Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo za 2014. godinu iznosi 6,4 milijarde eura od čega je za države članice predviđeno 5,7 milijardi eura. Alokacija koja se stavlja Hrvatskoj na raspolaganje iznosi 29 milijuna eura godišnje.

"Priliku za naše ribare vidim u tome što će Europski fond za pomorstvo i ribarstvo u 2014. godini osigurati 40.000 eura za ribare iznad 50 godina, da ponude dvogodišnji plaćen posao

⁵⁴ http://www.hok.hr/press/novosti/cehovi/ribarima_osigurane_potpore_do_kraja_lipnja_2016 (12.5.2014.)

⁵⁵ <http://mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=426> (12.5.2014.)

mlađim osobama ispod 35 godina, kako bi i oni naučili o održivom ribolovu" - objašnjava SDP-ov eurozastupnik Tonino Picula.

Hrvatskim ribarima će se također omogućiti i subvencije da obnove ili zamijene svoja plovila s onima koja manje zagađuju.

Iznos od 75.000 eura bit će rezerviran za ribare ispod 40 godina, koji imaju najmanje pet godina profesionalnog iskustva kako bi im se omogućila kupnja plovila za mali obalni ribolov starih između pet i trideset godina.

S obzirom na dosadašnja iskustva, očekuje se da bi pri kupnji plovila koje nije duže od 24 metra, Europska unija dala 50% nepovratnih sredstava dok bi drugih 50% trebao osigurati sam ribar.⁵⁶

Obavljanje malog ribolova bit će do kraja veljače 2014. godine dopušteno osobama koje imaju važeće odobrenje za mali ribolov i potvrdu o uplaćenju naknadi za obavljanje malog ribolova za 2013., a od početka ožujka do kraja ove godine moći će ga obavljati samo mali ribari u dobi 60 i više godina s prebivalištem na otocima ili poluotoku Pelješcu, doznaje se iz Ministarstva poljoprivrede koje će uskoro objaviti pravilnik kojim će propisati mali ribolov.

Tim će se pravilnikom, kako navode, propisati tko će i do kada zadržati pravo obavljanja malog ribolova u 2014. te kriteriji za izdavanje potvrde o pravu na obavljanje malog ribolova bez obveze plaćanja naknade za 2014.

Mali će ribolov biti dopušten do 28. veljače 2014. svim osobama koje imaju važeće odobrenje za njega i potvrdu da su platili naknadu za 2013. ili da imaju pravo na obavljanje malog ribolova bez obveze plaćanja naknade.

Nakon toga, od 1. ožujka do 31. prosinca 2014., mali ribolov će moći obavljati samo osobe koje posjeduju važeće odobrenje i potvrdu o pravu na obavljanje malog ribolova bez obveze plaćanja naknade za ovu godinu, ali uz određene kriterije.

Ti kriteriji su, kako navode iz Ministarstva, da imaju prebivalište na otocima ili poluotoku Pelješcu, da u 2014. navršavaju 60 godina života ili su stariji, da su ostvarili ukupan dohodak u 2013. koji po članu kućanstva mjesečno ne prelazi 50 posto proračunske osnovice.

⁵⁶ <http://www.slobodnadalmacija.hr/Hrvatska/tabid/66/articleType/ArticleView/articleId/242458/Default.aspx> (12.5.2014.)

Ti će mali ribari moći nastaviti obavljati mali ribolov do kraja godine kao i do sada, ističu iz Ministarstva i dodaju kako će ostali u dobi od 60 i više godina to moći temeljem podnesenog zahtjeva za izdavanje povlastice do izdanja rješenja o njihovu zahtjevu.

Povlastice će biti izdane samo onim malim ribarima koji zadovolje uvjete za izdavanje povlastice, svim ostalima će zahtjev biti odbijen, poručuju iz resora poljoprivrede.

"Nakon 1. siječnja 2015. dosadašnji će mali ribari moći obavljati ribolov mrežama stajaćicama samo ako imaju povlasticu za mali obalni ribolov, a svi ostali će moći obavljati ribolov ribolovnim alatima koji su dopušteni u sportskom ili rekreacijskom ribolovu te će trebati izvaditi godišnje dozvole za te oblike ribolova", navode iz Ministarstva.

Objašnjavaju, naime, kako je prema propisima u EU dozvoljena upotreba mreža stajaćica samo u gospodarskom ribolovu te kako se Hrvatska u pregovorima s EU s obvezala da će to poštivati i ukinuti kategoriju malog ribolova. Dogovoreno je postupno smanjivanje, pa tako s 31. prosincem 2014. taj oblik ribolova prestaje postojati.

U pregovorima je dogovoreno da se pod određenim uvjetima dijelu malih ribara omogući prelazak u gospodarski ribolov, a svi ostali koji ne zadovoljavaju te uvjete mogu se nastaviti baviti ribolovom koristeći ribolovne alate koji su dozvoljeni u sportskom ili rekreacijskom ribolovu.⁵⁷

3.5.3. Osnovna obilježja zajedničke poljoprivredne politike EU

Zajednička poljoprivredna politika već je gotovo 50 godina najvažnija ali i najintegriranija zajednička politika Europske unije. Korijeni CAP-a (Common Agricultural Policy) sežu u 50-te godine 20-og stoljeća.

Od utemeljenja CAP-a pa do 2011. godine mnogo se toga promijenilo, provedeno je više reformi CAP-a, međutim, Zajednička poljoprivredna politika i dalje je jedno od najvažnijih područja djelovanja i koncentracije sredstava kojima raspolaže EU. Takav položaj poljoprivrede zauzima iz više razloga. Prije svega, zbog toga što EU za nju izdvaja velika sredstva iz svog proračuna. U 2010. godini ta izdvajanja čine oko 42% proračuna, a u 70-tim godinama prošlog stoljeća povremeno su iznosila gotovo 70% proračuna EU. Zatim, takav

⁵⁷ <http://liderpress.hr/biznis-i-politika/hrvatska/tko-ce-se-smjeti-baviti-malim-ribolovom/> (12.5.2014.)

položaj poljoprivreda zauzima i zbog velikog broja ljudi i područja koje obuhvaća. Gotovo 60% stanovništva, u 28 zemalja članica EU, živi u ruralnim područjima, a ona pak čine 90% teritorija EU (od čega su više od pola poljoprivredno obrađene površine). I na kraju, poljoprivreda ima poseban značaj i zbog simbolične važnosti te prijenosa suvereniteta u tom području s nacionalnog na viši europski stupanj.

Uredbom Vijeća (EC) br. 1290/2005 od 21. lipnja 2005. godine o financiranju Zajedničke poljoprivredne politike uvedene su velike promjene u načinu financiranja CAP-a, a u svrhu njega pojednostavljenja te jačanja proračunske discipline, stvorena su dva nova fonda kojima se financiraju rashodi u poljoprivredi a koja čine dio općeg proračuna EU. To su⁵⁸:

- Europski poljoprivredni garancijski fond (European Agricultural Guarantee Fund – EAGF) – financira direktna plaćanja poljoprivrednicima i mjere reguliranja poljoprivrednih tržišta, kao što su intervencije i izvozne naknade,
- Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (European Agricultural Fund for Rural Development – EAFRD) – financira programe ruralnog razvoja zemalja članica.

Zajednička poljoprivredna politika uspjela je postići ciljeve koji su joj postavljeni, pa je tako povećana proizvodnja, podignuta produktivnost, stabilizirano je unutarnje tržište, osigurana distribucija do potrošača i poboljšana zaštita proizvođača od previranja na svjetskom tržištu. Međutim, usporedni s pozitivnim pojavile su se i negativne posljedice. Ponajprije ta da je proizvodnja uvelike premašila potrebe unutarnjeg tržišta te tako stvorila velike poljoprivredne viškove, pa su višestruko porasla i izdvajanja za potporu poljoprivredi.

Upravo radi razrješavanja problema koji su se pojavili primjenom Zajedničke poljoprivredne politike, i to ne samo onih na komunitarnoj razini već i onih na međunarodnom planu gdje je EU godinama oštro kritizirana zbog svog izrazitog poljoprivrednog protekcionizma, od nastanka CAP-a 1962. godine provedeno je više reformi.

Reforma CAP-a 2003. godine predvidjela je i jačanje politike ruralnog razvoja sa više sredstava EU. Naime, sva gospodarstva koja imaju pravo na potporu u potpunosti su dobila iznos do 5 000 eura od ukupnog direktnog plaćanja, ali za plaćanja iznad te razine dobila su 95% vrijednosti, a razlika od 5% preusmjerila se u proračun za ruralni razvoj. Također, najmanje 80% financiranja ruralnog razvoja alociralo se članicama u kojima se novac generira. To umanjeje namijenjeno ruralnom razvoju naziva se modulacija.

⁵⁸ http://ec.europa.eu/agriculture/cap-funding/index_en.htm (5.4.2014.)

Krajem 2008. godine ministri poljoprivrede EU postigli su politički sporazum o tzv. "zdravstvenoj provjeri" Zajedničke poljoprivredne politike.⁵⁹ Cilj je "zdravstvene provjere" unaprijediti reforme CAP-a otpočete 2003. godine. Prije svega, želi se procijeniti da li reformirani CAP funkcionira najbolje što može u proširenoj Europskoj uniji, ali i na višoj međunarodnoj razini. "Zdravstvena provjera" stoga ne predstavlja novu reformu već pokušaj da se CAP modernizira, pojednostavi i osuvremeni. Također bi trebala ukloniti ograničenja poljoprivrednicima te im tako pomoći da bolje odgovore na zahtjeve tržišta i pri suočavanju sa novim izazovima.

Iako poljoprivreda sudjeluje u BDP-u Europske unije sa manje od 2% za nju se izdvaja preko 55 milijardi eura godišnje tj. oko 40% ukupnog proračuna EU. Međutim, udio troškova CAP-a u BDP-u Unije manji je od 0,5%, a osim toga on i opada (od 0,54% BDP-a početkom 90-tih godina prošlog stoljeća, na 0,43% 2004. godine, i 0,33% u 2013. godini),⁶⁰ pa je kao takav prihvatljiv za Zajednicu. U prosjeku, svaki građanin EU izdvaja oko 2 eura tjedno za financiranje CAP-a, što i nije velika cijena za opskrbu zdravom hranom i za opstanak sela.

Cjelokupni sustav poljoprivrednog protekcionizma Zajednice proizlazi zapravo iz njezine Zajedničke poljoprivredne politike. U tom sustavu najvažniju ulogu ima zajednička politika tržišta, odnosno, politika, poljoprivrednih cijena Europske unije.

Sustav zaštite poljoprivrednog tržišta u Europskoj uniji predstavlja kombinirane mehanizme tzv. defenzivnog protekcionizma (zaštita domaće proizvodnje i dohotka) i ofenzivnog protekcionizma (poticaj i potpora izvozu).⁶¹ On funkcionira prvenstveno preko mehanizma cijena.

EU je oduvijek podržavala i štitila svoju proizvodnju šećera. Tako je ulaz šećera na tržište EU bio omogućen samo zemljama u razvoju koje su imale preferencijalne trgovinske ugovore. Zbog daljnje neodrživosti i nekonkurentnosti takvog sustava te zbog međunarodnih pritisaka, prvenstveno WTO-a, EU je 2005. godine odlučila provesti radikalnu reformu šećernog sektora, prvu ozbiljnu u posljednjih 40-ak godina.

Reforma tržišta šećera odnosi se na promjene sustava zaštite proizvođača šećera i smanjenje subvencija. Ona bi trebala osigurati budućnost za proizvodnju šećera u EU, te ojačati poziciju

⁵⁹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-09-1568_en.htm (5.4.2014.)

⁶⁰ http://ec.europa.eu/agriculture/index_en.htm (5.4.2014.)

⁶¹ Kandžija V., Cvečić i.,: Makrosustav Europske unije, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2008., str. 96.

EU u trgovinskim pregovorima pri WTO-u. U tom smislu, glavni ciljevi provođenja reforme su:⁶²

- osigurati buduću konkurentnost industrije šećera EU, smanjenjem neprofitabilnih proizvodnih kapaciteta
- stabilizirati tržišta i jamčiti raspoloživost opskrbe šećerom i
- pridonijeti omogućavanju dostojnog životnog standarda za poljoprivrednu zajednicu, putem instrumenata uspostavljenih za ublažavanje značajnih, izravnih i neizravnih, socijalnih i ekonomskih utjecaja na poljoprivrednu zajednicu u područjima najviše pogođenim reformom.

Zemlje članice Europske unije posve su se približile ciljevima reforme u sektoru šećera, kojom je predviđeno smanjenje proizvodnje i cijena koji su dugo vremena bili u neskladu s potražnjom na tržištu.

Do kraja 2009. godine reforme u sektoru šećera, dogovorene 2005. godine, u cijelosti su provedene. One su donijele kraj proizvodnje šećera u pet zemalja članica EU i velika smanjenja proizvodnih kvota, između 44,6 i 74% na nacionalnoj razini dodijeljenih kvota, u još šest zemalja članica EU.

Kao posljedica svega, proizvodnja šećera u EU koncentrirana je u sedam zemalja članica s najvišim prinosima šećera, te zemlje čine 70% proizvodnje šećera Europske unije. Izlaz najmanje konkurentnih proizvođača iz šećernog sektora poboljšao je prosječnu konkurentnost sektora šećera EU, kako na razini proizvodnje šećerne repe tako i kod njene prerade. Također je omogućio prerađivačima repe da prošire svoju djelatnost na preradu uvezanog sirovog šećera od šećerne trske. Ova kretanja su potpuno u skladu s osnovnim ciljem procesa reforme Zajedničke poljoprivredne politike EU da se proizvodnja šećera "premjesti" u područja EU koja su najpogodnija za njegovu proizvodnju.

Premda su proizvodne kvote bile smanjene u svim zemljama članicama EU to nije uvijek rezultirao stvarnim smanjenjem obujma proizvodnje šećerne repe. 2009. godine proizvodnja šećera u Njemačkoj, koja je druga po veličini po dodijeljenoj nacionalnoj kvoti u EU, bila je 28,6% iznad kvote nakon reforme, a zapravo je premašila i razinu kvota prije reforme.⁶³

⁶² <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/5996726.PDF> (6.4.2014.)

⁶³ <http://agritrade.cta.int/en/Publications/Executive-briefs> (6.4.2014.)

Proizvodnja biogoriva je bila razlog za ovu izvanvotnu proizvodnju u Njemačkoj. U ovom kontekstu, politika biogoriva EU očito će igrati važnu ulogu u budućnosti sektora šećerne repe Europske unije.

Proces restrukturiranja bio je radikalniji za industriju šećera EU, iako je ona bila u procesu restrukturiranja već godinama, mnogo prije reforme CMO-a šećera 2006. godine. U razdoblju od 2000.-2005. godine bilo je zatvoreno 68 tvornica u EU-25, prosječno 11 godišnje. Reforma CMO-a pospješila je brzinu zatvaranja tvornica, pa su između 2006. i 2008. godine u EU-27 zatvorene još 83 tvornice, što je gotovo 28 tvornica godišnje.⁶⁴

Sveukupno, europski prerađivački kapaciteti smanjili su se za 60% između 2000. i 2008. godine. Broj tvornica šećera u EU-27 smanjen je za 44% od kada je 2006. godine usvojena reforma CMO-a, od 189 tvornica u 2005/2006 na 106 tvornica u 2009/2010 godini. Istovremeno, prosječna veličina tvornica šećera nastavila se povećavati, posebno u zemljama zapadne Europe (EU-15) gdje je koncentrirana glavna proizvodnja šećerne repe EU, tj. oko 85% ukupne proizvodnje šećerne repe u 2009. godini.

Prije reforme više od 300 000 poljoprivrednika u EU uzgajalo je repu, na prosječnoj površini od oko 7 hektara po poljoprivrednom gospodarstvu. Nakon reforme oko 170 000 poljoprivrednika uzgaja šećernu repu u EU, na prosječnoj površini od oko 9 hektara po poljoprivrednom gospodarstvu. Ukupna površina na kojoj se uzgaja šećerna repa smanjila se s više od 2 milijuna hektara prije reforme na razini od oko 1,5 milijuna hektara u EU-27.

Broj zaposlenih u sektoru šećera također je slijedio trend smanjenja. Tijekom tržišne godine 2008/2009 broj zaposlenih bio je 31 280, što je pad od 41% u odnosu na 2004/2005 godinu, kada je zaposlenih u sektoru šećera EU-25 bilo 52 960.⁶⁵ Unatoč činjenici da se broj izravno zaposlenih smanjio tijekom posljednjih godina, prerađivačka industrija šećerne repe zadržava važnu ekonomsku funkciju u ruralnim područjima, gdje garantira radna mjesta i mjesta za obuku. Osim što su prerađivači šećerne repe, tvornice šećera također su partneri brojnim malim poduzećima i pomoćnim dobavljačima. Uzimajući u obzir izravno i neizravno zapošljavanje, tvornice šećerne repe u EU podržavaju oko 180 000 radnih mjesta i doprinose prihodima za 170 000 poljoprivrednih gospodarstava.

⁶⁴ <http://www.cefs.org/> (6.4.2014.)

⁶⁵ Ibidem

4. ANALIZA PROTEKCIONISTIČKIH MJERA U REPUBLICI HRVATSKOJ

4.1. KRIZA U REPUBLICI HRVATSKOJ

U Hrvatsku je kriza došla nešto kasnije. Iako je kriza već poprimila katastrofalne razmjere u svijetu, a bilo je očito da je zahvatila i zemlje u okruženju, Hrvatska vlada na čelu sa Ivom Sanaderom, predsjednikom vlade (podnio ostavku 1.7.2009.), i Ivanom Šukerom, ministrom financija, je zakašnjelo reagirala, do zadnjeg trenutka negirajući da nam kriza uopće i prijete. Pri kraju 2007. godine Crobex je počeo tonuti (sa 5.355 bodova u 2007. na 1.239 u 2009. godini), da bi se sljedeće godine usporila gospodarska aktivnost. Kad je recesija napokon i „priznata“, Hrvatska vlada je mlako i nedovoljno reagirala. U tim trenucima, javnost mora biti svjesna na koji način država planira rješavati pitanje državne likvidnosti, te ona mora jasno definirati sadašnje stanje, te smjernice kako dalje. Sve to je izostalo.

Prava recesija je pogodila Hrvatsku u 2009. godini. U ožujku iste godine Vlada je uputila nacrt rebalansa u Sabor. Taj je nacrt predviđao smanjenje prihoda za 6,4% i rashoda za 4,3% u usporedbi s proračunom usvojenim samo tri mjeseca ranije, u prosincu 2008. godine.

No već u lipnju je postalo jasno da su ključne pretpostavke rebalansa proračuna nerealne. Oštar pad prihoda, koji je započeo već u drugoj polovici 2008. godine, produbio se u prvoj polovici 2009. godine. U prvom tromjesečju zabilježen je pad BDP-a od 6,7% na godišnjoj razini, prihodi od PDV-a i trošarina smanjeni su za 19% na godišnjoj razini, a prihodi od poreza na dobit smanjeni su za 11%.⁶⁶ Takvi rezultati su završili sa novim rebalansom proračuna u srpnju, a uskoro je uslijedio i treći pokazujući kako Vlada nema jasnu viziju izlaska iz krize.

Najpoznatija mjera rebalansa je svakako „krizni porez“, odnosno povećanje stope PDV-a sa 22% na 23% na dohodak veći od 3000 kuna mjesečno. Time je Vlada planirala uprihoditi dodatne 1,2 milijarde kuna. Od 1.3.2012. opća stopa PDV-a se povećala sa 23% na 25%. Time je Vlada planirala uprihoditi dodatne 2,5 milijarde kuna.⁶⁷

⁶⁶ <http://www.hanfa.hr/> (15.5.2014.)

⁶⁷ <http://www.dzs.hr/> (15.5.2014.)

Takvim događanjima, naviknuti stalnim „povećanjima“ i „poskupljenjima“, najpopularnijim mjerama vlade, Hrvatsku je svrstalo uz bok europskim državama sa najvišim PDV-om.

Prosječna zaposlenost je pala sa 1.554,805 u 2008. na samo 1.411,238 zaposlenih u 2011. godini, a nezaposlenost je narasla sa 236,741 u 2008. na 305,333 nezaposlenih u 2011. godini, dok je stopa rasta BDP-a pala sa 5,6% u 2007. godini na -5,8% u 2009. godini.⁶⁸ Podaci za 2011. godinu pokazuju i neke pozitivne strane. Stopa rasta BDP se vratila na nulu (u 2011. godini), realne neto plaće se počinju oporavljati (sa -0,5% stope rasta u 2010. na -0,4% u 2011.), broj turističkih noćenja turista se povećava (sa stope rasta -1,4% u 2009. na 7,0% u 2011.), a na Zagrebačkoj burzi dolazi do rasta prometa (rast od 18,2% u 2010. u odnosu na godinu prije).⁶⁹

U prvom tromjesečju 2012. godine bruto domaći proizvod je zabilježio realno međugodišnje smanjenje od 1,3%. Promatrajući komponente s rashodne strane bruto domaćeg proizvoda, sve komponente izuzev izvoza i uvoza roba i usluga zabilježile su smanjenje u usporedbi s prvim tromjesečjem 2011. Najveće realno međugodišnje smanjenje ostvarile su bruto investicije u fiksni kapital (-2,8%), a slijedi državna potrošnja (-1,5%), potrošnja neprofitnih ustanova koje služe kućanstvima (-0,5%) te potrošnja kućanstava (-0,3%). Izvoz roba i usluga zabilježio je realni rast od 2,4%, a uvoz roba i usluga rast od 1,1%

Naime, u 2012. zabilježeno je smanjenje industrijske proizvodnje od 6,6%, realnog prometa od trgovine na malo od 5,9%, robnog izvoza od 9,7% te robnog uvoza od 1,7%. Broj turističkih noćenja povećan je u istom razdoblju 14,2%. Građevinski radovi ostvarili su u travnju 2012. godine pad od 10,0%.⁷⁰

U 2014. godini trenutni broj nezaposlenih u Hrvatskoj premašio je brojku od 380 tisuća, te iznosile 380.116. Kako je krajem prosinca 2013. godine u evidenciji HZZ-a bilo registrirano 363.411 nezaposlenih, proizlazi kako je u samo nešto više od mjesec dana broj nezaposlenih porastao za 16,7 tisuća osoba. U odnosu pak na kolovoz, mjesec s najnižom nezaposlenošću u 2013. godini, broj nezaposlenih na početku veljače 2014. viši je za gotovo 66,5 tisuća.⁷¹

⁶⁸ <http://www.hzz.hr/> (15.5.2014.)

⁶⁹ <http://www.dzs.hr/> (15.5.2014.)

⁷⁰ Smjernice ekonomske i fiskalne politike za razdoblje 2013.-2015., Ministarstvo financija, Zagreb, 2012. godina, str.11-12

⁷¹ <http://www.jutarnji.hr/crne-brojke-broj-nezaposlenih-premasio-380-000--cak-66-000-ljudi-vise-na-burzi-nego-u-veljaci-2013-/1161734/> (15.5.2014.)

Institucionalne reforme i jaka ekonomska politika predstavljaju preduvjet ekonomskog rasta, stabilnosti i povećanja zaposlenosti neke države. Državna liberalna politika bez intervencije u ekonomska pitanja u bliskoj budućnosti neće smanjiti već će stvoriti još veću neravnotežu.

4.2. DRŽAVNE POTPORE PROMETU

Pravila o potporama kopnenom prometu obuhvaćaju prijevoz željeznicom, cestom i unutarnjim plovnim putovima. Potpore za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa dodjeljuju se kopnenom prometu temeljem ugovora o javnim uslugama, koji mora sadržavati sljedeće: definiciju javne usluge i područje na koje se odnosi; parametre za obračun naknade, utvrđene unaprijed na transparentan i objektivan način; opseg i narav dodijeljenih isključivih prava; način rasporeda rashoda koji proizlaze iz obveze pružanja javnih usluga. U djelatnosti željezničkog prometa potpore se korisnicima daju za financiranje željezničke infrastrukture, za obnovu i nabavu voznog parka, za koordinaciju željezničkog prometa i za restrukturiranje poduzetnika u teškoćama.

Potpore se sukladno programima mogu dati sektoru pomorskog prometa sa svrhom poticanja upisa u registre ili povratak pod zastavu Republike Hrvatske, konsolidacije pomorskog sektora, poboljšanja pomorskog know-how-a i promicanja novih usluga u području kratkopružnog pomorskog prijevoza. U pomorskoj kabotaži potpore se mogu dati kao naknada za obavljanje javne službe i za kratkopružni pomorski promet u cilju postizanja održive i sigurne pokretljivosti i poboljšanja prometne učinkovitosti. Dozvoljene su i potpore za rashode zapošljavanja u pomorstvu (smanjene stope doprinosa za socijalno osiguranje i poreza na prihod pomoraca) potpore za usavršavanje časnika ili naknade plaća za vrijeme usavršavanja te za profesionalno usavršavanje ribara na otvorenim morima, koji žele raditi kao pomorci. Potpore za obnovu pomorske flote mogu se dodijeliti ako im je konačni cilj smanjivanje flote, a smiju se dodijeliti i potpore za investicije zbog postizanja veće sigurnosti, poboljšanja opremljenosti plovila i poticanja uporabe čistih i sigurnih plovila. Moguće je odobriti i potpore za restrukturiranje pomorskih poduzetnika kao i potpore sukladne pravilima o regionalnim potporama.

Pravila o potporama zračnom prometu odnose se na zračne prijevoznike i djelatnosti koje oni koriste, poput škola letenja, trgovine u slobodnim carinskim zonama, franchisinga i

zrakoplovnih naknada. Potpore za zračni promet se dodjeljuju za zaštitu okoliša, istraživanje i razvoj, male i srednje poduzetnike, zapošljavanje, usavršavanje i regionalni razvoj. Operativne potpore se mogu dodijeliti za direktno subvencioniranje zračnih putova, ukoliko se daju za obavljanje javne službe i kao potpora socijalne prirode namijenjena pojedinim kategorijama putnika neovisno o porijeklu usluge. Potpore za restrukturiranje je moguće odobriti samo jednom, ukoliko ne uzrokuju povećanje kapaciteta te ukoliko poduzetnik ne pribavlja udjele kod drugih zračnih prijevoznika. Potpora za sanaciju se može dodijeliti isključivo radi pripreme plana restrukturiranja. Potpore se mogu odobriti i zračnim lukama za izgradnju, korištenje, održavanje i upravljanje infrastrukturom, opremu, pružanje pomoćnih usluga i obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa.⁷²

Potpore sektoru prometa u 2012. iznosile su 1.595,6 milijuna kuna, što je povećanje za 14,1 posto odnosno 196,6 milijuna kuna u odnosu na 2011. kada su te potpore iznosile 1.399 milijuna kuna, te povećanje za 4,7 % odnosno 71,1 milijun kuna u odnosu na 2010. kada su potpore iznosile 1.524,5 milijuna kuna.

Najveći dio dodijeljenih potpora u sektoru prometa odnosi se na željeznički promet, i to iznos od 963,3 milijuna kuna, s udjelom dodijeljenih potpora u sektoru prometa od 60,4 posto, na pomorski promet se odnosi iznos od 375 milijuna kuna ili 23,5 posto udjela, te na zračni promet se odnosi iznos od 257,3 milijuna kuna ili 16,1 % udjela u sektoru prometa.

⁷² <http://www.aztn.hr/drzavne-potpore/54/odluke-vlade-rh> (7.4.2014.)

Tablica 1 Potpore sektoru za razdoblje 2010. - 2012. u mil. kuna

Promet	2010.	2011.	2012.
Željeznički promet	849,7	754,9	963,3
Pomorski promet	378,8	382,8	375,0
Zračni promet	296,0	261,3	257,3
UKUPNO	1.524,5	1.399,0	1.595,6
Udio (%) u posebnim sektorima	36,54	39,82	43,48
Udio (%) u ukupnim državnim potporama (bez poljoprivrede i ribarstva)	28,57	29,23	30,36
Udio (%) u ukupnim državnim potporama	16,25	15,49	18,14
Udio (%) u BDP-u	0,47	0,42	0,48

Izvor: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. Godinu, str. 59

Najveći dio dodijeljenih potpora u sektoru prometa u 2012. odnosi se na subvencije, koje su dodijeljene u iznosu od 860,2 milijuna kuna i čine 53,9 posto ukupno dodijeljenih potpora sektoru prometa, dok su potpore putem jamstava te plaćanja za protestirana jamstva dodijeljene u iznosu od 735,4 milijuna kuna i čine 46,1 % udjela navedenih potpora.

Tablica 2 Potpore dodijeljene sektoru prometa prema instrumentima za razdoblje 2010. - 2012. u mil. kuna

	2010.	2011.	2012.
Subvencije	1.214,9	1.077,8	860,2
Jamstva	309,6	321,2	735,4
UKUPNO	1.524,5	1.399,0	1.595,6

Izvor: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu, str. 60

U 2012. su osim potpora u sektoru prometa dodjeljivane i potpore male vrijednosti u iznosu od 7,6 milijuna kuna, stoga, ukoliko bi se one pridodale potporama dodijeljenim u iznosu od 1.595,6 milijuna kuna, ukupno dodijeljene potpore sektoru prometa iznosile bi 1.603,2 milijuna kuna.

Za ostali kopneni promet (cestovni i riječni promet), na lokalnoj razini u 2012. dodijeljene su potpore u iznosu od 37,5 milijuna kuna.

U 2012., pomorskom prometu je dodijeljeno 375 milijuna kuna potpora u obliku subvencija, što je smanjenje za 2 %, odnosno 7,8 milijuna kuna u odnosu na 2011. kada je dodijeljeno 382,8 milijuna kuna, te smanjenje za 1 % ili 3,8 milijuna kuna u odnosu na 2010. kada su te potpore iznosile 378,8 milijuna kuna.

Potpore sektoru prometa u 2012. u ukupnim potporama imaju udio od 4,3 %, dok je taj udio u sektorskim potporama 10,2 %, a udio u sektoru prometa iznosi 23,5 %.

Agencija za obalni linijski pomorski promet je u 2012. dodijelila potpore pomorskom prometu u ukupnom iznosu od 375 milijuna kuna temeljem Programa prometnog povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno, poduzetnicima koji obavljaju pomorski prijevoz sukladno Zakonu o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu. Korisnici potpora su: Jadrolinija, G&V Line d.o.o., U.T.O. Kapetan Luka, Miatrade d.o.o., Linijska nacionalna plovidba d.d., TUO Mankul, Mediteranska plovidba i ostali.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je uz naprijed navedene potpore, dodjeljivalo i potpore male vrijednosti u iznosu od 7,6 milijuna kuna u obliku subvencija za djelatnost pomorskog prometa sukladno Programu subvencioniranja razlike u cijeni pogonskog goriva brodarima (malim poduzetnicima) u nacionalnoj plovidbi u razdoblju od 2010. do 2012. (3,9 milijuna kuna), te Programu izgradnje i rekonstrukcije putničke i izletničke flote za potrebe hrvatskih privatnih brodara - malih poduzetnika u razdoblju od 2010. do 2012. (3,7 milijuna kuna).⁷³

4.2.1. Državne potpore željeznici

Potpore željezničkom prometu u 2010. godini više su za 140,2 milijuna kuna ili 20% u odnosu na 2009. godinu kada su iznosile 709,5 milijuna kuna. Potpore željezničkom prometu u 2010. godini sudjeluju s 9% u ukupno dodijeljenim potporama.

Prema instrumentima dodjele, potpore željezničkom prometu su 2009. i 2010. godine dodjeljivane u obliku subvencija sukladno Programu poticanja željezničkog, putničkog i

⁷³ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2010. Godinu, str. 50-52

kombiniranog prometa, dok su u prethodnim godinama bile dodjeljivane i kroz kapitalna ulaganja. U 2010. godini, temeljem navedenog Programa dodijeljeno je 709,7 milijuna kuna subvencija, pri čemu se iznos od 396 milijuna kuna odnosi na poticanje putničkog i kombiniranog prijevoza. Iznos od 313,7 milijuna kuna Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo je za provedbu Programa restrukturiranja i modernizacije željeznica.

Također, u 2010. godini i Ministarstvo financija izdalo je državna jamstva u iznosu od 140 milijuna kuna, poduzetnicima HŽ Cargo d.o.o. i HŽ Vuča vlakova d.o.o.

Ovdje treba napomenuti kako je Hrvatskim željeznicama u promatranom razdoblju dodijeljeno znatno više sredstava iz državnog proračuna. No, kako se radi o sredstvima koja se odnose na obnovu i modernizaciju infrastrukture koja je namijenjena svim stvarnim i potencijalnim korisnicima odnosno budućim operatorima na ovom tržištu, tako se ta sredstva ne smatraju državnim potporom. Iako, u ovom trenutku, dok još nije došlo do liberalizacija toga tržišta, od tih ulaganja korist imaju isključivo Hrvatske željeznice.

Pored sredstava iz državnog proračuna, željeznici su u 2010. godini dodijeljene i potpore od strane jedinica lokalne i područne samouprave u iznosu od 81 milijuna kuna.⁷⁴

U 2012., potpore željezničkom prometu dodijeljene su u iznosu od 963,3 milijuna kuna te su više za 27,6 % ili 208,4 milijuna kuna u odnosu na 2011., i više su za 13,4 % ili 113,6 milijuna kuna u odnosu na 2010. Kako je naprijed i navedeno, potpore željezničkom prometu imaju udio od 10,9 % u ukupno dodijeljenim potporama te udio od 60,4 % u sektoru prometa. Najveći dio navedenih potpora dodijeljen je kroz jamstva u iznosu od 563,1 milijun kuna, putem subvencija 392,9 milijuna kuna te kroz plaćanja za aktivirana jamstva 7,3 milijuna kuna.

Ministarstvo financija je u 2012. izdalo državna jamstva u iznosu od 563,1 milijun kuna poduzetnicima HŽ Cargo d.o.o. i to iznos od 345,3 milijuna kuna za financiranje tekuće likvidnosti i zbrinjavanje viška zaposlenih, te poduzetniku HŽ Putnički prijevoz d.o.o. iznos od 217,8 milijuna kuna za financiranje tekuće likvidnosti. Isto ministarstvo je u 2012. aktiviralo izdana jamstva poduzetniku HŽ Cargo d.o.o. u iznosu od 7,3 milijuna kuna.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture je u 2012. dodijelilo subvencije u ukupnom iznosu od 392,9 milijuna kuna sukladno Programu poticanja željezničkog, putničkog i kombiniranog prometa i modernizacije željezničkog prometa. Temeljem navedenog

⁷⁴ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2010. Godinu, str. 51-52

programa, dodijeljena su sredstva za modernizaciju željezničkih vozila u iznosu od 41,3 milijuna kuna poduzetnicima HŽ Putnički prijevoz d.o.o. 22,5 milijuna kuna i HŽ Cargo d.o.o. 18,8 milijuna kuna. Za poticanje željezničkog kombiniranog prijevoza dodijeljen je 1 milijun kuna subvencija poduzetniku HŽ Cargo d.o.o., a za poticanje željezničkog putničkog prijevoza dodijeljeno je 350,6 milijuna kuna poduzetniku HŽ Putnički prijevoz d.o.o. Iako je sektoru željezničkog prometa u 2012. dodijeljeno 963,3 milijuna kuna potpora, iz državnog proračuna dodijeljeno je i znatno više sredstava, no ta sredstva se uglavnom odnose na obnovu i modernizaciju infrastrukture te se ne smatraju potporom u smislu Zakona.⁷⁵

4.2.2. Državne potpore zračnom prometu

Potpore zračnom prometu u 2010. godini dodijeljene su u iznosu od 296 milijuna kuna i više su za 112,9 milijuna kuna odnosno 62 posto u odnosu na 2009. godinu kada su iznosile 183,1 milijun kuna, odnosno za 196,1 milijun kuna u odnosu na 2008. godinu. Potpore zračnom prometu u 2010. godini dodjeljivane su kao subvencije u iznosu od 132,7 milijuna kuna te kao aktivirana državna jamstva u iznosu od 163,3 milijuna kuna.

Potpore zračnom prometu u iznosu od 125 milijuna kuna dodijeljene su kao potpora za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Naime, temeljem Odluke Vlade Republike Hrvatske o obvezi obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza Croatia Airlines d.d. u razdoblju od 2007. do 2011. godine, odnosno za očuvanje prometne povezanosti, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture je dodijelilo potpore u iznosu od 125 milijuna kuna za subvencioniranje zračnog prometa koji obavlja Croatia Airlines d.d. Također, i iznos od 163,3 milijuna kuna protestiranih jamstava odnosi se na potpore poduzetniku Croatia Airlines d.d. za refinanciranje Airbus flote Croatia Airlines, odnosno ukupnog ostatka duga postojećih kredita za 6 airbus zrakoplova.

I potpore osječkoj i riječkoj zračnoj luci dane su za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa, a temeljem odgovarajućih odluka Vlade Republike Hrvatske. Zračnoj luci Osijek d.o.o. u 2010. godini dana je subvencija u iznosu od 3,5 milijuna kuna temeljem Odluke o obvezi otvorenosti Zračne luke Osijek za javni zračni promet u razdoblju od 2009. do 2013. godine, dok je Zračna luka Rijeka d.o.o. u 2010. godini koristila subvencije u iznosu od 4,2

⁷⁵ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu, str. 59-62

milijuna kuna temeljem Odluke o obvezi otvorenosti Zračne luke Rijeka u razdoblju od 2010. do 2014. godine.⁷⁶

Potpore zračnom prometu u 2012. dodijeljene su u ukupnom iznosu od 257,3 milijuna kuna, što predstavlja smanjenje za 1,5 % ili 4 milijuna kuna u odnosu na 2011. kada su te potpore iznosile 261,3 milijuna kuna, te smanjenje za 13,1 % ili 38,7 milijuna kuna u odnosu na 2010. kada su iznosile 296 milijuna kuna. Navedene potpore u 2012., dodjeljivane su u obliku subvencija u iznosu od 92,3 milijuna kuna odnosno s udjelom u potporama zračnom prometu od 35,9 %, te temeljem aktiviranih jamstava u iznosu od 165 milijuna kuna odnosno 64,1 % udjelom u zračnom prometu. U 2012. potpore zračnom prometu imaju udio od 2,9 % u ukupnim potporama, udio od 7 % u sektorskim potporama te udio od 16,1 % u sektoru prometa. Jedan od korisnika potpora u sektoru zračnog prometa je i poduzetnik Croatia Airlines d.d. kojem je u 2012. dodijeljeno 248,3 milijuna kuna potpora. Te godine je navedenom poduzetniku Ministarstvo financija aktiviralo jamstva u iznosu od 165 milijuna kuna, dok mu je Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture dodijelilo potpore u obliku subvencije u ukupnom iznosu od 83,3 milijuna kuna kao naknadu za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa temeljem Odluke Vlade Republike Hrvatske o obvezi obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza, odnosno Mjere očuvanja prometne povezanosti regija za razdoblje 2007. - 2011. za domaći linijski zračni prijevoz.

U 2012. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture dodijelilo je ukupan iznos od 9 milijuna kuna u obliku subvencija temeljem Odluka Vlade Republike Hrvatske koje se odnose na osiguranje sigurnosno prometnih standarda u zračnim lukama Republike

Hrvatske, a potpore su dobili Zračna luka Osijek d.o.o. i Zračna luka Rijeka d.o.o. kao naknadu za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Poduzetniku Zračna luka Rijeka d.o.o. dodijeljen je iznos od 3,4 milijuna kuna temeljem Odluke o obvezi otvorenosti Zračne luke Rijeka d.o.o. za javni zračni promet u razdoblju od 2010. do 2014., dok je poduzetniku Zračna luka Osijek d.o.o. dodijeljeno 5,6 milijuna kuna temeljem Odluke o otvorenosti Zračne luke Osijek d.o.o. u razdoblju od 2009. do 2013.⁷⁷

⁷⁶ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2010. Godinu, str. 52-53

⁷⁷ Ibidem

4.2.3. Linijsko brodarstvo

Djelatnost obavljanja javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu je djelatnost od osobitog javnog interesa za Republiku Hrvatsku. Ova materija na cjelovit način pravno je uređena Zakonom o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine, br. 33/2006, 38/2009, 87/2009 i 18/2011) kojim se osigurava redovita povezanost naseljenih otoka s kopnom i naseljenih otoka međusobno s primjerenim brojem dnevnih veza u oba pravca, a sve u cilju zadovoljenja potreba otočana, stvaranja boljih uvjeta za život na otocima i poticanje njihovog razvitka. Materija obavljanja ove djelatnosti također je pravno uređena i Zakonom o Jadroliniji, Rijeka (Narodne novine, broj 11/96).

Javni prijevoz u linijskom obalnom putnički prometu smatra se ključnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, obzirom da isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno bez kojeg ne bi bilo održivog razvitka naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu i reguliranu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke).

Sustavom javnog prijevoza obuhvaćeno je 56 državnih linija (27 trajektnih, 16 brzobrodskih i 13 brodskih klasičnih) u čijem održavanju sudjeluje 13 brodara sa flotom od 77 brodova od čega 17 putničkih brodova, 17 brzih putničkih brodova i 42 trajekta. Najveći brodar je Jadrolinija, Rijeka u potpunom državnom vlasništvu, a u sustavu sudjeluje i 12 privatnih brodara. Od ukupnog broja linija utvrđenih Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu, Jadrolinija održava 36 linija (24 trajektne, 5 brodskih i 7 brzobrodskih).

Jadrolinija u ukupnom prometu putnika sudjeluje s udjelom od 84,9%, a u ukupnom prometu vozila sa udjelom od 86,4%. Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica (pomorska kabotaža), uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU.

U 2012. godini ukupni broj prevezenih putnika u obalnom linijskom putničkom prometu iznosio je 11.157.109 putnika, odnosno 2.764.073 vozila. Taj broj je relativno stabilan od

2010. godine do danas (11.14 milijuna u 2010. godini, 11.17 milijuna u 2011. godini, 11.15 milijuna u 2012. g.).

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu karakterizira nerentabilnost u poslovanju, ova djelatnost subvencionira se proračunskim sredstvima i to na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi brodarara. Godišnja proračunska sredstva za subvencioniranje ove djelatnosti posljednjih godina kretala se u sljedećim iznosima: 436 milijuna kuna u 2008. godini, 382,7 milijuna kuna u 2011. godini, 375 milijuna kuna u 2012. godini, a u 2013. ova sredstva iznosila su 325,5 milijuna kuna.⁷⁸

Evidentno je da za obavljanje ove djelatnosti Agencija za obalni linijski pomorski promet osigurava dodjelu državnih potpora brodarima koji temeljem ugovora obavljaju uslugu javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u iznosu od približno 400,000 milijun kuna godišnje, radi nadoknađivanja razlike između ostvarenog prihoda i stvarnih rashoda i to uz suradnju s Agencijom za zaštitu tržišnog natjecanja, a sve s ciljem primjerne transparentnosti dodjele proračunskih sredstava državne potpore.⁷⁹

Po postojećoj pravnoj regulativi pravo na obavljanje javnog prijevoza temelji se na davanju koncesija, čime su stvorene pretpostavke za tržišni pristup i otvaranje konkurencije u obavljanju javnog obalnog linijskog pomorskog prometa u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske. Postupak davanja koncesija provodi se putem objave obavijesti o namjeri davanja koncesije u okviru raspoloživih proračunskih sredstava koja se osiguravaju u državnom proračunu Republike Hrvatske na razdjelu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture u okviru posebne glave – Agencije za obalni linijski pomorski promet.

Zakonom iz 2006. godine osnovana je Agencija za obalni linijski pomorski promet kao glavno regulatorno tijelo Republike Hrvatske glede pitanja linijskog putničkog prometa na Jadranu.

Ugovorom o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji od 9. prosinca 2011. godine, definirana su prijelazna razdoblja za primjenu Uredbe Vijeća broj 3577/92, od 7. prosinca 1992. godine o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica i to u

⁷⁸ Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014.-2020. godine, Zagreb, 2013., str.9

⁷⁹ http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JS%20MAR%20-%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2_14.pdf (11.5.2014.)

odnosu na obalni linijski pomorski prijevoz do 31. prosinca 2016. godine, a za povremeni izletnički prijevoz do 31. prosinca 2014. godine, sve s ciljem kako bi se domaćim brodarima u javnom obalnom linijskom pomorskom prijevozu omogućila priprema za konkurenciju koja ih čeka na zajedničkom europskom tržištu.

Do okončanja prijelaznog razdoblja (31. prosinac 2016.g.) u odnosu na Ugovore o koncesiji ili u odnosu na Ugovore o koncesiji ili Ugovore o pružanju javne usluge, koji su zaključeni sukladno Uredbi o slobodi pružanja usluga u pomorskom prijevozu unutar država članica, uslugu prijevoza u obalnom linijskom putničkom prometu obavljaju brodovi hrvatske državne pripadnosti. Nakon tog razdoblja, tržište linijskog putničkog prometa bit će pod istim uvjetima dostupno brodarima svih država članica EU.⁸⁰

Nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u linijskom putničkom prijevozu, visoki udio cijene pogonskog goriva u ukupnim troškovima prijevoza, kao i značajne sezonske oscilacije, najznačajniji su izazovi s kojima se susreću brodari u linijskom pomorskom prijevozu.

Jadrolinija – najveći hrvatski nacionalni brodar nastavlja sa planom jačanja svoje flote. U pulskom brodogradilištu Uljanik porinut je prvi od četiri broda za ovog naručitelja. Sa četiri nova broda za linijsku plovidbu, Jadrolinija bi trebala nastupiti na otvorenom tržištu Europske Unije nakon 2017. kada država više neće imati pravo “zaštite” nacionalnih linija, već će za svaku linijsku i dužobalnu plovidbu morati raspisati natječaj na koji pravo pristupa imati bilo koji brodar sa sjedištem u EU.⁸¹

Usklađivanje učestalosti putovanja kao i kapaciteta plovila u sezonskom i izvansezonskom razdoblju na državnim linijama u javnom obalnom linijskom pomorskom prometu utvrđuje se Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu.

Od ukupno 56 državnih linija od donošenja Zakona iz 2006. godine, do početka 2013. godine koncesionirano je ukupno 12 linija. U razdoblju od ožujka do lipnja 2013. godine proveden je

⁸⁰ Kaufman Pecotić J., Pomorska kabotaža u pravu Europske zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, vol. 57, br. 4-5, str. 789-820

⁸¹ <http://kvarnernews.hr/pojacanje-za-otvoreno-trziste-u-uljaniku-porinut-prvi-od-cetiri-putnicka-broda-za-jadroliniju/> (11.5.2014.)

i okončan postupak koncesioniranja preostalih državnih linija čime ukupan broj koncesioniranih državnih linija iznosi 49.⁸²

S obzirom da djelatnost javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu karakterizira nerentabilnost u poslovanju, proračunskim sredstvima subvencionira se ova djelatnost na način da se sredstva potpore daju u slučajevima kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, iz čega proizlazi da je davanje koncesija u izravnoj korelaciji s raspoloživim proračunskim sredstvima koja se osiguravaju u pojedinoj proračunskoj godini.

Kako EU ne dopušta subvenciju državnih tvrtki na sezonskim linijama ukida se brzobrodna sezonska linija Pula - (Unije - Susak) - Mali Lošinj - (Ilovik - Silba) - Zadar, koju je u 2013. godini održavala Jadrolinija, a prije toga Linijska nacionalna plovidba iz Splita. Državna subvencija za tu sezonsku liniju iznosila je oko 2,5 milijuna kuna, te je Agencija za obalni linijski promet objavila javni poziv privatnim brodarima da se jave za održavanje te linije po komercijalnim uvjetima.⁸³

4.2.4. Program obnove putničke i izletničke flote za hrvatske privatne brodare – male poduzetnike

Hrvatska je Vlada 7. travnja 2005. usvojila projekt obnove putničke i izletničke flote za hrvatske privatne brodare – male poduzetnike u cilju stvaranja uvjeta za poboljšanje kvalitete pomorske prometne povezanosti i proširene turističke ponude kroz organizirane izlete brodovima hrvatskih poduzetnika.

Ciljevi programa su razvoj malog poduzetništva na obali i otocima, razvoj turizma kroz organizirane jednodnevne izlete i višednevna krstarenja uz očuvanje autentičnih tradicionalnih drvenih brodova (jedrenjaka), te povećanje zaposlenosti. Takvim poticanjem gradnje novih brodova u hrvatskim brodogradilištima omogućio bi se kvalitetniji, a naročito sigurniji prijevoz putnika. Brodovi bi se gradili u malim brodogradilištima koja do sada nisu primala državnu potporu, čime bi se revitalizirala tradicionalna mala brodogradilišta, posebice ona na otocima. Model financiranja oslanja se na poticajna državna sredstva koja su planirana u

⁸² http://www.mppi.hr/UserDocsImages/JS%20MAR%20-%20STRAT%20FINAL%20MPPI%2021-2_14.pdf (11.5.2014.)

⁸³ <http://www.057info.hr/vijesti/2014-03-22/propisi-eu-ukinuli-morsku-vezu-zadra-s-pulom> (11.5.2014.)

državnom proračunu te se sufinanciraju radovi na izgradnji trupa broda do 10% visine ugovorene cijene vrijednosti trupa broda na temelju provedenog javnog natječaja. Vlada je na sjednici 5. svibnja 2006. donijela Zaključak kojim je prihvatila proširenje projekta te pored izgradnje omogućila i dodjelu državnih potpora u iznosu od 10% za rekonstrukciju putničke i izletničke flote.

Sredstva državne potpore se dodjeljuju za putničke linijskih brodove do 100 GT (bruto tona) i izletničke brodove do 300 GT. Nakon provedenog javnog natječaja u 2005. državna je potpora dodijeljena u iznosu od 2,27 milijuna kuna za izgradnju 10 brodova, a u 2006. godini potpora od oko 3 milijuna kuna, odnosno 1.787.226,39 kuna za gradnju 7 brodova i 1.171.620,77 kuna za rekonstrukciju 8 brodova. Brodari su dužni po završetku gradnje brod upisati u Hrvatski upisnik brodova, brodar mora zapošljavati hrvatske pomorce te imati registriranu djelatnost u Republici Hrvatskoj, a brod ne bi trebao promijeniti zastavu u razdoblju od najmanje 5 godina.

U 2007. godina Ministarstvo je za program obnove putničke i izletničke flote privatnih brodara osiguralo 1,8 milijuna kuna. Financijske potpore za gradnju trupa plovila ostvarilo je 6 brodara (4 broda i 2 brodice), a vrijednost potpore je 1.387.894,55 kuna. Isto toliko ponuda odobreno je za rekonstrukciju postojećih plovila (4 broda i 2 brodice) u vrijednosti 405.323,09 kuna.

U 2008. godina programom obnove putničke i izletničke flote u 2008. godini obuhvaćeno je 12 plovila, za što je osigurano 4.605.720,30 kuna. Potporu u iznosu 15 posto iznosa gradnje trupa broda ostvarilo je 10 brodara, dok je za dva postojeća broda odobreno po 10 posto vrijednosti potrebne za njihovu rekonstrukciju. Iznos od 15 posto potpore ostvaren je za gradnju trupa 8 brodova, jedne brodice i jedne motorne jahte, dok su potporu za rekonstrukciju dobili jedna drvena jahta i jedan brod.

U 2009. godini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture za obnovu putničke i izletničke flote malih brodara izdvojilo je 3,2 milijuna kuna. Programom je obuhvaćeno ukupno 12 plovila, od čega je 10 potpora za gradnju trupa i 2 za rekonstrukciju plovila. Vlada RH 4. lipnja 2010. donijela je Zaključak kojim je prihvaćen Program izgradnje i rekonstrukcije putničke i izletničke flote za potrebe hrvatskih privatnih brodara-malih poduzetnika za razdoblje 2010-2012. godine. Tijekom trogodišnjeg razdoblja za taj će program iz državnog proračuna biti ukupno izdvojeno 12 milijuna kuna. Financiranje se oslanja na poticajna državna sredstva u visini 9 % cijene gradnje trupa i 9 % cijene rekonstrukcije postojećih

brodova. Ukupna vrijednost proračunskih sredstava osiguranih na razdjelu Ministarstva za 2010. godinu iznosi 3.9 milijuna kuna. Potporu za gradnju trupa plovila u 2010. godini ostvarilo je 8 brodara, a 3 brodara potpore će iskoristiti za rekonstrukciju postojećih plovila.

U 2011. godini Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture osiguralo 3,3, milijuna kuna državne potpore za obnovu putničke i izletničke flote. Nakon provedenog javnog natječaja, potpore za gradnju trupa broda ostvarilo je 11 privatnih brodara - malih poduzetnika.

Potpore za gradnju trupa i rekonstrukciju putničkih i izletničkih brodova u 2012. godini ostvarilo je 14 privatnih brodara - malih poduzetnika. Ukupna potpora male vrijednosti za 2012. godinu iznosi 3,9 milijuna kuna, od čega će se za 10 gradnji trupa izdvojiti 3,4 milijuna kuna, te oko 470 tisuća kuna za 4 rekonstrukcije postojećih plovila⁸⁴.

4.2.5. Državne potpore brodogradnji

Četiri je velikih državnih brodogradilišta u RH(Uljanik, 3. maj, Brodotrogir, Brodosplit). Brodogradilišta su članovi organizacije hrvatske brodogradnje Hrvatska brodogradnja-Jadranbrod, poduzeća koje je osnovano 1997. spajanjem firme Hrvatska brodogradnja koju je osnovala Vlada početkom '90-ih s udruženjem hrvatske brodograđevne industrije Jadranbrod koje datira još iz 1960-ih. Svrha ovog tijela jest nadzor državnih sredstava u brodogradnji.

U Republici Hrvatskoj brodogradnja je vrlo važan industrijski sektor i to u posljednjem desetljeću po udjelu zaposlenosti (2%-5%, s kooperantima do 10%) u BDP-u (0,8%-1,8%) te izvozu (10%-15%).⁸⁵ Proces privatizacije i restrukturiranja hrvatskih brodogradilišta, trebao bi im omogućiti da rade na međunarodnom tržištu brodogradnje učinkovito i po tržišnim načelima, a sve u skladu s postojećim pravilima i propisima EU.

Očekivano oživljavanje hrvatske brodogradnje u velikoj mjeri bi trebalo pridonijeti regionalnoj i socijalnoj stabilnosti, kao i jačanju nacionalnog gospodarstva. Proizvodni program čine razni tipovi brodova različitih veličina, remont, preinake te izgradnja offshore konstrukcija.

Bodogradnja je sa 10-15% ukupnog izvoza naša najjača izvozna grana. Radi se o posljednjoj tehnološki složenoj industriji koja je preživjela raspad Jugoslavije, a koja ima snažne

⁸⁴<http://www.mppi.hr/>, 07.11.2013.

⁸⁵ <http://www.hb.hr/Uvod/tabid/41/language/hr-HR/Default.aspx> (29.3.2014.)

multiplikativne efekte na privredu pa se tako kaže da svaki radnik u brodogradnji zapošljava još tri do pet u pratećoj industriji. Važno je napomenuti da su multiplikativni učinci veći što je veći udio domaće proizvodnje. Struktura troškova proizvodnje brodova u Hrvatskoj je sljedeća: na rad u brodogradilištu otpada 30%, na materijal otpada 60%, a 10% na ostale troškove (energenti, amortizacija itd). Državne potpore su u iznosu od 8-10% od ugovorene cijene broda (u to nisu uračunata jamstva) što bi značilo da uz godišnji prihod od 4 milijarde kuna potpore iznose oko 360 milijuna kuna. Ako se potporama pribroje godišnji gubici koji iznose oko 800 milijuna kuna, a koji se saniraju državnim jamstvima ispada da ukupna izdvajanja na godišnjoj razini iznose oko milijardu i 160 milijuna kuna ili 30% ugovorene cijene broda. Hrvatska brodogradnja porezne obveznike godišnje olakša za 1,160 milijardi kuna, ali u proračun i fondove temeljem potrošnje koja se ostvari u zemlji vrati 1,285 milijardi kuna što je više od 1% godišnjeg državnog prihoda (državni prihod u 2011. je procijenjen na 106 milijardi kn). Prema tome brodogradnja je samoodrživa jer vraća višak u proračun pa se ne može reći da živi na račun poreznih obveznika.

Gašenjem brodogradnje ostalo bi se bez 10-15% godišnjeg izvoza, 12 milijardi kuna godišnje potrošnje u zemlji, 1,285 milijardi poreza te 38 000 radnih mjesta. Hrvatska je 2008. proizvela 0,92% svih svjetskih brodova što je u konkurenciji EU (7,28% svjetske proizvodnje) stavlja na visoko 4. mjesto iza Njemačke (2,01%), Italije (1,04) i Poljske (1%), a ispred Rumunjske, Danske, Finske, Francuske, Španjolske itd. Za usporedbu tri vodeće brodograđevne nacije Južna Koreja (38,9%), Japan (27,8%) i Kina (20,4%) su iste godine držali 88,1% proizvodnje. U 2009. Hrvatska je imala veću proizvodnju od Poljske, koja je u sklopu ulaska u EU morala smanjiti proizvodnju za oko 40%. Od Hrvatske se trenutno zahtijeva smanjenje od 20%. EU i Hrvatska u 2009. zabilježile su negativan trend i u knjizi narudžbi (EU: -0,5%, RH: - 0,35%) i u novim narudžbama (EU: -2,71%, RH: - 0,49%). U oba segmenta najveći porast bilježi kineska brodogradnja⁸⁶.

Budućnost domaće brodograditeljske industrije ovisi o više faktora, između kojih se može istaknuti nekoliko dominantnih: globalna financijska kriza, europski pravni okvir, te upravljačka strategija i poslovanje.

Hrvatska je u razdoblju od 2008. do 2012. svojoj brodogradnji isplatila ukupno 14,4 milijardi kuna potpora. Od toga je isplaćeno više od 11,6 milijardi kuna glavnice te još 2,8 milijardi kuna za kamate i ostale troškove. Ta sredstva korištena su za gašenje proizvodnje, rješavanje problema zapošljavanja, strukturne reforme i modernizaciju brodogradilišta. Hrvatska sada

⁸⁶<http://liderpress.hr/> Hrvatska brodogradnja, 03.11.2013.

mora svoje potpore brodogradnji uskladiti s okvirom koji se primjenjuje u EU, a on predviđa potpore samo za inovacije, regionalne potpore i izvozne kredite.⁸⁷

Glavni nalazi analize državnih potpora u Hrvatskoj su sljedeći⁸⁸:

U Hrvatskoj na području državnih potpora u razdoblju 2002-10. nije bilo značajnih pomaka: udio državnih potpora u BDP-u i dalje je jedan od najviših u Europi, a struktura potpora gotovo je zamrznuta u cijelom razdoblju s dominacijom sektorskih potpora, prvenstveno u brodogradnji i prometu, što je samo pokazatelj da nisu učinjene značajnije strukturne reforme gospodarstva.

Ukupne državne potpore u Hrvatskoj su u 2010. nakon neravnomjerne dinamike tijekom 2002-10., još uvijek 2,4 puta više od onih u EU27 (1,2% naspram 0,5% BDP-a). Od 2002. kontinuirano rastu potpore poljoprivredi i ribarstvu od 1,7 na 4 milijarde kuna 2010., a sektorske potpore dosežu maksimume u izbornim godinama. Apsolutni rekorder je brodogradnja u koju je od 2002-10. uloženo 13 milijardi kuna potpora. Slijedi promet s 10,4 milijarde, od čega najviše odlazi na Hrvatske željeznice.

Hrvatsku brodogradnju pored problema financijske krize i promjena koje su uvjetovane pristupom u EU, opterećuje dugogodišnje negativno poslovanje brodogradilišta, visoke državne potpore koje nisu uspjele ostvariti zadane ciljeve, akumulirani gubitci koji iznose preko 9 milijardi kuna i problem nepronalaženja poslovnog modela koji bi predstavio dugoročnu stratešku orijentaciju u proizvodnji.

Subvencije koje čine 60% ukupnih potpora odnose se na subvencioniranje 10% ugovorene cijene broda i izravna sredstva državnog proračuna za programe sanacije i restrukturiranja brodogradnje. Jamstva izdana nakon 2001. godine, kada su iznosila 28% potpora, stabiliziraju se na oko prosječno 16%, dok najviše variraju iznosi opozvanih jamstava. Povoljniji krediti u 2004. godini padaju na vrlo nisku razinu od 1% ukupnih potpora i približno su 10 puta manji negoli 2001. godine. Dodjeljuju se u sklopu programa kreditiranja izvoza preko HBOR-a⁸⁹, a odnose se na financiranje izgradnje brodova (2001. i 2002) ili na kredite za premošćivanje tekuće nelikvidnosti brodogradilišta (u svim godinama)⁹⁰.

⁸⁷<http://liderpress.hr/> Hrvatska brodogradnja, 03.11.2013.

⁸⁸Kesner-Škreb M., Što će biti s hrvatskim državnim potporama nakon pristupanja Europskoj uniji? Institut za javne financije, 2010.

⁸⁹ Hrvatska banka za obnovu i razvitak

⁹⁰Jović I., Kesner-Škreb M., Reforma državnih potpora u Hrvatskoj, Institut za javne financije, Zagreb, str. 244.

Tablica3 Potpore sektoru brodogradnje za razdoblje od 2007. - 2012. godine u mil. kuna

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Subvencije	386,1	376,1	283,1	-	-	468,7
Povoljniji krediti	-	-	-	6,0	18,4	-
Jamstva	2.739,2	1.516,0	869,6	1.240,0	705,6	30,7
Ukupno	3.125,3	1.892,1	1.152,7	1,246,0	724,0	499,4
Udio (%) u posebnim sektorima	45,85	39,46	30,14	29,87	13,61	20,61
Udio (%) u ukupnim potporama (bez poljoprivrede i ribarstva)	38,97	31,82	22,96	23,35	9,50	15,13
Udio (%) u ukupnim potporama	27,67	19,79	13,26	13,28	5,68	8,02
Udio (%) u BDP-u	0,99	0,55	0,35	0,38	0,15	0,22

Izvor: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2009. godinu i 2012. godinu (izradila diplomantica)

Iz Tablice 3 vidljivo je da je sektoru brodogradnje je u 2009. godini dodijeljeno 1.152,7 milijuna kuna potpora²², što je za 39,08 posto manje nego u 2008. godini kada je ovoj djelatnosti dodijeljeno 1.892,1 milijuna kuna potpora. Od ukupnog iznosa potpora, 869,6 milijuna kuna se odnosi na izdana državna jamstva i 283,1 milijun kuna potpora na subvencije. U 2009. godini dodijeljeno je ukupno 450,4 milijuna kuna potpora sadržanih u izdanim državnim jamstvima i 100,7 milijuna kuna subvencija za poduzetnika Brodosplit – Brodogradilište d.o.o., 255,5 milijuna kuna potpora sadržanih u državnim jamstvima i 69,1 milijun kuna subvencija za poduzetnika 3. Maj Brodogradilište d.d., 69,5 milijuna kuna potpora sadržanih u državnim jamstvima i 12 milijuna kuna subvencija za poduzetnika Brodogradilište Kraljevica d.d., 56,3 milijuna kuna potpora sadržanih u državnim jamstvima i 36,2 milijuna kuna subvencija za poduzetnika Brodotrogir d.d., 30,7 milijuna kuna potpora sadržanih u jamstvima i 58,1 milijun kuna subvencija za poduzetnika Uljanik Brodogradilište d.d. te 7,2 milijuna kuna potpora sadržanih u jamstvima i 7 milijuna kuna subvencija za poduzetnika Brodosplit – BSO d.o.o.⁹¹

Pad potpora brodogradnji treba sagledavati u kontekstu manjih narudžbi brodova s obzirom na činjenicu da je globalna financijska i gospodarska kriza zahvatila i ovaj sektor. Istodobno,

⁹¹ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2009. godinu, str. 40

kako se velika brodogradilišta nalaze u teškoćama, njima nije dozvoljena dodjela horizontalnih potpora sve dok ne izađu iz teškoća, već samo i isključivo potpora za sanaciju i restrukturiranje.

Iz podataka iz Tablice 3 razvidno je da je u 2012. za brodogradnju dodijeljeno 31% potpora manje u odnosu na 2011., odnosno 60% potpora manje u odnosu na 2010. Ova pozitivna tendencija smanjenja ukupnog iznosa potpora za brodogradnju kroz promatrana razdoblja rezultat je provedbe odobrenih planova restrukturiranja velikih hrvatskih brodogradilišta (Agencija je uz suglasnost Europske komisije, rješenjima odobrila potpore za restrukturiranje poduzetnika Brodotrogir d.d., Brodograđevna industrija 3. Maj d.d., Brodograđevna industrija Split d.d. i Brodogradilište Kraljevica d.d. u ukupnom iznosu 16,4 milijardi kuna. Rješenja obuhvaćaju potpore dodijeljene od 1. ožujka 2006. do završetka postupka restrukturiranja, a dio tih potpora prikazan je u Tablici).

U 2012. dodijeljeno je 96% manje državnih jamstava u usporedbi s prethodnom godinom. Osim državnih jamstava, u 2012. je Ministarstvo gospodarstva hrvatskim brodogradilištima dodijelilo ukupno 468,7 milijuna kuna subvencija, od čega 465,5 milijuna kuna za restrukturiranje brodogradilišta (Brodograđevnoj industriji Brodosplit d.d. je dodijeljeno 404,3 milijuna kuna, a Brodogradilištu Kraljevica d.d. za isplatu otpremnina radnicima 61,2 milijuna kuna.), te 3,2 milijuna kuna temeljem Operativnog programa potpora inovacijama u brodogradnji. Agencija za upravljanje državnom imovinom je poduzetnicima u brodograđevnoj industriji kroz povoljne zajmove u 2011. dodijelila 18,4 milijuna kuna, te u 2010., 6 milijuna kuna potpora.⁹²

⁹² Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu, str. 64

Tablica 4 Izdana državna jamstva sektoru brodogradnje od 2007. - 2012. godine

		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	Izdana jamstva za kredite	982,1	1.330,7	765,2	1.113,6	689,3	-
2.	Izdana jamstva za avanse	1.833,8	1.1070,0	643,2	1.554,3	218,5	272,2
3.	Izdana jamstva za sanaciju	1.567,8	79,4	0,0	-	-	-
4.	Izdana jamstva za Uljanik Brodogradilište d.d.	320,5	0,0	2.022,4	326,3	-	91,1
	Ukupna izdana državna jamstva (1+2+3+4)	4.704,2	2.480,1	765,2	2.984,2	907,8	363,3
5.	Potpora u jamstvima za kredite (100% potpora)	982,1	1.330,7	73,6	1.113,6	689,3	-
6.	Potpora u jamstvima avanse (tržišna kamata)	174,6	105,9	0,0	101,0	16,3	23,8
7.	Potpora u jamstvima za sanaciju (100% potpora)	1.567,8	79,4	30,7	-	-	-
8.	Potpora u jamstvima za Uljanik Brodogradilište d.d. (razlika kamata)	14,7	0,0	869,6	25,4	-	6,9
	Ukupna potpora u izdanim jamstvima (5+6+7+8)	2.739,2	1.516,0	869,6	1.240,0	705,6	30,7

Izvor: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2009. godinu i 2012. Godinu (izradila diplomantica)

U Tablici 4 prikazana su državne potpore sadržane u izdanim državnim jamstvima za sektor brodogradnje a koja su izdana za kredite brodogradilišta za financiranje izgradnje brodova i druge namjene, državna jamstva koja su izdana za uplaćene avanse naručitelja brodova, jamstva koja su izdana za sanaciju brodogradilišta odobrenu rješenjima Agencije iz rujna 2006. i siječnja 2007. godine te jamstva koja su izdana za kredite za poduzetnika Uljanik Brodogradilište d.d. Temeljem navedenih iznosa državnih jamstava izdanih za različite namjene, izračunat je i iznos potpore sadržan u tim jamstvima po svakoj namjeni. Sukladno toj metodologiji, potpora sadržana u izdanim državnim jamstvima za brodogradnju iznosi 100% vrijednosti jamstva za kredite i za sanaciju, osim u slučaju jamstava za avanse, gdje je

potpora jednaka jednogodišnjoj kamati koja bi bila obračunata po procijenjenoj tržišnoj kamatnoj stopi u godini izdavanja jamstva. Kao što je vidljivo iz Tablice 4, u slučaju državnih jamstava izdanih za kredite i za sanaciju brodogradilišta, cjelokupni iznos izdanih državnih jamstava čini potporu, zbog velike vjerojatnosti da će u konačnici država (Ministarstvo financija) preuzeti obvezu vraćanja kredita dobivenih temeljem danih jamstava za sanaciju. Za razliku od jamstava za kredite i za sanaciju, vjerojatnost da će doći do aktiviranja jamstava za avansna plaćanja je znatno manja, budući da se to događa samo u slučaju ako ne dođe do isporuke broda, odnosno ako naručitelj ne primi odgovarajuću naknadu za uplaćeni avans.

Na temelju izračuna iznosa potpore sadržane u svakom izdanom državnom jamstvu za različite namjene (za kredite za proizvodnju, avanse, sanaciju i kredite Uljanika Brodogradilište d.d.), dobiven je ukupan iznos potpore sadržan u izdanim državnim jamstvima, koji za 2009. godinu iznosi 869,6 milijuna kuna.⁹³

Sukladno prikazu iz Tablice 4, u 2012. je izdano ukupno 363,3 milijuna kuna državnih jamstava za velika hrvatska brodogradilišta, od čega je za plaćene avanse naručitelja brodova izdano 272,2 milijuna kuna jamstava, te je izdano jamstvo za Uljanik Brodogradilište d.d. u iznosu od 91,1 milijun kuna.⁹⁴

4.3. DRŽAVNE POTPORE U REPUBLICI HRVATSKOJ U USPOREDBI S POTPORAMA EUROPSKE UNIJE

Tijekom 2011., 27 država članica EU dodijelile su korisnicima ukupno 64 milijarde eura potpora, što predstavlja udio u BDP-u od 0,5 %, ne računajući potpore za željeznički promet i potpore za ublažavanje gospodarske i financijske krize, kako je prikazano u Tablici 5. Potpore za poticanje industrije i usluga iznosile su 52,9 milijardi eura ili 0,4 % BDP-a, od kojih je gotovo 90 % dodijeljeno za poticanje horizontalnih ciljeva od zajedničkog interesa. U 2011. u usporedbi s prethodnim godinama države članice EU potpore su više usmjerile ka strateškim ciljevima EU zacrtanim do 2020. za ostvarenje pametnog, održivog i uključivog rasta, odnosno potporama su u većoj mjeri poticale horizontalne ciljeve poput regionalnog razvoja, istraživanja i zaštite okoliša

⁹³ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2009. godinu, str. 42

⁹⁴ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu, str. 64

Tablica 5 Ukupne potpore u 2011. i 2012. dodijeljene od strane država članica EU i Republike Hrvatske

Država članica	Industrija i usluge		Poljoprivreda, ribarstvo i promet		Ukupno	
	Milrd. €	Udio BDP	Milrd €	Udio BDP	Milrd €	Udio BDP
Hrvatska 2011.	0,45	1,02 %	0,66	1,48 %	1,11	2,50 %
Hrvatska 2012.	0,49	1,11 %	0,56	1,26 %	1,05	2,37 %
EU-27 2011.	52,96	0,42 %	11,05	0,09 %	64,01	0,51 %
Belgija	1,24	0,34 %	0,35	0,10 %	1,59	0,44 %
Bugarska	0,02	0,05 %	0,02	0,05 %	0,04	0,10 %
Češka	1,17	0,76 %	0,25	0,16 %	1,42	0,92 %
Danska	0,83	0,35 %	0,26	0,11 %	1,09	0,46 %
Njemačka	12,46	0,48 %	1,16	0,05 %	13,62	0,53 %
Estonija	0,02	0,11 %	0,03	0,21 %	0,05	0,32 %
Irska	0,67	0,43 %	0,39	0,25 %	1,06	0,68 %
Grčka	2,17	1,01 %	0,42	0,20 %	2,59	1,21 %
Španjolska	3,17	0,35 %	0,82	0,08 %	4,53	0,43 %
Francuska	10,48	0,52 %	1,77	0,09 %	12,25	0,61 %
Italija	2,92	0,18 %	0,86	0,05 %	3,78	0,23 %
Cipar	0,1	0,54 %	0,04	0,25 %	0,14	0,79 %
Latvia	0,06	0,29 %	0,13	0,63 %	0,19	0,92 %
Litva	0,12	0,40 %	0,09	0,29 %	0,21	0,69 %
Luxemburg	0,08	0,19 %	0,02	0,05 %	0,1	0,24 %
Mađarska	0,86	0,86 %	0,26	0,26 %	1,12	1,12 %
Malta	0,09	1,43 %	0,01	0,17 %	0,1	1,60 %
Nizozemska	1,78	0,30 %	0,79	0,13 %	2,57	0,43 %
Austrija	1,51	0,50 %	0,2	0,06 %	1,71	0,56 %
Poljska	2,13	0,58 %	0,69	0,19 %	2,82	0,77 %
Portugal	1,75	1,02 %	0,01	0,01 %	1,76	1,03 %
Rumunjska	0,28	0,21 %	0,26	0,19 %	0,54	0,40 %
Slovenija	0,33	0,91 %	0,07	0,20 %	0,4	1,11 %
Slovačka	0,16	0,23 %	0,01	0,02 %	0,17	0,25 %
Finska	1,06	0,56 %	1,28	0,67 %	2,34	1,23 %
Švedska	2,79	0,72 %	0,23	0,06 %	3,02	0,78 %
UK	4,18	0,24 %	0,63	0,04 %	4,81	0,28 %

Izvor: Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu

U skladu s podacima iz Tablice 5, primjenjujući metodologiju Europske komisije (isključujući krizne potpore i potpore za željeznički promet), u Republici Hrvatskoj je u 2012. dodijeljeno ukupno 1,05 milijardi eura potpora (2,37 % BDP-a), što je manje nego u 2011., kada je dodijeljeno 1,11 milijardi eura potpora (2,50 % BDP-a). Republika Hrvatska je od tog iznosa u 2012. industriji i uslugama dodijelila ukupno 0,49 milijardi eura ili 1,11 % svog BDP-a.

Za horizontalne ciljeve u promatranoj godini, Republika Hrvatska je dodijelila svega 43 % od ukupnih potpora danih industriji i uslugama, i to ponajviše za male i srednje poduzetnike, zapošljavanje, istraživanje, razvoj i inovacije te kulturu. Usporedbe radi, u EU je u 2011. taj udio iznosio 90 %.

U 2012. je za poticanje poljoprivrede, ribarstva i prometa (osim željezničkog) u Republici Hrvatskoj dodijeljeno 0,56 milijardi eura potpora ili 1,26 % BDP-a.

Sukladno metodologiji Europske komisije, iz Tablice 5. isključene su potpore koje su Republika Hrvatska i članice EU dodijelile realnom gospodarstvu i bankama kako bi ublažile negativne posljedice financijske i gospodarske krize.

Od 2008. do 2011. temeljem odredbi Privremenog okvira za mjere državnih potpora kojima se podupire pristup financiranju u financijskoj i gospodarskoj krizi države članice EU su davale potpore realnom gospodarstvu, da bi ublažile negativne posljedice krize zbog postroženih uvjeta kreditiranja poduzetnika. Najznačajnije mjere primijenjene sukladno spomenutom Privremenom okviru bile su jednokratne subvencije do 500.000 eura po poduzetniku, odnosno u 2011. jednokratne subvencije do 200.000 eura po pojedinom poduzetniku u roku od tri godine, za koje nije bilo potrebno zatražiti prethodno odobrenje Europske komisije. Zatim slijede manje zastupljene mjere potpora u obliku subvencioniranih kamata na kredite, jamstava, smanjenih kamata za ulaganja u zaštitu okoliša i potpore za rizični kapital.

Kako bi ublažile posljedice financijske i gospodarske krize u razdoblju od 2008. do 2011. države članice EU dodijelile su financijskim institucijama ukupno 1.616 milijardi eura. Navedeni iznos se sastojao, s jedne strane, od poticanja likvidnosti banaka u iznosu 1.174 milijardi eura, s udjelom od 9,3 % u BDP-u EU, u obliku državnih jamstava i drugih mjera likvidnosti, te s druge strane, od poticanja solventnosti banaka u iznosu 442 milijardi eura, s udjelom od 3,5 % u BDP-u EU, u obliku dokapitalizacije i postupanja s imovinom s umanjenom vrijednošću banaka. Tri države članice zajedno, i to Velika Britanija (19 %), Irska (16 %) i Njemačka (16 %), su dodijelile više od polovice ukupnih potpora danih ovom sektoru.

Potpore, sukladne s odredbama Privremenog okvira za mjere državnih potpora kojima se podupire pristup financiranju u trenutnoj financijskoj i gospodarskoj krizi, u Republici Hrvatskoj su dodjeljivane u 2009., 2010. i 2011. u obliku subvencija i kredita pod povoljnijim uvjetima. U spomenutom razdoblju godišnji iznosi dodijeljeni za ovu namjenu postepeno su se smanjivali, da bi u 2011. iznosili 0,9 milijuna eura. S obzirom da su pravila iz Privremenog okvira bila na snazi do kraja 2011., u 2012. ova vrsta potpora u Republici Hrvatskoj nije dodjeljivana. Od 2010. do 2012. u Republici Hrvatskoj nisu dodjeljivane potpore za ublažavanje posljedica krize u financijskom sektoru.

U EU je u 2011. samo 12,5 % ukupnih potpora ocjenjivano pojedinačno, dok je gotovo 87,5 % potpora u EU dodijeljeno bilo kroz skupna izuzeća bilo kroz programe potpora. Dodjela potpora kroz skupna izuzeća ili programe potpora daje državama članicama EU mogućnost za smanjenje njihovog administrativnog tereta i ujedno pruža značajnu fleksibilnost u radu, jer je na taj način omogućena dodjela potpora bez prethodne, odnosno dodatne kontrole od strane Europske komisije, a postavljeni kriteriji sukladnosti utvrđuju jednaka pravila za sve na unutarnjem tržištu.

Također, iz Izvješća Europske komisije o državnim potporama dodijeljenim u 2011. proizlazi da su do kraja lipnja 2012. korisnici potpora vratili davateljima više od 13,5 milijardi nesukladnih i nezakonitih potpora (što predstavlja udio od oko 85 % potpora za koje je naložen povrat). To ukazuje na daljnji napredak u usporedbi s prethodnom godinom.⁹⁵

⁹⁵ Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012. godinu, str. 81-83

5. ZAKLJUČAK

Sami počeci krize u eurozoni sežu do u ljeto 2007. godine kada se raspao američki sustav hipotekarnih kredita koji se temeljio na lošim tj. nenaplativim zajmovima. Sofisticirani financijski instrumenti i njihovi derivati zarazili su putem globalnog bankarstva cijeli svijet. Ipak, prava kriza nastupila je godinu dana kasnije propašću Lehman Brothers-a, četvrte najveće investicijske kuće u Americi. Nepovjerenje koje je poljuljalo financijska tržišta blokiralo je bilo kakvu kreditnu aktivnost i naglo zaustavilo investicije i gospodarski rast. Vlade država članica eurozone pokušale su na razne načine potaknuti rast gospodarstva. Većinom su davale fiskalne poticaje i jamčile za obveze banaka. Fiskalni deficiti su eksplodirale te je Irska 2010. godine imala deficit od 31% BDP-a, a dug joj se u samo četiri godine povećao na 25% BDP-a (2007.) na preko 90% DBP-a (2010.).

Kriza je zahvatila i sektor brodogradnje, broje unaprijed dogovorene isporuke novih brodova su otkazane a neka brodogradilišta nisu zaprimila niti jednu narudžbu novih brodova.

Brodogradnja kao podsustav pomorskog gospodarstva obuhvaća brodogradnju kao djelatnost izgradnje broda, remontnu brodogradnju i brodograđevnu djelatnost izgradnje manjih plovila. Ekonomska politika zemlje usmjerena je u pravcu jačanja i pomaganja razvitka pomorskog gospodarstva, pa tako i brodogradnje, kao glavnog oslonca na kojem se temelji opći ekonomski napredak i mogućnost većeg zapošljavanja. S gledišta ekonomske koristi brodogradnje i potrebnih poticajnih mjera neophodno je ispravno valorizirati i kvantificirati pozitivne učinke brodogradnje i usporediti ih s mogućim financijskim gubicima, kako bi se mogle utvrditi mjere, načini i raspoloživi instrumentarij poticanja brodograđevne djelatnosti. Ta se potpora može izražavati na različite načine i to: izravno (putem stalne subvencije, premijom po ugrađenim tonama, naknadom razlike troškova u gradnji broda po ugrađenoj toni, kreditiranjem investicija itd.) ili neizravno (osiguranjem zaposlenosti subvencijama ili pomaganjem te povoljnim kreditiranjem razvitka nacionalnog brodarstva).

Unutar obveza preuzetih tijekom pregovora s EU, Republika Hrvatska se obvezala u sklopu poglavlja "Tržišno natjecanje" prekinuti sa dosadašnjim praksom izdvajanja velikih državnih potpora domaćoj brodogradnji. Europski pravni okvir sukladno općim pravilima o državnoj pomoći vezanim uz sektor brodogradnje, otvara mogućnost pomoći europskim brodogradilištima kroz iduće mjere potpora: pomoć za istraživanje, razvoj i inovacije, pomoć prilikom zatvaranja brodogradilišta (što uključuje i pomoć u svezi zbrinjavanja viška

zaposlenih), pomoć za zapošljavanje, pomoć oko pribavljanja izvoznih kredita, regionalna pomoć u svezi modernizacije brodogradilišta. Najznačajnije državne pomoći brodogradnji su izravne subvencije kojima se nadoknađuje razlika između proizvodne i tržišne cijene brodova. Često je i odobravanje izravnih subvencija brodarima koji su nove brodove naručili u domaćim brodogradilištima. Iz javnih izvora financiranja odobravaju se krediti brodogradilištima i naručiteljima novogradnji. Država može pomoći brodarima prilikom nabave broda tako da im da povoljnije uvjete kreditiranja, plati dio cijene broda, smanji kamatnu stopu, garantira za povrat duga kreditorima itd. Odluka o načinu financiranja nabave broda je složena i ovisi o financijskim uvjetima na tržištu.

Državne potpore sastavni su dio industrijske politike i jedna su od mjera pomoći kojim država utječe na tržišni položaj pojedinih grana i/ili poduzeća. No "loše" potpore iskrivljuju tržišta, daju prednost jednom poduzeću na štetu drugoga i na taj način smanjuju opće blagostanje dok "dobre" potpore ispravljaju tržišne neuspjehe i tako pridonose povećanju općeg blagostanja. Dodjela državnih potpora, posebno onih kojima se provodi selektivna industrijska politika, tj. politika kojom se pomaže samo odabranim sektorima ili poduzećima, krije u sebi niz zamki: državne potpore imaju izravne i neizravne troškove, država nema dovoljno informacija da bolje od tržišta odabere poduzeća "pobjednike" i/ili "gubitnike", te ne zna kada pomoć treba prekinuti niti kako se oduprijeti lobističkim grupama. Državne potpore dovode do nelojalne konkurencije, mogu stvoriti probleme u međunarodnoj trgovini, te konačno, opterećuju državni proračun. Sve to treba imati na umu kada se države opredjeljuju za primjenu pojedine državne potpore.

Udio od 16,5 % u ukupnom svjetskom uvozu i izvozu čini EU najvećim svjetskim trgovcem. Slobodna trgovina među državama članicama jedno je od temeljnih načela EU-a, stoga se EU zalaže i za liberalizaciju svjetske trgovine. Svjetska trgovina temelji se na pravilima koja je utvrdila Svjetska trgovinska organizacija i kojima se pomaže osigurati otvorene i poštene trgovinske sporazume i obveze među zemljama.

Trgovinska politika EU-a stvara se samo na razini Europske unije. Komisija u ime EU-a i poštujući pravila WTO-a pregovara o sporazumima te blisko surađuje s nacionalnim vladama i Europskim parlamentom u cilju održavanja globalnog sustava i omogućivanja prilagodbe svjetskim promjenama.

EU je najveći svjetski izvoznik industrijske robe i usluga te najveće uvozno tržište za više od 100 zemalja. EU je ujedno i najveće jedinstveno tržište na svijetu. Europski i međunarodni

potrošači i ulagači uživaju mnoge prednosti pojednostavnjenog sustava na području slobodnog kretanja ljudi, robe, usluga i novca.

EU koristi svoju svjetsku mrežu trgovinskih odnosa kako bi sklapao sporazume. Te odnose ima s nizom poslovnih partnera, uglavnom putem sporazuma o slobodnoj trgovini. Tim se partnerstvima nastoji potaknuti rast i otvoriti nova radna mjesta za europske građane stvarajući nova tržišta s inozemnim partnerima. Primjerice, na transatlantskim tržištima svakodnevno se odvijaju transakcije u iznosu od oko 2 milijarde eura.

U okviru trgovinske politike EU-a nastoji se zajedničkim djelovanjem trgovine i razvoja pomoći najsiromašnijim zemljama svijeta. Snižavanje carina, podupiranje malih izvoznih poduzeća te savjetovanje o poboljšanju upravljanja samo su neki od načina kako se zajedničkim djelovanjem trgovine i razvoja može najsiromašnijima osigurati korist od rasta temeljenog na trgovini.

LITERATURA

1) Knjige

- Baletić Z., et.al., Kriza i okviri ekonomske politike, Zbornik radova, Zagreb, 2009.
- Fry, L. F., Stoner, R. C., Hattwick E. R., Business - An Integrative Framework, Irwin , Mc-Graw-Hill, Boston, 1998.
- Grgić M., Bilas V., "Međunarodna Ekonomija", Lares plus d.o.o. za poslovne usluge, 2008.
- Kandžija V., Cvečić i.,: Makrosustav Europske unije, Ekonomski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2008
- Mencer, I., Tržište morskog brodarstva, Školska knjiga, Zagreb, 1990.
- Mintas – Hodak, Lj.: Uvod u Europsku uniju, Mate d.o.o., Zagreb 2004.
- Sučević D., Krizni menadžment – vodič kroz planiranje, prevenciju i oporavak s primjerima iz prakse, Lider press d.d., Zagreb, 2010.

2) Članci u časopisima

- Bulum, B.: Primjena pravila o državnim potporama Europske Unije u segmentu morskih luka – izvorni znanstveni članak, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, 2009, str. 134
- Domijani-Arneri I., Promjene u percepciji funkcije morskog brodarstva u sustavu nacionalnog gospodarstva, Ekonomska misao, Dubrovnik, 2007, br. 1., str.25-39
- Jović I., Kesner-Škreb M., Reforma državnih potpora u Hrvatskoj, Institut za javne financije, Zagreb, 2006., str. 123-134
- Kesner-Škreb M., Što će biti s hrvatskim državnim potporama nakon pristupanja Europskoj uniji? Institut za javne financije, Newsletter, br. 70, 2010. Str.1-8
- Mencer, I. , Segmentacija tržišta – temelj izrade strategije na primjeru poduzeća morskog brodarstva, Naše more, 46, 5-6, Dubrovnik, 1999., str.165

3) Elektronički izvori informacija

- Brnić M., *Oporavlja se svjetska brodogradnja, knjige narudžbi sve punije, rastu i cijene*, 22.10.2013. <http://www.poslovni.hr/trzista/oporavlja-se-svjetska-brodogradnja-knjige-narudzbi-sve-punije-rastu-i-cijene-255075> (4.4.2014.)

- Hrvatska brodogradnja Jadranbrod d.d. <http://www.hb.hr/Uvod/tabid/41/language/hr-HR/Default.aspx> (29.3.2014.)
- Linderpress : *Europska kriza teško pogađa južnokorejska brodogradilišta*, 7.12.2011. <http://linderpress.hr/arhiva/143036/> (4.4.2014.)
- SEEBiz., *MMF blago podigao prognozu rasta za globalno gospodarstvo u 2014.*, 21.12.2014., <http://www.seebiz.eu/mmf-blago-podigao-prognozu-rasta-za-globalno-gospodarstvo-u-2014/ar-80420/> (29.3.2014.)
- United Nations Conference on Trade and Development, http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sRF_ActivePath=p,4&sRF_Expandet=p,4 (29.3.2014.)
- Jutarnji list: *Alarm u godinu dana broj nezaposlenih skočio za 66.000.*, 4.2.2014. <http://www.jutarnji.hr/crne-brojke-broj-nezaposlenih-premasio-380-000--cak-66-000-ljudi-vise-na-burzi-nego-u-veljaci-2013-/1161734/> (15.5.2014.)
- Hrvatska obrtnička komora: *Ribarima osigurane potpore do kraja lipnja 2016.*, 17.1.2014., http://www.hok.hr/press/novosti/cehovi/ribarima_osigurane_potpore_do_kraja_lipnja_2016 (12.5.2014.)
- US Economy: *Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP)*, 19.1.2013.,¹ <http://useconomy.about.com/od/Trade-Agreements/p/Transatlantic-Trade-And-Investment-Partnership.htm> (15.5.2014.)
- US Economy: *Trade Protectionism*, 27.12.2013., <http://useconomy.about.com/od/glossary/g/Trade-Protectionism.htm> (15.5.2014.)
- Liderpress.hr: *Tko će se smjeti baviti malim ribolobom?*, 25.1.2014., <http://linderpress.hr/biznis-i-politika/hrvatska/tko-ce-se-smjeti-baviti-malim-ribolovom/> (12.5.2014.)
- <http://www.entereurope.hr/page.aspx?PageID=91> (5.4.2014.)
- <http://www.aztn.hr/drzavne-potpore/54/odluke-vlade-rh> (7.4.2014.)
- Slobodna Dalmacija: *Ribari, uzmite 75.000 era i kupite brod*, 18.4.2014., <http://www.slobodnadalmacija.hr/Hrvatska/tabid/66/articleType/ArticleView/articleId/242458/Default.aspx> (12.5.2014.)
- Slobodna Dalmacija: *Spas za šķverove krije se u Rusiji*, 16.11.2013., <http://www.slobodnadalmacija.hr/Spektar/tabid/94/articleType/ArticleView/articleId/27560/Default.aspx> (4.4.2014.)

- Eko-brodovi: Moguća orijentacija hrvatske brodogradnje?, 17.11.2011., <http://www.eko.zagreb.hr/print.aspx?id=280> (4.4.2014.)

4) Ostali izvori

- Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2009.godinu, studeni 2010.
- Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2010. Godinu, prosinac 2011.
- Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Godišnje izvješće o državnim potporama za 2012.godinu, rujan 2013.
- CESA – Community of European Shipyards Associations, Annual report 2010.-2011., www.cesa.eu (20.4.2014.)
- SEA Europe – Ships & Maritime Equipment Association, Annual Report 2011.-2012., www.seaeurope.eu (20.4.2014.)
- Smjernice ekonomske i fiskalne politike za razdoblje 2013.-2015., Ministarstvo financija, Zagreb, 2012 godina.
- UNCTAD, Review of maritime transport 2013 (20.4.2014.)

POPIS TABLICA

Tablica1 Potpore sektoru za razdoblje 2010. - 2012. u mil. kuna.....	58
Tablica 2 Potpore dodijeljene sektoru prometa prema instrumentima za razdoblje 2010. - 2012. u mil. kuna.....	58
Tablica3 Potpore sektoru brodogradnje za razdoblje od 2007. - 2012. godine u mil. kuna	71
Tablica4 Izdana državna jamstva sektoru brodogradnje od 2007. - 2012. godine.....	73
Tablica5 Ukupne potpore u 2011. i 2012. dodijeljene od strane država članica EU i Republike Hrvatske	75

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1 Kretanje cijena sirove nafte i loživog ulja	16
Grafikon 2 Prikaz ponude i potražnje na svjetskom tržištu.....	17
Grafikon 3 Svjetska knjiga narudžbe	18
Grafikon 4 Narudžbe brodova na temelju ugovorene vrijednosti.....	19
Grafikon 5 Brodovi na rezalištu	20