

Restrukturiranje željezničkih poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske

Sažetak i glavni nalazi

Zagreb, 15. 9. 2017.



Institut za
javne financije

Glavni ciljevi

- ❑ Analizirati financijsko poslovanje javnih društava koja se bave željezničkim prometom – HŽ Cargo d.o.o., HŽ Infrastruktura d.o.o. i HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
- ❑ Ocijeniti provedbu restrukturiranja do 2016.

Matica i povezana društva (1)

Poduzeće	Temeljni kapital (ukupno mil. kn)	Društva u vlasništvu	Postotak vlasništva	Kapital i rezerve podružnica (u mil. kn)
Infrastruktura	292	Pružne građevine d.o.o.	100	242
		Croatia Express d.o.o.	100	1,87
		Proizvodnja-regeneracija d.o.o. (u stečajju od 2014.)	23	-1*
Putnički prijevoz	194	Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o.	100	35
		Tersus eko d.o.o.	100	5,2
		Tvornica željezničkih vozila Gredelj d.o.o. (u stečajju)	100	71
		Proizvodnja – regeneracija d.o.o. (u stečajju)	77	-3,6*
Cargo	1.693	Agencija za Integralni Transport d.o.o., Zagreb	100	-52
		AGIT Bosna i Hercegovina d.o.o., Sarajevo	100	np
		AGIT 2008 Srbija d.o.o., Beograd	100	0,3
		Održavanje vagona d.o.o.	100	2,5
		Radionica željezničkih vozila Čakovec d.o.o.	100	56,6
		Remont i proizvodnja željezničkih vozila Slavonski Brod d.o.o.	100	28,1
		Robno transportni centar Slavonski Brod d.o.o.	100	1,16
		CROKOMBI d.o.o.	47,59	0,9
Cargo Centar Zagreb d.d.	20	0,2		

* Posljednji dostupni podatci su za 2012.

Izvor: Autori prema financijskim izvještajima pojedinačnih poduzeća za 2015.

Matica i povezana društva (2)

	Infrastruktura		Cargo		Putnički prijevoz		Ukupno*	
	Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica	Grupa	Matica
2006.	np	7.538	np	2.564	np	1.252	np	11.354
2007.	8.406	7.421	3.157	2.549	3.865	1.207	15.428	11.177
2008.	8.347	7.350	3.129	2.508	3.880	1.198	15.356	11.056
2009.	7.970	7.103	3.019	2.397	3.675	1.186	14.664	10.686
2010.	7.956	6.860	3.452	2.307	3.513	1.187	14.921	10.354
2011.	7.865	6.839	3.400	2.308	3.439	1.129	14.704	10.276
2012.	7.308	6.436	4.403	3.330	3.375	2.176	15.086	11.942
2013.	7.525	5.438	3.346	2.686	3.080	2.087	13.951	10.211
2014.	7.253	5.097	3.048	2.270	2.887	1.906	13.188	9.273
2015.	6.254	5.029	2.847	2.085	2.827	1.922	11.928	9.036

* Broj ukupno zaposlenih od 2006. do 2011. veći je prosječno oko 2.300 (matica) i 3.000 (grupa) zaposlenih u Vuči vlakova i Holdingu.

Izvor: Godišnji financijski izvještaji i godišnja izvješća društava

Liberalizacija tržišta i odabrani pokazatelji željezničkog prometa

- ❑ Željeznička poduzeća u vlasništvu Republike Hrvatske su zabilježila značajan pad prometa prevezenih putnika i robe
- ❑ Željeznice su sve manje značajne zbog veće atraktivnosti cestovnog prometa, slabog stanja infrastrukture, niske razine investicija, teškoća u prometu uzrokovanih remontima pruga te spore i neadekvatne organizacijske transformacije javnih željezničkih društava
- ❑ To se odražava i na slabo financijsko poslovanje željezničkih poduzeća u vlasništvu države

Institucionalni okvir željezničkog prometa

- ❑ Posljednjih pet godina prisutne su brojne statusne promjene (spajanja, dijeljenja) društava kao i stalna „kretanja“ zaposlenih između matice i povezanih društava i obratno, zbog kojih je teško utvrditi stvarni broj zaposlenih na razini svih društava, te procijeniti ukupne troškove zaposlenih
- ❑ Ukupno na razini sektora smanjen je broj zaposlenih za oko 3.000 i to uglavnom kao posljedica restrukturiranja
- ❑ Velike i učestale organizacijske promjene negativno se odražavaju na stabilnost i financijsko poslovanje te vođenje razborite poslovne politike društava

Proces restrukturiranja Hrvatskih željeznica

- ❑ Restrukturiranje državnih željezničkih poduzeća u svrhu povećanja konkurentnosti i stvaranja uvjeta za opstanak na liberaliziranom tržištu nije uspjelo
- ❑ Infrastruktura nije od 2012. do 2016. smanjila planirani broj zaposlenih i troškove rada, a financijska produktivnost poduzeća nije porasla
- ❑ Putnički prijevoz nije ostvario ni jedan od ciljeva restrukturiranja
- ❑ Cargo je jedini izložen konkurenciji, a njegovo operativno poslovanje je stabilnije nego na početku procesa restrukturiranja
- ❑ Dio povezanih društava je u stečaju ili u slaboj financijskog poziciji, a društva matice su financijski iscrpljena i nisu u mogućnosti preuzimati njihove obveze

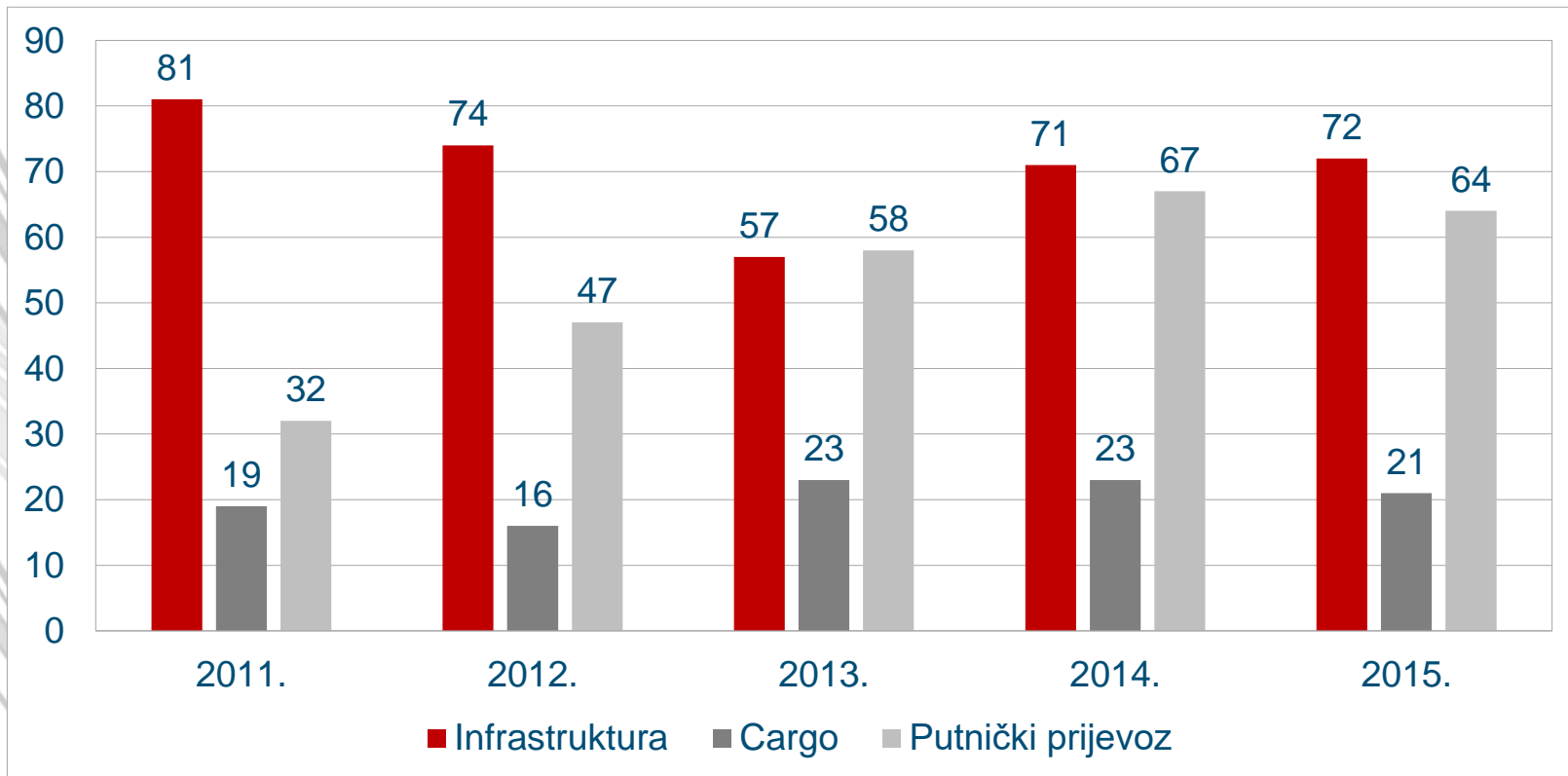
Financijsko poslovanje Hrvatskih željeznica

Pokazatelj	Infrastruktura	Cargo	Putnički prijevoz
Trenutne likvidnosti	0,24	0,06	0,06
Ubrzane likvidnosti	0,56	0,53	0,53
Tekuće likvidnosti	1,02	0,65	0,65
Koeficijent zaduženosti *	0,23 (0,40)	0,60 (0,96)	0,60 (0,84)
Koeficijent obrtaja ukupne imovine	0,12	0,62	0,59
Trajanje naplate potraživanja (u broju dana)	324	122	88
Ekonomičnost ukupnog poslovanja	0,87	0,89	0,88
Ekonomičnost financiranja	0,66	0,44	0,18
Ekonomičnost poslovanja	0,28	0,71	0,39
ROA (%)	-1,80	-4,37	-8,79

*Napomena: * Koeficijent zaduženosti izračunat je nakon izuzimanja stavki rezerviranja i odgođenih troškova plaćanja, dok su u zagradi dane vrijednosti pokazatelja bez izuzimanja navedenih stavki.*

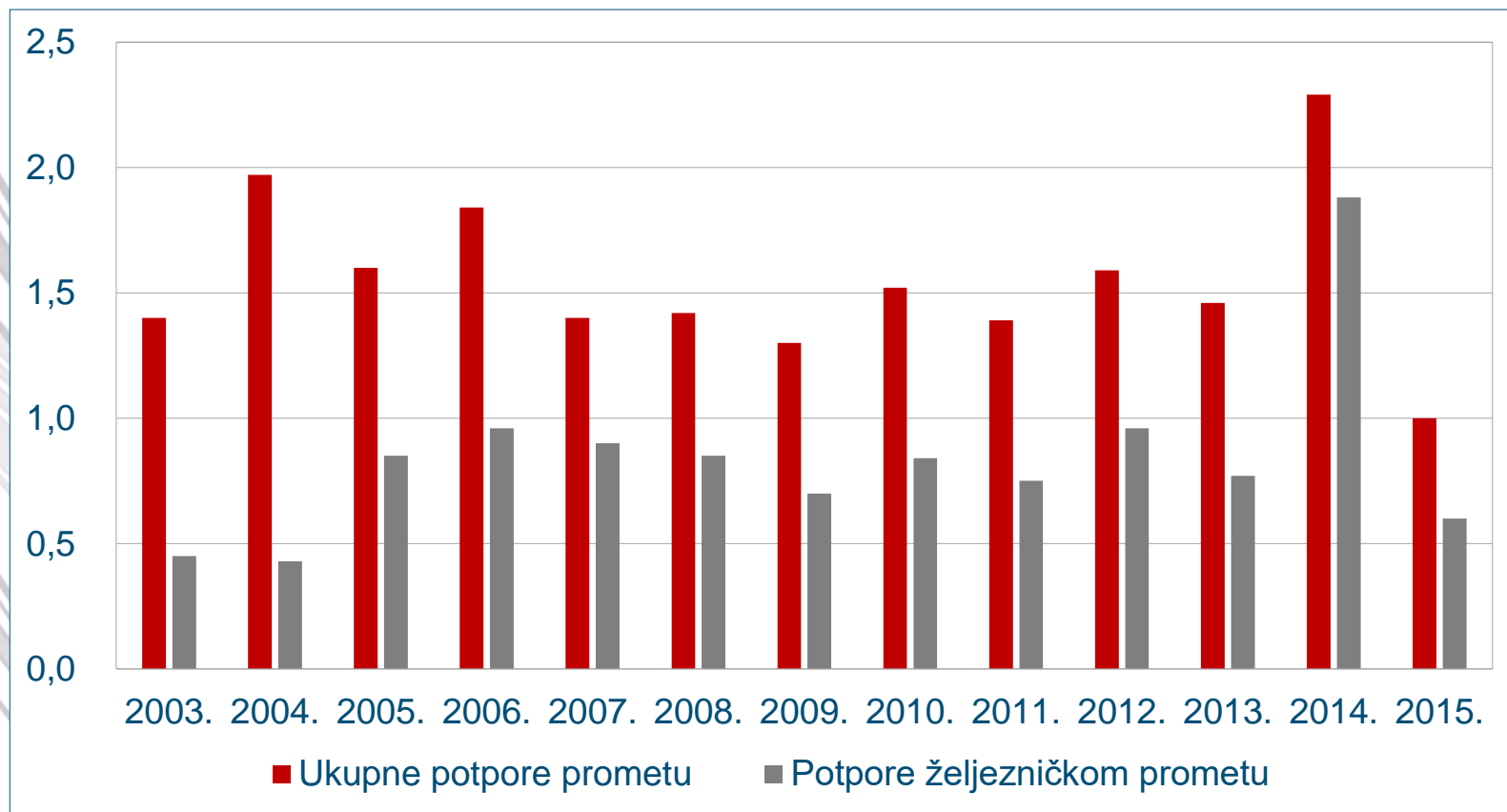
Izvor: izrada autora prema godišnjim konsolidiranim financijskim izvješćima za 2012–2015. godinu, FINA

Udio transfera iz državnog proračuna u ukupnim prihodima poslovanja željezničkih poduzeća, 2011.-2015. (u %)



Izvor: Autori temeljem Izvještaja o izvršenju Državnog proračuna od 2011. do 2015. i podataka iz financijskih izvještaja promatranih društava.

Potpore željezničkom prometu, 2003.-2015. (u mlrd. kuna)



Izvor: Autori prema podacima AZTN, Ministarstva financija i Vlade RH

Odobrena jamstva i dug željeznica

Ukupno izdana jamstva željeznicama, 2000.-2015. (u mil. kuna)

	2000.-10.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Infrastruktura	4.831,64	651	450	1.825	1.554	599
Putnički prijevoz	(Jamstva nisu izdana 2004., 2007. i 2008.)	-	218	250	816	326
Cargo		54	345	-	250	314
Ukupno željeznice		806*	1.013	2.075	2.671	1.239
% u ukupno izdanim jamstvima prometu	9,3	2,1	2,7	5,5	6,9	3,3
% u ukupno izdanim jamstvima	5,3	7,8	18,1	34,3	20,8	11,4

Ukupne obveze državnih željeznica, 2005.-2015. (u mlrd. kuna)

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Ukupne obveze željeznica	5,22	5,12	4,96	4,83	4,43	3,96	3,76	4,54	4,58	5,95	4,97
Obveze željeznica, % BDP-a	1,9	1,7	1,5	1,3	1,3	1,2	1,1	1,3	1,3	1,8	1,4

Zaključak (1)

- ❑ Željeznička poduzeća u vlasništvu države nalaze se u složenoj financijskoj situaciji. Posljednjih deset godina uglavnom završavaju s gubitkom, ponekad i većim od milijarde kuna. Posljedica je to svjetske financijske krize, ali i neuspješnog restrukturiranja
- ❑ Od 2006. veći naglasak na formalno-pravnim promjenama u željeznicama zbog usklađivanja s EU-om nego na stvarnoj provedbi restrukturiranja
- ❑ Ciljevi restrukturiranja od 2012. do 2016. nisu ostvareni, a likvidnost je danas lošija nego prije početka restrukturiranja

Zaključak (2)

- ❑ Željeznička poduzeća i dalje se u financiranju operativnih i investicijskih aktivnosti u velikoj mjeri oslanjaju na subvencije, pomoći države i kredite dobivene zahvaljujući državnim jamstvima, koje uglavnom nisu sposobna otplaćivati. Takav način poslovanja je teret za državne financije i stalna opasnost za proračun i javni dug. Po svemu sudeći, državne željeznice ostaju financijski uteg oko vrata države, čak i ukoliko se osigura nastavak restrukturiranja
- ❑ Sva poduzeća podnose svoje gubitke državi, a individualne odgovornosti za rezultate poslovanja i restrukturiranja gotovo da i nema

Zaključak (3)

- ❑ Matice društva i uprave novih (ovisnih) društava su se „izgubile” u statusnim promjenama koje su dovele do stvaranja niza novih međusobnih potraživanja i obveza nastalih podjelama imovine. Rezultat je veći broj pravnih sporova kao i lanac nepodmirenih obveza koji s učestalim statusnim promjenama postaje dodatni pravni problem za državu
- ❑ Imajući u vidu postojeću organizacijsku strukturu željezničkih poduzeća u vlasništvu države – sa 16 ovisnih društava – teško je procijeniti financijsko poslovanje i profitabilnost sastavnica ovog sektora

Preporuke Vladi RH i Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture (1)

- ❑ Smanjiti udjele državnih subvencija za željeznički sektor i značajno poboljšati upravljanje imovinom željezničkih poduzeća
- ❑ Veći dio investicija za infrastrukturu (ulaganje i održavanje) financirati iz EU fondova
- ❑ Umjesto novih zajmova za izgradnju cesta i autocesta, ulaganja usmjeriti u željezničku infrastrukturu, posebice strateške pravce
- ❑ Značajno revidirati politiku plaća u svim društvima i realnije utvrditi stvarne troškove zaposlenih
- ❑ Riješiti se velikih zaliha

Preporuke Vladi RH i Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture (2)

- ❑ Odrediti odgovorne osobe za provedbu restrukturiranja i njihove zadatke
- ❑ Evaluirati organizacijski ustroj i kadrovsku politiku
- ❑ Poboljšati dostupnost željezničke infrastrukture i koordinirati planiranje sa susjednim zemljama
- ❑ Započeti s restrukturiranjem povezanih društava
- ❑ Utvrditi kao cilj povećanje prihoda na tržištu do 2020.
- ❑ Odrediti rok privatizacije povezanih poduzeća, te odlučiti koji će dio ostati u vlasništvu države

Prethodna izdanja

- ❑ Br. 1. – Poslovanje nogometnih klubova u Hrvatskoj
- ❑ Br. 2 – Restrukturiranje i privatizacija brodogradilišta u Hrvatskoj
- ❑ Br. 3 – Tržište plina u Republici Hrvatskoj - liberalizacija i financijsko poslovanje

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

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

Glavni ciljevi:

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

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