RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POMOĆI I SUBVENCIJA NA STUDIJI SLUČAJA „LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA“

Jelaska, Tina

Master's thesis / Diplomski rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:927675

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET

DIPLOMSKI RAD

RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POMOĆI I SUBVENCIJA NA STUDIJI SLUČAJA „LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA“

Mentor:
izv. prof. dr. sc. Željana Aljinović Barać

Student:
Tina Jelaska, 2132133

Split, lipanj 2016.

SADRŽAJ

1. UVOD.....3

1. 1. Problem i predmet istraživanja 4

1. 2. Istraživačke hipoteze ciljevi i doprinos istraživanju 6

1. 3. Metode istraživanja 7

1. 4. Struktura rada 8

2. POJMOVNO ODREĐENJE DRŽAVNIH POTPORA.....10

2. 1. Zakon o državnim potporama 11

2. 2. Vrste i kategorije državnih potpora 11

2. 3. Instrumenti i kriteriji dodjele potpora 13

2. 4. Izvješća, evidencija i dostava podataka o državnim potporama 15

3. DRŽAVNE POTPORE U POMORSKOM PRIJEVOZU.....17

3. 1. Agencija za obalni linijski pomorski promet 17

3. 2. Uredba o obalnom linijskom pomorskom prometu 18

3. 3. Kriteriji dodjele potpora u pomorskom prijevozu 19

3. 4. Sredstva za osiguranje potpore u pomorskom prijevozu 20

3. 5. Troškovi u pomorskom prijevozu 20

3. 6. Isplata i povrat državne potpore 22

4. RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POTPORA.....24

4. 1. HSFI - Hrvatski standardi financijskog izvještavanja 24

4. 2. Međunarodni računovodstveni standard 20 - Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državne pomoći 26

5. RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POTPORA NA PRIMJERU PODUZEĆA „LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA“ 31

5. 1. Općenito o poduzeću 31

5. 2. Metodologija 32

5. 3. Računovodstveno praćenje subvencija na brzobrodskoj liniji Split - Rogač 34

5. 4. Izračun oportunitetnog troškaka u slučaju određivanja cijena karata na komercijalnoj osnovi bez subvencija 44

5. 5. Efekti subvencija na financijski rezultat poduzeća 53

6. ZAKLJUČAK 59

SAŽETAK.....61

SUMMARY.....62

LITERATURA.....63

POPIS SLIKA I TABLICA.....65

1. UVOD

Državne potpore predstavljaju mjere i sredstva dodijeljena od strane davatelja državne potpore (država, jedinica lokalne ili regionalne samouprave). Ponekad se nazivaju i drugim imenom kao što su: novčane pomoći, subvencije ili premije. Računovodstveno područje državnih potpora uređeno je Međunarodnim računovodstvenim standardom 20 - Računovodstvo državnih potpora i objavljivanje državnih pomoći. Prema MRS - u 20 postoje dva pristupa računovodstvu državnih potpora i to: kapitalni pristup prema kojem potpora uvećava dioničarski kapital i dobitni pristup prema kojem je potpora prihod tijekom jednog ili više razdoblja.

Cilj ovog rada jest prikazati efekte korištenja državnih pomoći na financijski rezultat brodarskog poduzeća za obavljanje djelatnosti obalnog linijskog pomorskog prijevoza. Stoga da bi se ostvario željeni cilj rada, definirat će se pojam državnih pomoći, prikazat će se računovodstveno praćenje državnih pomoći, te će se istražiti na koji način se koriste iste. Pojedinim metodama istraživanja teoretski će se prikazat područje državnih potpora, nadležne institucije, upoznat će se sa računovodstvenim standardima kojima je regulirano područje državnih potpora.

U praktičnom dijelu rada na primjeru poduzeća „Linijska nacionalna plovidba“ prikazat će se računovodstveno praćenje subvencija na primjeru konkretnog poduzeća, te će se ispitat utjecaj subvencija na financijski rezultat poduzeća koje se bavi obalnim linijskim pomorskim prijevozom.

1. 1. Problem i predmet istraživanja

Područje državnih potpora veoma je opsežno i sveobuhvatno, te se kao takvo dotiče ekonomskih i pravnih sfera, stoga i samo određivanje definicije državnih potpora nije jednostavno, jer ne postoji jednostavna i jednoznačna definicija državnih potpora. Državna potpora je stvarni i potencijalni rashod ili umanjeni prihod države dodijeljen od davatelja državne potpore u bilo kojem obliku koji narušava ili prijeti narušavanjem tržišnog natjecanja stavljajući u povoljniji položaj određenog poduzetnika ili proizvodnju određene robe i/ili usluge utoliko što utječe na trgovinu između država članica Europske unije.[1]

[1] Narodne novine: Zakon o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br. 47/14

Državne potpore predstavljaju mjere i sredstva dodijeljena od davatelja potpore (središnje tijelo državne uprave, jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, te svaka pravna osoba koja dodjeljuje državne potpore) poduzetnicima[2].

Da bi se neka državna mjera smatrala državnom potporom, potrebno je da kumulativno budu ispunjena četiri uvjeta[3]:

1) da se radi o ekonomskoj prednosti koju uživatelj potpore inače, pod normalnim tržišnim uvjetima ne bi stekao,

2) da se radi o selektivnoj mjeri koja daje prednost samo određenim subjektima,

3) da je tu prednost dala država, izravno ili neizravno, kroz neki oblik koji joj se može pripisati,

4) da dolazi do ili da postoji opasnost od narušavanja tržišnog natjecanja .

Najčešći oblici državnih potpora koje predstavljaju ekonomsku prednost su: subvencije, ulaganje u temeljni kapital, zajmovi pod povoljnijim uvjetima od tržišnih (niže kamate), otpis ili preuzimanja dugova, porezne olakšice, porezna oslobođenja i porezna izuzeća ili odgoda plaćanja poreza i doprinosa, državna jamstva ili jamstva drugih tijela javne vlasti pod povoljnijim uvjetima, niže cijene roba ili usluga koje prodaju državna tijela ili tijela koja upravljaju državnim sredstvima i sl[4].

Potpora se daje kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi. Minimalni iznos pokrića troškova (potpora) predstavlja najviši iznos određen za podmirenje razlike između rashoda i prihoda na liniji. Koncesionar nakon što je dobio potporu, mora za liniju za koju je dobio, voditi posebno knjigovodstvo po načelu profitnog centra[5].

Dodjeljivanje državnih potpora u Republici Hrvatskoj od dana ulaska u EU regulira više zakona i podzakonskih akata, kao i propisa. Za dodjeljivanje potpora za pružanje usluga obalnog linijskog putničkog prijevoza nadležna institucija je Agencija za obalni linijski promet, koja izračunava pojedinačne potpore, te izrađuje cjeloviti program potpora u svom djelokrugu rada.[6]

---

[2] Friganović M. (2014): Državne potpore i način ostvarivanja poreznih olakšica, Računovodstvo i porezi u praksi, Zagreb, br. 2, str. 154

[3] Državne potpore [Internet], raspoloživo na: http://www.mfin/hr/hr/državne-potpore (10.09.2015.)

[4] Op. cit. Friganović M. (2014): str. 155

[5] Mandić, N., Lovrić I. (2011): Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Naše more br. 58, str. 121

[6] Narodne novine: Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 80/13

Državne potpore su za potrebe računovodstva uređene za srednje i male poduzetnike (koji primjenjuju Hrvatske standarde financijskog izvještavanja - u daljnjem tekstu: HSFI) u sljedećim HSFI-ima[7]:

HSFI 5 – Dugotrajna nematerijalna imovina (točka 10),

HSFI 11 – Potraživanja (točke 18 i 27),

HSFI 14 – Vremenska razgraničenja (točke 7, 21 i 22),

HSFI 15 – Prihodi (točke 12, 37 i 38) i

HSFI 17 – Poljoprivreda (točke14, 15 i 16).

Veliki poduzetnici (u koje spadaju i poduzetnici čiji su vrijednosni papiri uvršteni na burzu ili se priprema takvo uvrštenje) primjenjuju Međunarodne standarde financijskog izvještavanja (MSFI) i što se tiče državnih potpora to je uređeno MRS-om 20 – Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći.

Prikazat će se računovodstveno praćenje subvencija u konkretnom poduzeću prema HSFI-ima, i utjecaj istih na financijski rezultat. Iz svega navedenog proizlazi predmet istraživanja ovog rada, a to je utvrditi kako državne pomoći i subvencije utječu na uspješnost poslovanja brodarskog poduzeća „Linijska nacionalna plovidba".

Definirati će se njegovo poslovanje, prihodi od državnih pomoći, prihodi od poslovanja, financijski rezultat, te njihove pozicije u računima dobiti i gubitka.

1. 2. Istraživačke hipoteze ciljevi i doprinos istraživanju

Cilj ovog rada jest prikazati utjecaj korištenja državnih pomoći na financijski rezultat brodarskog poduzeća za obavljanje djelatnosti obalnog linijskog pomorskog prijevoza. Stoga da bi se ostvario željeni cilj rada, definirat će se pojam državnih pomoći, prikazat će se računovodstveno praćenje državnih pomoći, te će se istražiti na koji način se koriste iste. Proučavanjem podataka iz financijskih izvještaja brodarskog poduzeća „Linijska nacionalna plovidba" došlo se do spoznaje da državne pomoći predstavljaju značajan dio izvora sredstava kojim se financira poduzeće za obavljanje svoje djelatnosti. Iz tog razloga se došlo do ideje za ovakvim postavljanjem hipoteze.

Istraživačka hipoteza glasi:

H1: Državne pomoći pozitivno utječu na financijski rezultat u promatranom poduzeću

[7] Op. cit. Friganović M. (2014): str. 160

Uzimajući u obzir državne pomoći kao značajan dio prihoda za obavljanje obalnog linijskog pomorskog prijevoza, očekuje se pozitivan utjecaj na financijski rezultat brodarskog poduzeća zbog toga što državne pomoći za brodarsko poduzeće predstavljaju znatan i bitan dio prihoda bez kojih bi teško opstao na turbulentnom i brzom promjenjivom pomorskom tržištu. Nepovoljna starosna struktura flote koja sudjeluje u obalnom linijskom pomorskom 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[8].

Kroz teoretski i praktični računovodstveni prikaz državnih pomoći na primjeru brodarskog poduzeća „Linijska nacionalna plovidba", pružit će se svim zainteresiranim korisnicima za ovo područje jasnija analiza i bolje razumijevanje ove opsežne teme. Omogućit će se bolje razumijevanje samog pojma državnih pomoći, računovodstva državnih pomoći, upoznat će se sa računovodstvenim standardima, ali i dobiti jasnija sliku o značajnosti i utjecaju državnih pomoći na poslovni rezultat brodarskog poduzeća.

1. 3. Metode istraživanja

U svrhu postizanja istraživačkih ciljeva primijenit će se određene istraživačke metode uz pomoć kojih će se doći do potrebnih činjenica za donošenje konačnog rezultata ovog istraživanja.

Istraživačke metode koje će se koristiti u teorijskom dijelu diplomskog rada su[9]:

- Metoda kompilacije je preuzimanje opažanja, stavova i spoznaja koji su rezultat tuđih znanstveno - istraživačkih radova. U ovom istraživanju preuzet će se opažanja, stavovi i spoznaje ostalih autora o pojmu državnih potpora, zakonskom okviru državnih potpora, računovodstvenom evidentiranju državnih potpora.
- Metoda klasifikacije je sistematska i potpuna podjela općeg pojma na posebne, u okviru opsega pojma. Tako će se u ovom istraživanju pojmovno dijeliti kategorije i vrste državnih potpora, te računovodstvene metode praćenja državnih potpora.

[8] Ministarstvo financija (2014): Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine [Internet], raspoloživo na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/POMORSKA%20STARTEGIJA%20VRH%202207201%20web%2026-7_14.pdf (10.01.2016.)

[9] Metode znanstvenih istraživanja, [Internet], raspoloživo na: http://www.unizd.hr/portals/4/nastavni_mat/1_godina/metodologija/metode_znanstvenih_istrazivanja.pdf (15.01.2016.)

- Induktivna metoda primjenjuje induktivan način zaključivanja kojim se nakon analize pojedinačnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu, odnosno od zapažanja konkretnih pojedinačnih slučajeva dolazi do općih zaključaka. Na temelju računovodstvenog evidentiranja državnih pomoći, doći će se do zaključaka o njihovom utjecaju na financijski rezultat.
- Deduktivna metoda je sustavna primjena deduktivnog načina zaključivanja u kojemu se iz općih sudova izvode posebni i pojedinačni zaključci. U ovom istraživanju vidjet će se na koje se načine mogu računovodstveno evidentirati i priznati državne pomoći.
- Metoda deskripcije je postupak jednostavnog opisivanja ili očitavanja činjenica, procesa i predmeta. Opisat će se činjenice i objašnjenja rezultata dobivenih provedenim istraživanjem.

Empirijski dio rada obuhvatiti će sljedeće metode:

- Metoda studije slučaja podrazumijeva istraživanje studije slučaja na konkretnom poduzeću. Tako će se u ovome radu istraživati računovodstveno praćenje državnih pomoći i subvencija na primjeru poduzeća „Linijska nacionalna plovidba“.
- Metoda dokazivanja i opovrgavanja utvrđuje točnost neke spoznaje. Na temelju utvrđenih znanstvenih činjenica, dokazivat će se ili opovrgavat postavljena hipoteza o utjecaju državnih pomoći na financijski rezultat poduzeća „Linijska nacionalna plovidba“.

1. 4. Struktura rada

Diplomski rad se sastoji od 6 dijelova, što uključuje uvod i zaključak. Tri cjeline će se odnositi na teorijski dio diplomskog rada, dok će peta cjelina obuhvatiti empirijsko istraživanje.

Nakon prvog dijela rada, tj. uvoda slijedi poglavlje u kojem će se pojmovno opisati područje državnih potpora, vrste i kategorije potpora, kriteriji dodjele potpora. Slijedeće poglavlje obuhvatiti će teoretski prikaz državnih potpora u pomorskom prijevozu. Dat će se prikaz institucija nadležnih za dodjelu potpora u pomorskom prijevozu, kriterija dodjele.

U četvrtom dijelu diplomskoga rada posvetiti će se pozornost računovodstvu državnih potpora, upoznat će se sa računovodstvenim standardima koji uređuju područje državnih potpora.

U petom dijelu rada provest će se empirijsko istraživanje koje će se provesti na primjeru poduzeća „Linijska nacionalna plovidba“. U njemu će se upoznati sa poduzećem, zatim će se prikazati računovodstveno praćenje subvencionirane linije promatranog poduzeća.

Ispitat će se utjecaj subvencija na financijski rezultat promatranog poduzeća računanjem moguće propuštene zarade (oportunitetni trošak) poduzeća u slučaju određivanja cijena karata na komercijalnoj osnovi, te u tom slučaju uz isključenje subvencija. Dat će se detaljan prikaz ukupnih prihoda i rashoda poduzeća, te financijskog rezultat poduzeća u slučaju korištenja subvencija, te će se napraviti projekcija prihoda i rashoda te financijskog rezultata poduzeća u slučaju isključenja subvencija.

Posljednji dio diplomskog rada odnosit će se na zaključak gdje će se iznijeti pregled teoretskog dijela i zaključci proizašli iz empirijskog istraživanja.

2. POJMOVNO ODREĐENJE DRŽAVNIH POTPORA

Sukladno Zakonu o državnim potporama, državne potpore su svi stvarni i potencijalni rashodi ili umanjeni prihodi države dodijeljeni od davatelja državne potpore koji narušavaju ili bi mogli narušiti tržišno natjecanje davanjem prednosti na tržištu korisniku državne potpore, bez obzira na oblik državne potpore[10].

Davatelj državne potpore je središnje tijelo državne uprave, jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave te svaka pravna osoba koja dodjeljuje državne potpore[11]. Korisnik državne potpore je svaka pravna i fizička osoba koja, obavljajući gospodarsku djelatnost, sudjeluje u prometu roba i usluga, a prima državnu potporu, bez obzira na njezin oblik i namjenu[12].

Državne potpore jesu pomoći države u obliku transfera resursa subjektu u zamjenu za prošlo ili buduće zadovoljavanje određenih uvjeta koji se tiču poslovanja subjekta. Državne pomoći isključuju one oblike državne pomoći kojima nije moguće na razborit način utvrditi vrijednost i transakcije s državom koje se ne mogu razlikovati od normalnih poslovnih transakcija subjekta[13].

Potpore koje se odnose na imovinu su državne potpore čiji je prvi uvjet da subjekt koji ispunjava uvjete za potporu treba kupiti, izgraditi ili na drugi način pribaviti dugoročnu imovinu. Mogući su dodatni uvjeti koji ograničavaju vrstu ili lokaciju imovine ili razdoblja u kojima se mora nabaviti ili držati[14].

Ponekad se za državne potpore koriste i drugi termini, kao što su novčane pomoći, subvencije, premije. Državnom pomoći država želi potaknuti sudionike na tržištu da se upuste u obavljanje pojedine gospodarske djelatnosti, koju u nedostatku vlastitih sredstava bez primljene državne pomoći sigurno ne bi obavljao.

Primljenu potporu potrebno je na odgovarajući način računovodstveno evidentirati. U slučaju primljenih sredstava, potrebno je pronaći prikladnu metodu računovodstvenog iskazivanja, s druge strane potrebno je prikazati putem pokazatelja mjere korist koju je subjekt imao od primljene pomoći tijekom razdoblja izvještavanja. Takav način iskazivanja

[10] Op. cit.Zakon o državnim potporama
[11] Državne potpore , [Internet], raspoloživo na: http://www.mfin.hr/hr/drzavne-potpore (15.01.2016.)
[12] Ibid.
[13] Op. cit. Zakon o državnim potporama
[14] Ibid.

državnih potpora omogućuje subjektima usporedbu s izvještajima drugih subjekata, ali isto tako i usporedbu financijskih izvještaja iz prethodnih razdoblja.

2. 1. Zakon o državnim potporama

Kontrola državnih potpora u Republici Hrvatskoj uspostavljena je Zakonom o državnim potporama i propisima koji su doneseni temeljem tog zakona. Tim su Zakonom Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja povjerene zadaće koje se odnose na razmatranje i ocjenjivanje prijedloga državnih potpora, nadzor provedbe i učinaka dodijeljenih državnih potpora, nalog povrata državnih potpora koje su dane ili korištene protivno propisima te prikupljanje, obrada i evidencija podataka o državnim potporama, kao i ostale aktivnosti koje se odnose na dodjelu i kontrolu dodjele državnih potpora te na suradnju s davateljima državnih potpora.[15]

Kontrola dodijeljenih državnih potpora poduzetnicima ili pojedinoj regiji je potrebna i provodi se radi postizanja fer i poštenog makroekonomskog okuženja, kako ostali sudionici tržišta koji nisu korisnici državnih potpora ne bi bili zakinuti i dovedeni u neravnopravan položaj. Upravo ovakvim provođenjem kontrola i brigom da svi sudionici tržišnog okruženja budu zadovoljni, stvara se pozitivno ozračje koje pridonosi postizanju gospodarskog rasta, vodi novim ulaganjima, otvaranju novih radnih mjesta, povećanju zaposlenosti, a samim tim pridonosi se povećanju ukupnog društvenog blagostanja.

2. 2. Vrste i kategorije državnih potpora

Prema vrsti državne potpore se dijele na programe državnih potpora i na pojedinačne državne potpore. Program državne potpore je akt temeljem kojeg se, bez potrebe za dodatnim provedbenim mjerama, unaprijed neodređenim korisnicima državne potpore dodjeljuju pojedinačne državne potpore i akt na temelju kojeg se državna potpora koja unaprijed nije vezana uz poseban projekt dodjeljuje jednom ili više korisnika državne potpore na neodređeno vrijeme i/ili u neodređenom iznosu[16].

[15] Ibid.
[16] Ministarstvo financija (2014): Godišnje izvješće o državnim potporama za 2013godinu [Internet], raspoloživo na: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//Sjednice/2014/198%20sjednica%20Vlade//198%20-%202b.pdf (10.02.2016.)

Pojedinačna državna potpora je državna potpora koja nije dodijeljena na temelju programa državne potpore uz obvezu dodatnog odobravanja. Potpore industriji i uslugama u godišnjim izvješćima se iskazuju prema kategorijama i ciljevima te prema instrumentima odnosno načinu dodjele potpora.

Prema kategoriji državne potpore mogu biti horizontalne, sektorske, regionalne, i potpore na razini jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave[17].

Horizontalne potpore tj. potpore istraživanju i razvoju, zaštiti okoliša, stručnom usavršavanju i sl., namijenjene su svim sudionicima na tržištu i u tom smislu mnogo manje narušavaju tržišnu utakmicu od sektorskih[18].

U horizontalne državne potpore ubrajaju se potpore za:[19]

- istraživanje i razvoj inovacije,
- zaštitu okoliša i uštedu energije,
- male i srednje poduzetnike,
- sanaciju i restrukturiranje kroz programe državnih potpora,
- zapošljavanje,
- usavršavanje,
- kulturu i zaštitu baštine,
- rizični kapital.

Sektorske potpore iskrivljuju tržišta i daju prednost jednom, obično manje efikasnom poduzeću na uštrb drugog, smanjujući na taj način opće blagostanje[20]. Za sektorske državne potpore vrijede posebna pravila pri dodjeli, sukladno propisima o potporama.
Sektorske potpore se pretežito odnose na sljedeće sektore i djelatnosti[21]:

- kopneni promet, i to posebno cestovni, željeznički i unutarnji plovni promet,
- pomorski promet,
- zračni promet,
- turizam,
- financijske usluge,

[17] Ibid
[18] Kesner- Škreb M., Jović I. (2011.): Industrijska politika i državne potpore u Hrvatskoj, News letter, br. 55, str. 5
[19] Op. cit. Godišnje izvješće o državnim potporama za 2013godinu [Internet]
[20] Op. cit. Kesner- Škreb M., Jović I. (2011.): str. 4
[21] Op. cit. Godišnje izvješće o državnim potporama za 2013godinu [Internet]

- sanaciju i restrukturiranje poduzetnika u teškoćama,
- poštanske usluge.

Regionalne potpore su u Godišnjem izvješću o državnim potporama iskazane kao zasebna kategorija, iako zapravo po svojim karakteristikama i ciljevima imaju obilježja horizontalnih potpora, pa se svrstavaju pod njih.

Potpore na razini jedinica lokalne i područne samouprave su zasebna kategorija, te se koriste kao orijentir kojim se dobiva jasnija slika o korištenim sredstvima i namjeni potpora na lokalnoj razini. Potpore na razini jedinica lokalne i područne samouprave predstavljaju horizontalne ciljeve, te se stoga prikazuju i kao horizontalne potpore.

Ministarstvo financija je tijekom 2014. godine ocijenilo usklađenim s politikom državnih potpora programe državnih potpora usmjerene upravo i samo horizontalnim ciljevima, kao što su regionalne potpore, državne potpore malim i srednjim poduzetnicima, državne potpore za istraživanje, razvoj, inovacije, zaštitu okoliša, zapošljavanje i usavršavanje, te za usluge od općeg gospodarskog interesa. Kako je riječ o novim prijedlozima državnih potpora, njihovom dodjelom utjecat će se u budućem razdoblju i na promjenu u strukturi dodijeljenih državnih potpora, tj. odnosa sektorskih i horizontalnih državnih potpora, a u korist horizontalnih državnih potpora[22].

2. 3. Instrumenti i kriteriji dodjele potpora

Potpore se mogu dodjeljivati u različitim oblicima, odnosno instrumentima dodjele. To su primjerice[23]:

- subvencije,
- oprost poreza i doprinosa,
- odgoda plaćanja poreza,
- otpis duga ili odgoda podmirenja duga,
- povoljniji zajmovi,
- jamstva.

[22] Ibid.
[23] Ibid.

Potpore, se kao mjere i sredstva dodjeljuju od strane davatelja potpore korisnicima (poduzetnicima), ako su kumulativno zadovoljena slijedeća četiri kriterija[24]:

- mora se raditi o stvarnoj ili potencijalnoj rashodovnoj strani države (Državni proračun, proračuni jedinica lokalne i regionalne razine, razne institucije i pravne osobe osnovane ili u većinskom vlasništvu države) ili o umanjenom prihodu države (npr. oslobađanje poduzetnika od uplate poreza i/ili doprinosa,otpis potraživanja i dr.),
- dodjelom potpore pojedini poduzetnik ili poduzetnici stavljaju se u povlašteni položaj u odnosu na njihove konkurente pa imaju ekonomsku prednost obzirom da su mu sredstva dodijeljena ispod uobičajenih tržišnih uvjeta. Najčešći oblici državnih potpora koje predstavljaju ekonomsku prednost su: subvencije, ulaganje u temeljni kapital, zajmovi pod povoljnijim uvjetima od tržišnih (niže kamate), otpis ili preuzimanja dugova, porezne olakšice, porezna oslobođenja i porezna izuzeća ili odgoda plaćanja poreza i doprinosa, državna jamstva ili jamstva drugih tijela javne vlasti pod povoljnijim uvjetima,
- sudjelovanje države ili tijela javne vlasti u temeljnom kapitalu ako je stopa koja se primjenjuje na povrat tih ulaganja niža od one koja se očekuje od privatnog ulagača koji posluje pod normalnim tržišnim uvjetima (primjerice ulaganje u investicijske fondove),
- niže cijene roba ili usluga koje prodaju državna tijela ili tijela koja upravljaju državnim sredstvima, uključujući prodaju zemljišta u vlasništvu države po povlaštenim uvjetima ili njegovo ustupanje bez naknade, neposredne pogodbe i sl.

Ovaj kriterij se smatra ispunjenim i u slučajevima koji su manji očiti nego prethodno navedeni a to su[25]:

- poduzetnik kupuje/uzima u najam javno zemljište ispod tržišne cijene,
- poduzetnik prodaje zemljište državi po cijeni višoj od tržišne,
- poduzetnik ima privilegirani pristup državnoj infrastrukturi bez plaćanja naknade,
- poduzetnik koristi kapital iz fondova rizičnog kapitala države pod uvjetima koji su povoljniji nego kod privatnog investitora.

[24]Op. cit. Zakon o državnim potporama
[25]Op. cit Friganović M. (2014): str. 154

Potpore sa svim svojim pravilima i kriterijima ne mogu se usporedit sa mjerama opće gospodarske politike, jer se potpore dodjeljuju selektivno poduzetnicima, regijama ili gospodarskim subjektima, dok s druge strane donesene mjere opće gospodarske politike nisu selektivne, već obuhvaćaju sve poduzetnike i sve sektore u državi (fiskalne mjere, opće smanjenje kamatnih stopa, devalvacija). U nekim se situacijama pojedine mjere za koje se vjeruje da su pogodne za sve poduzetnike, mogu se smatrati državnom potporom, ako se utvrdi da zapravo stvarnu korist od takvih mjera imaju samo pojedini poduzetnici.

2. 4. Izvješća, evidencija i dostava podataka o državnim potporama

Ministarstvo financija zaprima podatke, te na temelju toga vodi registar državnih potpora koji je uređen kao elektronička baza podataka.

- Davatelji državnih potpora dužni su voditi evidenciju dodijeljenih državnih potpora.
- Davatelji državnih potpora godišnje dostavljaju Ministarstvu financija podatke o dodijeljenim državnim potporama, do 30. travnja tekuće godine za prethodnu godinu.
- Davatelji državnih potpora godišnje dostavljaju Ministarstvu financija analizu učinkovitosti dodijeljenih državnih potpora iz svoje nadležnosti, do 30. travnja tekuće godine za prethodnu godinu.

Pravilnikom o dostavi prijedloga državnih potpora i podataka o državnim potporama uređuje se sadržaj, oblik i način na koji se dostavljaju prijedlozi programa državnih ili pojedinačnih potpora Agenciji za zaštitu tržišnog natjecanja, također su ovim pravilnikom uređeni oblik i način dostave Agenciji podataka o dodijeljenim državnim potporama, te sadržaj i oblik obrazaca radi dostave Ministarstvu financija tromjesečnih podataka o dodijeljenim državnim potporama[26].

- Davatelji državnih potpora dostavljaju Agenciji prijedlog programa državne potpore ili pojedinačne državne potpore .

[26] Narodne novine: Pravilnik o dostavi prijedloga državnih potpora i podataka o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br. 72/13

- Davatelji državnih potpora uz prijedlog programa državne potpore ili pojedinačne državne potpore dostavljaju Agenciji popunjen Standardni Obrazac prijave koji se sastoji od tri dijela: Obrasca o općim podatcima, Obrasca o osnovnim podatcima za objavu u Službenom listu Europske unije i Obrasca o dodatnim podatcima ovisno o vrsti potpore.
- Obrazac prijave preuzima se na internetskoj stranici Agencije a Agenciji se dostavlja u pisanom i elektroničkom obliku.
- Prijedlog programa državne potpore ili pojedinačne državne potpore potpisuje ovlaštena osoba davatelja državne potpore.

Godišnje izvješće o državnim potporama temelji se na podacima o dodijeljenim državnim potporama koje su Agenciji dostavili davatelji potpora prema uputama i obrascima iz Pravilnika. Pravilnikom je propisan i sadržaj Godišnjeg izvješća, koje mora sadržavati: opis metodologije, iznose državnih potpora po kategorijama/ciljevima i instrumentima, ocjenu prikupljenih podataka kao i podatke o državnim potporama male vrijednosti koje davatelji državnih potpora dostavljaju Agenciji.[27]

Državne potpore se za potrebe izrade godišnjeg izvješća o državnim potporama iskazuju ovisno o namjeni i razini prema kategorijama odnosno ciljevima za koje se dodjeljuju. Stoga se potpore posebno iskazuju za djelatnost poljoprivrede i ribarstva, a posebno za područje industrije i usluga.[28]

[27] Narodne novine: Pravilnik o obliku i sadržaju te načinu prikupljanja podataka i vođenje evidencije o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br.49/11
[28] Op. cit. Zakon o državnim potporama

3. DRŽAVNE POTPORE U POMORSKOM PRIJEVOZU

Budući da je stanje na pomorskom tržištu promjenjivo, te kako bi se brodare potaklo na održavanju manje rentabilnih linija, a time ujedno i osigurala bolja prometna povezanost s kopnom (posebice otočana), pomorskom sektoru dodjeljuju se značajne državne potpore.

3. 1. Agencija za obalni linijski pomorski promet

Agencija za obalni linijski pomorski promet je samostalna pravna osoba, osnovana 1. listopada 2006. godine temeljem Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu kojega je Sabor Republike Hrvatske donio 10. ožujka 2006. godine. Cilj utemeljenja Agencije je stvaranje glavnog regulatornog tijela Republike Hrvatske o svim pitanjima linijskog putničkoga prometa na Jadranu[29].

Najznačajniji posao Agencije je raspisivanje javnih natječaja za dodjelu koncesija i sklapanje ugovora o prijevozu na svim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prometu, te nadzor nad kvalitetnim korištenjem sredstava koji se iz proračuna RH izdvajaju za održavanje pomorskih veza s otocima. Tijekom pregovora o pristupanju Republike Hrvatske Europskoj uniji ukazano je na potrebu osnivanja regulatornog tijela kako bi se kroz njegovo djelovanje osigurala efikasnost, transparentnost i nadzor nad koncesiranjem i subvencioniranjem javnog obalnog linijskog pomorskog prometa[30].

Djelatnost Agencije obuhvaća[31]:

- poslove uvezi s davanjem koncesije,
- davanje prethodne suglasnosti na odluke o županijskim, međužupanijskim i lokalnim linijama,
- davanje prethodne suglasnosti na ugovor o povećanoj učestalosti prijevoza koji sklapaju tijelo jedinice lokalne i područne (regionalne)samouprave i brodar koji je dobio koncesiju za prijevoz na određenoj državnoj liniji,
- utvrđivanje sezonskoga i izvansezonskog razdoblja plovidbe,
- naknade za koncesije za državne linije,

[29] Agencija za obalni linijski promet [Internet], raspoloživo na: http://www.agencija-zolpp.hr/ (05.02.2016.)
[30] Op. cit. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu
[31] Ibid.

- ostale poslove koji su Zakonom povjereni Agenciji.

Radom Agencije upravlja Upravno vijeće koje, sukladno odredbama važećeg Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, čine predsjednik i četiri člana koje na prijedlog ministra pomorstva, prometa i infrastrukture imenuje i razrješava Vlada Republike Hrvatske. Mandat predsjednika i članova Upravnog vijeća je četiri godine.[32]

Sredstva za obavljanje djelatnosti Agencije, u skladu s njezinim programom rada i financijskim planom,osiguravaju se:

- iz dijela naknade od koncesija na državnim linijama,
- iz državnog proračuna.

Visinu sredstava utvrđuje Vlada Republike Hrvatske na temelju financijskog plana Agencije, najkasnije 30 dana prije završetka tekuće proračunske godine. Tim sredstvima financiraju se troškovi rada Agencije. Sredstva za davanje potpora brodarima, sukladno odredbama Zakona, osiguravaju se u državnom proračunu, kao sredstva Agencije za svaku godinu zasebno, na temelju financijskog plana Agencije.

Ako svojom djelatnošću Agencija ostvari dobit,odluku o raspolaganju dobiti, kao i o načinu snošenja gubitka Agencije, donosi Vlada Republike Hrvatske na prijedlog Upravnog vijeća.[33]

3. 2. Uredba o obalnom linijskom pomorskom prometu

Uredba o obalnom linijskom pomorskom prijevozu predstavlja pravni temelj za izradu programa državnih potpora. Ovom Uredbom određeni su uvjeti i načini na koji se vrednuju kriteriji potrebni za dodjelu koncesija potrebnih u obavljanju obalnog linijskom pomorskog prometa. Naknada za obavljanje ove vrste prijevoza je zapravo državna potpora za obavljanje usluge koja je od općeg gospodarskog interesa. Uredba je usklađena s pravilima o državnim potporama Europske unije – Okvir Europske unije o državnim potporama u obliku naknade za obavljanje javne usluge. Uredbom se uređuju rokovi i kriteriji koji trebaju biti zadovoljeni

[32] Mandić N., Lovrić I. (2011): Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Naše more, br. 58, str. 114
[33] Ibid.

kako bi se dodijelile državne potpore za obavljanje obalnog linijskog pomorskog prometa na linijama ispod i iznad godišnjeg praga od 300 000 putnika.

Rokovi, kriteriji i drugi uvjeti za ostvarivanje naknade za pružanje javnih usluga na linijama na kojima prosječni godišnji promet u dvije godine koje prethode godini u kojoj se obavlja usluga ne prelazi 300 000 putnika, detaljnije se utvrđuju programom državnih potpora za obavljanje javne usluge temeljenih na Odluci EK.[34]

Za linije iznad godišnjeg praga od 300 000 putnika primjenjuju se načela utvrđena u Okviru EU i to: kriteriji za davanje naknade, odredbe o trajanju razdoblja ovlaštenja, iznos naknade, razrada metodologije za izračun neto troškova, odredbe o prihodu, razumnoj dobiti, prekomjernoj naknadi i transparentnosti te odredbe koje se primjenjuju na brodare koji istovremeno obavljaju i djelatnosti izvan opsega usluga od općeg gospodarskog interesa ili pružaju različite usluge od općeg gospodarskog interesa.[35]

3. 3. Kriteriji dodjele potpora u pomorskom prijevozu

Potpora se daje kad se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi, zbog toga da bi se osigurao javni prijevoz na toj liniji (čl. 49. Zakona)[36].

Ako za obavljanje javnog prijevoza na određenim linijama, na kojima brodari uzimajući u obzir vlastiti gospodarski interes, temeljen na tržišnim principima, pod danim uvjetima, i u danom opsegu ne bi preuzeli obvezu obavljanja tog prijevoza, daje se potpora[37].

Potpora se dodjeljuje onim prijevoznicima koji obavljaju djelatnosti obalnog linijskog pomorskog prometa, a čiji su stvarni troškovi veći od ostvarenog prihoda. Upravo zbog nemogućnosti da ostvarenim prihodom svoga poslovanja pokriju troškove, dodjeljuje im se potpora, a sve u cilju kako bi se i dalje osigurao javni prijevoz na toj liniji. Iznos dodijeljene potpore brodaru za obavljanje djelatnosti obalnog linijskog pomorskog prijevoza ne smije biti viši od iznosa koji je potreban za pokriće troškova brodara nastalih tijekom obavljanja obalnog pomorskog prijevoza, uzimajući u obzir i sve prihode koje je brodar ostvario obavljanjem djelatnosti. Brodar kojemu je dodijeljena potpora, mora za određenu liniju za koju je stekao pravo na potporu voditi posebno knjigovodstvo po načelu profitnog centra.

[34] Narodne novine: Uredba o uvjetima i postupku davanja koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 38/2009
[35] Ibid.
[36] Op. cit. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu
[37] Ibid.

3. 4. Sredstva za osiguranje potpore u pomorskom prijevozu

Pomorski prijevoz u Hrvatskoj ima veliki gospodarski značaj, jer omogućuju bolju trgovinsku povezanost, ali je bitan i u povezivanju kopnom nepovezanih područja. U današnje vrijeme područje pomorskog prijevoza je podložno velikim promjenama koje su s jedne strane uzrokovane gospodarskim stanjem u državi, dok s druge strane postoji veliki udio konkurenata koji sudjeluju u pomorskom prijevozu koje je teško pratiti. Sve to uvelike se odražava i na poslovanje brodara. Stoga kako bi se na neki način pomoglo brodarima da opstanu na promjenjivom pomorskom tržištu i nastave u održavanju pomorskih linija na kojima obavljaju djelatnost pomorskog prijevoza (državne, županijske i međužupanijske i lokalne linije), osiguravaj se određena sredstva u obliku potpora brodarima.

Sredstva za osiguranje potpore u pomorskom prijevozu osiguravaju se[38]:

- Za državne linije u državnom proračunu,
- Za županijske i međužupanijske linije u proračunu županija davatelja koncesije,
- Za lokalne linije u proračunu općine, odnosno grada.

Minimalni iznos potpore naznačuje se u dokumentaciji za nadmetanje (čl.41.Uredbe)[39].
Sredstva za osiguranje potpore naznačuju se u dokumentaciji za nadmetanja (čl. 41.Uredbe)[40].

3. 5. Troškovi u pomorskom prijevozu

Troškovi u pomorskom prijevozu su u novcu izraženi utrošci sredstava, materijala i tuđih usluga koji se učine radi ostvarenja potpune pomorske - prijevozne usluge[41]

Ukupni troškovi u pomorskom prijevozu uzimaju u obzir sljedeće parametre:[42]

- Godišnji trošak, koji uključuje: vrijednost broda, opadanje vrijednosti i financijski troškovi broda, opadanje vrijednosti opreme i osiguranje.

[38] Ibid.
[39] Op. cit. Uredba o uvjetima i postupku davanja koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu
[40] Ibid.
[41] Troškovi pomorskog prijevoza [Internet], raspoloživo na: http://www.pfri.uniri.hr/~debelic/download/ostalo/Ekonomika_brodarstva_Troskovi.pdf (24.06.2016.)
[42] Meel G., Rabicano M., Konaklieva, B. (2008): Studija o pristupu tržištu, državnim potporama i kabotaži u pomorskom prometu, Hrvatski sektor pomorstva/državne potpore i pristupa tržištu, Zagreb, str. 16

- Mjesečni troškovi u aktivnom razdoblju, koji uključuju: održavanje i inspekcije razreda i troškove posade.
- Mjesečni troškovi u razdobljima mirovanja, koji uključuju: održavanje i troškove parkinga.
- Troškovi po nautičkoj milji, koji uključuju: potrošnju goriva i potrošnju maziva.
- Troškovi u usputnim lukama, koji uključuju: lučke naknade za ulazak i napuštanje luke, naknade za vez, sidrenje i isplovljavanje.



Slika 1: Troškovi u pomorskom prijevozu

Izvor: Zelenika R., Zanne M. (2008): Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, Naše more, br. 55., str. 190

Brodar mora posebnu pažnju posvetiti svojim troškovima i detaljno ih poznavati, mjesta njihova nastanka, visinu troškova, kao i utjecaj na iste, kako bi ih mogao držati pod nadzorom i na temelju toga odlučiti da li mu se isplati održavanje pomorskog prijevoza na određenoj liniji. Prilikom utvrđivanja očekivanih rashoda održavanja linije naročito se polazi od sljedećih elemenata:

- duljini linije i vremenu trajanja plovidbe (varijabilni troškovi),
- vrsti i kapacitetu broda (osiguranje, lučke naknade i drugi troškovi ovisni o ovom parametru),
- starosti broda (troškovi amortizacije, troškovi održavanja i sl.),

- definiranoj minimalnoj brzini plovidbe (potrošnja goriva),
- definiranoj učestalosti prijevoza na liniji (iskorištenost broda),
- i drugih relevantnih elemenata.

3. 6. Isplata i povrat državne potpore

Na temelju očekivanog rashoda na liniji i očekivanog prihoda utvrđuje se očekivani poslovni rezultat linije, te najviši iznos određen za podmirivanje razlike između rashoda i prihoda na liniji (čl. 42. Uredbe). Na kraju poslovne godine za svaku se liniju, na osnovi dostavljenih financijskih izvješća koje koncesionar izrađuje za svaku liniju i nakon računovodstvene kontrole koju provodi davatelj koncesije, utvrđuju konačni stvarni troškovi i prihodi linije.[43]

Ako bi se računovodstvenom kontrolom utvrdilo da je koncesionaru isplaćen iznos potpore veći od konačnih troškova i prihoda, davatelj koncesije zatražit će od koncesionara povrat viška uplaćenih sredstava potpore u proračun.[44]

Na kraju poslovne godine brodar je dužan dostaviti financijsko izvješće (račun dobiti i gubitka) javnom naručitelju najkasnije do 15. travnja tekuće godine za proteklu godinu. Izvješće sastavlja po principu dvojnog knjigovodstva, dok s druge strane javni naručitelj je dužan obaviti računovodstvenu kontrolu s ciljem utvrđivanja troškova i prihoda određene linije na kraju poslovne godine. U slučaju da se računovodstvenom kontrolom utvrdi da je brodaru isplaćen veći iznos naknade za obavljanje javne usluge, u odnosu na konačne troškove i prihode utvrđene na način iz stavka 1. i 2. ovoga članka, javni naručitelj će zatražiti od brodara povrat više uplaćenih sredstava naknade za obavljanje javne usluge u proračun[45].

Korekcija potpore prema stavku 5. ovoga članka može iznositi najviše do 10% naknade za obavljanje javne usluge iz članka 48. ove Uredbe, bez obzira na utvrđeni rezultat razlike[46].

Naknade brodarima za obavljanje obalnog linijskog pomorskog prijevoza isplaćuju se na mjesečnom nivou, prema ovjerenim podacima od strane lučke kapetanije o isplovljavanju pojedinog broda koji je angažiran za održavanje dodijeljene linije. Isplata korigirane naplate,

[43] Op. cit. Mandić N., Lovrić I . (2011): str. 114
[44] Ibid., str. 122
[45] Op. cit. Uredba o uvjetima i postupku davanja koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu
[46] Ibid.

isplaćuje se najkasnije do 31. srpnja tekuće godine za proteklu godinu, u okviru proračunskih sredstava za tu svrhu. Odluku o smanjivanju naknade za obavljanje obalnog linijskog pomorskog prijevoza, javni naručitelj može donijeti ako se nakon provedene kontrole o obavljanju usluge utvrde nepravilnosti i nedostaci, tj. ako kvaliteta ili kvantiteta pružanja usluge prijevoza znatno odstupa od ugovorene. Također istu mjeru smanjivanja naknade, javni naručitelj može donijeti u slučaju neredovitog isplovljavanja broda, neovlaštene zamjene broda, nepridržavanja cjenika. U slučaju iznenadnoga visokog porasta neke od stavki troškova koja se ne mogu pokriti korekcijom cijena u skladu s člankom 56. ove Uredbe, te zbog koje brodar ne bi bio u stanju održavati liniju, isti može podnijeti i izvanredni zahtjev za korekciju iznosa naknade za obavljanje javne usluge. Davatelj koncesije odnosno javni naručitelj će donijeti odluku o izvanrednoj korekciji naknada za obavljanje javne usluge uvažavajući utvrđene razloge i posljedice na održavanje linije u skladu s proračunskim mogućnostima.[47]

U slučajevima porasta cijena goriva iz ugovora o javnoj usluzi u iznosu od preko 15%, davatelj koncesije ili javni naručitelj može donijeti odluku o odobrenju izvanrednog povećanja cijena karata na način da se iznos od 40% izvanrednog troška brodara zbog porasta cijena goriva kompenzira izvanrednim povećanjem cijena karata na liniji, dok je 40% izvanrednog troška brodar dužan snositi sam, a za preostalih 20% brodar ima pravo zatražiti izvanrednu korekciju naknade za javne usluge sukladno stavku 1. ovoga članka, odnosno smanjenjem naknade za koncesiju.[48]

[47] Ibid.
[48] Ibid.

4. RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POTPORA

Obrada računovodstvenih podataka, prezentiranje i čuvanje računovodstvenih informacija vezanih uz državne potpore ovisi o veličini poduzeća, pa se ovisno o tome odlučuje hoće li se državne potpore računovodstveno evidentirati prema Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja ili prema Hrvatskim standardima financijskog izvještavanja. Veliki poduzetnici računovodstveno evidentiraju potpore prema Međunarodnim standardima financijskog izvještavanja, dok mali i srednji poduzetnici potpore računovodstveno evidentiraju prema Hrvatskim standardima financijskog izvještavanja.

4. 1. HSFI - Hrvatski standardi financijskog izvještavanja

Državne potpore su, za potrebe računovodstva, uređene za srednje i male poduzetnike (koji primjenjuju Hrvatske standarde financijskog izvještavanja - u daljnjem tekstu: HSFI) u sljedećim HSFI-ima:
HSFI 5 – Dugotrajna nematerijalna imovina (točka 10),
HSFI 11 – Potraživanja (točke 18 i 27),
HSFI 14 – Vremenska razgraničenja (točke 7, 21 i 22),
HSFI 15 – Prihodi (točke 12, 37 i 38)
HSFI 17 – Poljoprivreda (točke14, 15 i 16).

HSFI 14 – Vremenska razgraničenja (koristi samo dobitni pristup) u svojim točkama 21. i 22. uređuju način priznavanja državnih potpora na sljedeći način i to: državne potpore povezane s imovinom, uključujući nenovčane potpore po fer vrijednosti, trebaju se prezentirati u bilanci ili iskazivanjem odgođenog prihoda ili tretiranjem kao odbitne stavke pri izračunavanju knjigovodstvenog iznosa te imovine,osim državnih potpora za biološku imovinu koja se naknadno mjeri po fer vrijednosti u skladu s HSFI 17[49].

Kada je riječ o potporama (ili odgovarajućim dijelovima potpora) povezanih s imovinom, osim biološke imovine u skladu s HSFI 17 – Poljoprivreda, dvije se metode prikazivanja u financijskim izvještajima smatraju prihvatljivim alternativama[50]:

[49] Op. cit Friganović M. (2014): str. 160
[50] Ibid

a) jedna metoda iskazuje potporu kao odgođeni prihod koja se priznaje kao prihod na sustavnoj i racionalnoj osnovi tijekom vijeka upotrebe imovine;
b) druga metoda oduzima potporu pri izračunavanju knjigovodstvenog iznosa imovine.

HSFI 15 – Prihodi u svojim točkama 37. i 38. isto tako koriste samo dobitni pristup i to na slijedeći način: državne potpore treba priznati kao prihod tijekom više razdoblja kako bi se sučelili s odgovarajućim rashodima, osim za državne potpore za biološku imovinu koja se naknadno mjeri po fer vrijednosti koje se priznaju u skladu s HSFI 17. Potraživanja za državne potpore za nadoknadu nastalih rashoda ili nastalog gubitka ili kao potraživanje u svrhu pružanja trenutne financijske podrške poduzetnika ali bez budućih povezanih troškova, treba priznati kao prihod razdoblja u kojem je potraživanje nastalo[51]. HSFI 14 – Vremenska razgraničenja i HSFI 15 – Prihodi ne obrađuje kapitalni pristup što znači da srednji i mali poduzetnici primjenjuju MRS 20 -Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći.

Prema MRS 20 – Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći i HSFI 14 - Vremenska razgraničenja i HSFI 15 – Prihodi prihvaća dobitni pristup dok se kapitalni pristup samo kao takav spominje (samo u MRS-u 20) ali dalje ne obrađuje i to kako u standardima tako i u literaturi[52].

Prema dobitnom pristupu primitak sredstava na temelju državne potpore evidentiraju se kao odgođeni prihod (skupina konta 29) i prenose u prihod (skupina konta-76) u istom razdoblju u kojem su nastali i troškovi koji se podmiruju iz dobivene državne potpore, što ima za posljedicu da prihodi i rashodi djeluju neutralno na osnovicu poreza na dobit.

U slučaju da se naknadno utvrdi da poduzetnik treba vratiti dio državne potpore koja nije još oprihodovana (npr. nije zaposlio određeni broj zaposlenika a to je bio jedan od uvjeta) tada mora vratiti državnu potporu s kamatama (kto-7210) pa to treba evidentirati na sljedeći način: 29112;7210/1000). Međutim, ako poduzetnik treba vratiti čitavu državnu potporu s kamatama onda se još razlika (kto - 735 ostali rashodi) između salda konta odgođenog priznavanja prihoda (kto-29112) i visine dodijeljene državne potpore evidentirane na rashode poslovanja poduzetnika (29112;7210;735/1000)[53].

[51] Ibid.
[52] Ibid., str. 161
[53] Ibid.

4. 2. Međunarodni računovodstveni standard 20 - Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državne pomoći

MRS-20 se primjenjuje prilikom priznavanja, mjerenja i objavljivanja državnih potpora i objavljivanja nekih drugih oblika državnih pomoći. Veliki poduzetnici (u koje spadaju i poduzetnici čiji su vrijednosni papiri uvršteni na burzu ili se priprema takvo uvrštenje) primjenjuju Međunarodne standarde financijskog izvještavanja (MSFI) i što se tiče državnih potpora to je uređeno MRS-om 20 – Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći. Državne potpore u poljoprivredi za velike poduzetnike uređene su MRS-om 41 – Poljoprivreda (točke 34, 35, 36, 37, 38 i 57).[54]

Moguća su dva šira pristupa računovodstvu državnih potpora[55]:

- kapitalni pristup- prema kojem se potpora odobrava izravno u korist udjela dioničara,
- dobitni pristup- prema kojem se potpora unosi u dobit ili gubitak tijekom jednog ili više razdoblja.

Prema kapitalnom pristupu potpora se odobrava izravno u korist udjela dioničara tj. trebaju se iskazati izravno u glavnicu (npr. lokalna samouprava postaje suvlasnikom ili povećava svoj vlasnički udjel u trgovačkom društvu). Zagovornici kapitalnog pristupa tvrde da su državne potpore financijski mehanizam i kao prema takvima treba postupati u bilanci, umjesto da se prenose kroz račun dobiti i gubitka kako bi naknadile stavke rashoda što ih financiraju. Budući da se ne očekuje otplata (povrat) trebaju se odobriti izravno u glavnicu. Državne potpore nisu zarađene pa ih ne treba priznavati kroz račun dobiti i gubitka, jer predstavljaju poticaj što ga pruža država bez s tim povezanih troškova[56].

Zagovornici kapitalnog pristupa tvrde sljedeće[57]:

- državne potpore su financijski mehanizam i kao takve se trebaju iskazivati u izvještaju o financijskom položaju, umjesto da se priznaju u dobit ili gubitak kao prijeboj stavki rashoda što ih financiraju. Budući da se ne očekuje otplata, trebaju se priznati izvan dobiti ili gubitka;

[54] Op. cit. Friganović M.(2014): str. 160
[55] Ibid.
[56] Ibid.
[57] MRS-20 [Internet], raspoloživo na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/404789.pdf (16.05.2016.)

- neprimjereno je priznavati državne potpore u dobit ili gubitak jer one nisu zarađene, već predstavljaju poticaj što ga pruža država bez s njim povezanih troškova.

U dobitnom pristupu osnovno je da se državne potpore priznaju u dobit ili gubitak na sustavnoj osnovi kroz razdoblja u kojima subjekt troškove pokriću kojih su potpore namijenjene priznaje kao rashod. Priznavanje državnih potpora u dobit ili gubitak na osnovi primitaka nije u skladu s računovodstvenom pretpostavkom nastanka događaja (vidjeti MRS 1 „Prezentiranje financijskih izvještaja“) i moglo bi biti prihvatljivo samo ako ne postoji osnova za raspoređivanje potpore na razdoblja, osim na ono u kojem je primljena. U većini slučajeva je lako ustanoviti razdoblja u kojima subjekt priznaje troškove ili rashode povezane s državnom potporom. Stoga se potpore, kad je riječ o priznavanju specifičnih rashoda, priznaju u dobit ili gubitak u istom razdoblju kao i odnosni rashodi. Slično tomu, potpore povezane s materijalnom imovinom koja se amortizira obično se priznaju u dobit ili gubitak u razdobljima i u omjerima u kojima se priznaje trošak amortizacije te imovine[58].

Argumenti u prilog dobitnog pristupa jesu sljedeći[59]:

- budući da su državne potpore primici iz drugih izvora, a ne od dioničara, ne bi ih trebalo priznavati izravno u kapitalu, već ih treba priznavati u dobit ili gubitak u odgovarajućim razdobljima,
- državne potpore su rijetko kad bez uvjeta. Subjekt ih zarađuje tako da udovolji postavljenim uvjetima i ispuni predviđene obveze. Stoga potpore treba priznati u dobit ili gubitak u razdobljima u kojima subjekt povezane troškove pokriću kojih su potpore namijenjene priznaje kao rashod,
- budući da su porez na dobit i ostali porezi troškovi, logično je jednako postupiti i s državnim potporama, koje su produžetak fiskalnih politika, tj. kroz dobit ili gubitak.

Državne potpore, uključujući nenovčane potpore po fer vrijednosti, ne trebaju se priznati sve dok ne postoji razumno uvjerenje da će[60]:

- subjekt udovoljavati uvjetima uz koje se daju potpore,
- potpore biti primljene.

[58] Ibid.
[59] Ibid.
[60] Ibid.

Državna potpora se neće priznati sve dok se sa sigurnošću ne utvrdi da će subjekt kojem je dodijeljena potpora biti u mogućnosti ispuniti sve tražene uvjete na temelju kojih je potpora dodijeljena, te kad se sa sigurnošću zna da će potpora biti primljena. Samo primanje potpore ne znači jamstvo da su uvjeti koji se tiču potpore ispunjeni ili da će se ispuniti. Također sam način primanja potpore ne uvjetuje primjenu računovodstvene metode prilikom obračunavanja potpora, pa se prema tome potpora obračunava na jednak način bilo da je primljena u novcu ili kao smanjenje obveze prema državi.

Potpore povezane s imovinom koja se ne amortizira također mogu zahtijevati ispunjenje određenih obveza i stoga ih treba priznati u dobit ili gubitak kroz razdoblja u kojima se snose troškovi ispunjenja tih obveza. Primjerice, potpora u obliku davanja zemljišta može se uvjetovati postavljanjem zgrade na tom mjestu te može biti prikladno priznati ju u dobit ili gubitak kroz vijek uporabe zgrade

Potpora dodijeljena kao dio paketa financijske ili fiskalne pomoći sa sobom nosi i niz uvjeta koji utječu na povećanje troškova i rashoda kroz razdoblja u kojima će se potpora ostvariti. Za ovaj oblik potpore potrebno je rasporediti jedan dio potpore po jednoj osnovi, a drugi dio po drugoj osnovi.

Državna potpora može bit dodijeljena kao trenutna financijska potpora subjektu i kao takva ne znači poticaj za stvaranje određenih izdataka. Takve potpore se uvrštavaju u dobit ili gubitak razdoblja kada je subjekt ispunio sve uvjete potrebne za primitak takve potpore, uz potrebu objavljivanja podataka kojim se dokazuje da je učinak ovakve potpore razumljiv.

Državna potpora može biti primljena za nadoknadu rashoda ili gubitaka nastalih u prethodnom razdoblju. Takva se potpora priznaje u dobit ili gubitak razdoblja u kojemu potraživanje nastaje, uz objavljivanje podataka kako bi se osiguralo da je njen učinak posve razumljiv.

Državna potpora može biti u obliku prijenosa nenovčane imovine, kao što je zemlja ili drugi resursi koju će subjekt koristiti. U takvim slučajevima uobičajeno je procijeniti fer vrijednost nenovčane imovine te računovodstveno iskazati i potporu i imovinu po toj fer vrijednosti. Alternativni način koji se ponekad koristi jest iskazivanje i imovine i potpore u nominalnom iznosu.

Bespovratni zajam od države smatra se državnom potporom kad postoji dovoljno jamstvo da će subjekt udovoljiti uvjetima za oprost zajma. Potpora u vidu državnog zajma s kamatnom stopom nižom od tržišne se obračunava kao državna potpora. Zajam se priznaje i mjeri u skladu s MRS-om 39 „Financijski instrumenti: priznavanje i mjerenje“. Pogodnost u

vidu kamatne stope niže od tržišne se mjeri kao razlika između početne knjigovodstvene vrijednosti zajma utvrđene u skladu s MRS-om 39 i primljenog iznosa. Pogodnost se obračunava u skladu s ovim Standardom. Kod identificiranja troškova koji trebaju biti nadoknađeni zajmom, subjekt je dužan razmotriti uvjete i obveze koji su ispunjeni, odnosno koji trebaju biti ispunjeni[61].

Državne potpore trebaju se priznati u dobit ili gubitak na sustavnoj osnovi tijekom razdoblja u kojem subjekt priznaje kao rashode odnosne troškove za čije su pokriće potpore namijenjene.

Državne potpore povezane s imovinom, uključujući nenovčane potpore po fer vrijednosti, trebaju se prezentirati u izvještaju o financijskom položaju ili iskazivanjem odgođenog prihoda ili tretiranjem kao odbitne stavke pri izračunavanju knjigovodstvene vrijednosti te imovine. Kad je riječ o potporama (ili odgovarajućim dijelovima potpora) povezanih s imovinom, dvije se metode prikazivanja u financijskim izvještajima smatraju prihvatljivim alternativama. Jednom metodom se potpora iskazuje kao odgođeni prihod koji se priznaje u dobit ili gubitak sustavno tijekom vijeka uporabe imovine. Drugom metodom se potpora oduzima pri izračunavanju knjigovodstvene vrijednosti imovine. Potpora se priznaje u dobit ili gubitak tijekom vijeka uporabe imovine koja se amortizira kao smanjenje troška amortizacije[62].

Kupnja imovine i primitak s tim povezanih potpora može uzrokovati veće promjene u novčanom tijeku subjekta. Iz tog razloga, kako bi se prikazalo bruto ulaganje u imovinu, takve promjene se često objavljuju kao odvojene stavke u izvještaju o novčanim tokovima, neovisno je li potpora, radi prezentiranja u izvještaju o financijskom položaju, tretirana kao odbitna stavka za odnosnu imovinu, ili nije tako tretirana[63].

Potpore povezane s dobiti ponekad se prezentiraju kao odobrenja u izvještaju o sveobuhvatnoj dobiti, pod odvojenim nazivom ili pod općenitim naslovom kao što je "Ostali prihodi". Alternativno, takve potpore se prikazuju kao odbitne stavke za izvještavane povezane rashode. Ako subjekt prikazuje elemente dobiti ili gubitka u zasebnom dobit ili gubitak kako je opisano u točki 81. MRS-a 1 (revidiran 2007.), potpore povezane s dobiti iz točke 29. prezentira u odvojenom dobit ili gubitak.

Pristalice prve metode tvrde kako je neprimjereno saldirati stavke prihoda i rashoda te da odvajanje potpore od rashoda olakšava usporedbu s drugim rashodima na koje ne utječe

[61] Ibid.
[62] Ibid.
[63] Ibid.

potpora. Za drugu metodu se tvrdi da rashodi za poslovni subjekt možda čak i ne bi nastali da potpora nije bila raspoloživa, te prezentiranje rashoda bez prijeboja s potporom može stoga navesti na pogrešan zaključak. Obje se metode smatraju prihvatljivim za prezentiranje potpora povezanih s dobiti. Za pravilno razumijevanje financijskih izvještaja može biti nužno objavljivanje potpore. Obično je prikladno objavljivanje učinka potpora na bilo koju stavku prihoda ili rashoda za koju se zahtijeva da bude posebno objavljena[64].

Državnu potporu koja dospijeva za otplatu treba iskazati kao ispravak računovodstvene procjene . Otplatu potpore povezane s dobiti treba prvo odbiti od svakog neamortiziranog odgođenog potraživanja, priznatog u svezi s potporom. U mjeri u kojoj otplata premašuje bilo koje takvo odgođeno potraživanje, ili ako ne postoji odgođeno potraživanje, otplata se odmah priznaje u dobit ili gubitak. Otplatu potpore povezane s nekom imovinom treba iskazati kao povećanje knjigovodstvene vrijednosti imovine ili smanjenjem salda odgođenog prihoda za iznos koji treba otplatiti. Kumulativna dodatna amortizacija, koja bi bila priznata kroz dobit ili gubitak do toga datuma da nema potpore, se priznaje odmah u dobit ili gubitak[65].

Kod objavljivanja potpora potrebno je objaviti sljedeće[66]:

- usvojenu računovodstvenu politiku za državne potpore, uključujući usvojene metode prezentiranja u financijskim izvještajima,
- vrstu i veličinu državnih potpora priznatih u financijskim izvještajima i iskazivanje drugih oblika državne pomoći od kojih subjekt ima izravne koristi; i
- neispunjene uvjete i druge nepredviđene događaje vezane uz državnu pomoć koja je bila priznata.

I navedeni HSFI i MRS - 20 razlikuju državne potpore od državne pomoći, dok se sama definicija državne potpore u HSFI-ima i MRS – 20 u mnogočemu razlikuje od definicije državne potpore u hrvatskom Zakonu o državnim potporama[67].

[64] Ibid.
[65] Ibid.
[66] Ibid.
[67] Op. cit. Friganović M. (2014): str. 160

5. RAČUNOVODSTVO DRŽAVNIH POTPORA NA PRIMJERU PODUZEĆA „LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA“

5. 1. Općenito o poduzeću

„Linijska nacionalna plovidba d.d.“ je privatna brodarska tvrtka koja još od 1992. obavlja pomorski prijevoz duž cijelog hrvatskog Jadrana. Poduzeće se može pohvaliti bogatim iskustvom u obalnom linijskom pomorskom prometu, te su u tom dugom nizu godina održavali brzobrodske linije kao što su: Split-Vis, Split-Milna, Lopar-Valbiska, Pula - (Unije) -Mali Lošinj - (Ilovik) - Zadar te trajektnu liniju Drvenik-Dominče.

Flotu Linijske nacionalne plovidbe čine dva trajekta (Moli i Nosač) i tri katamarana (Bišovo, Broč i Komiza). Katamaranom Bišovom održavaju državnu brzobrodsku liniju Rogač-Split, a katamaranom Broč državnu brzobrodsku liniju Žirje – Kaprije - Šibenik. Trajektom Nosač, održavali su trajektnu liniju Valbiska-Lopar.

Svi brodovi posjeduju ISM CODE certifikate u skladu s Kodeksom međunarodne pomorske sigurnosti što je, uz iskustvo zapovjednika i pomoraca, jamstvo za ugodan boravak na brodovima i siguran dolazak putnika na odredište.

Osim obalnog linijskog pomorskog prometa pružaju usluge transfera i izleta. Nude prijevoz putnika od zračne luke Resnik i trajektne luke Split do željenih odredišta. Organiziraju i posebne prijevoze za razne izlete, vjenčanja, sajmove i druga događanja.

Za sigurnost putnika i ugodnu plovidbu se brine pedesetak zaposlenih na čelu s direktoricom Antonijom Mišurom.

Cilj poduzeća je ispuniti očekivanja i najzahtjevnijih putnika i omogućiti im najbolje moguće iskustvo putovanja hrvatskom obalom.

Poduzeće u želji da zadovoljiti potrebe putnika, ali i osigura rast tvrtke ulaže u flotu i kadar o čemu svjedoči i činjenica da su 2012. potpisali kolektivni ugovor. Potpisivanjem ugovora su se obvezali da će najbolje pomorce nagraditi dionicama. Tako je Uprava omogućila zaposlenima da postanu suvlasnici tvrtke za koju rade te pokazala da dugoročno računa na svoje zaposlenike[68].

[68] Linijska nacionalna plovidba [Internet], raspoloživo na: http://lnp.hr/ (10.03.2016.)

Prema podjeli Zakona o računovodstvu, Linijska nacionalna plovidba pripada grupi malih poduzeća. Svoje financijske izvještaje: bilancu, račun dobiti i gubitka i bilješke uz financijske izvještaje sastavlja u skladu sa Hrvatskim standardima financijskog izvještavanja.

5. 2. Metodologija

Poduzeće održava subvencioniranu brzobrodsku liniju, na relaciji Split-Rogač (Šolta). Linija se održava katamaranom „Bišovo“. Na primjeru navedene linije dat će se prikaz računovodstvenog evidentiranja subvencije koja je dodijeljena za održavanje ove linije. Subvencije se isplaćuju na mjesečnoj osnovi, stoga će se prikazati računovodstveno evidentiranje subvencija u poduzeću Linijska nacionalna plovidba, za mjesec rujan 2014. godine. Primjer računovodstvenog evidentiranja prikazan je tablicama 1, 2, i 3.

Poduzeće Linijska nacionalna plovidba održavalo je trajektnu liniju Valbiska (Krk) – Lopar (Rab). Linija se održavala trajektom „Nosač“ u razdoblju od listopada 2007. godine do rujna 2013. godine, te je za to vrijeme poduzeće primalo subvenciju za održavanje navedene linije.

Državne potpore za brzobrodsku liniju na relaciji Split – Rogač (Šolta) i trajektnu liniju Valbiska (Krk) – Lopar (Rab) prema vrsti pripadaju pojedinačnim državnim potporama koje se dodjeljuju na određeno vrijeme s rokom trajanja od 7 godina. Prema kategoriji spadaju u sektorske potpore, dodjeljuju se za djelatnost pomorskog prijevoza, dok prema oblicima, odnosno instrumentima dodjele spadaju u subvencije.

Da bi poduzeće ostvarilo pravo na subvenciju za održavanje navedene linije, trebalo je udovoljiti određenim natječajnim zahtjevima linije, te priložiti natječajnu dokumentaciju. Natječajna dokumentacija za liniju Valbiska-Lopar sadrži[69]:

- prikaz najviše cijene usluge na pojedinoj liniji,
- obrasce s raščlambama elemenata poslovnog plana iz članka 7. Uredbe,
- obrasce za tehnički dio ponude prema elementima iz članka 20. Uredbe,

[69] Op. cit. Agencija za obalni linijski promet [Internet]

- prikaz potrebnih dokaza o zamjenskom brodu iz članka 14. i 15. Pravilnika.

Primjer natječajne dokumentacije prikazan je slikama broj: 6, 7, 8 i 9. Subvencija pozivajući se na povlastice na osnovi: Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Pravilnika o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na besplatan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu, Povlastica na osnovi Zakona o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, Povlastica na osnovi Zakona o pravima i dužnostima zastupnika u Hrvatskom saboru, i ostale zakonske povlastice obvezuju poduzeće „LNP“ da spusti cijene karata za pojedine kategorije putnika ispod pune cijene, a da još uvijek pokriva svoje troškove, dok u slučaju da poduzeće nije korisnik subvencije na liniji koju održava, cijena karte određuje se na komercijalnoj osnovi i jednaka je za sve. Uzimajući u obzir sve navedeno dana je detaljna projekcija očekivanog broja putnika, te mjesečnih i godišnjih prihoda za posljednju godinu korištenja subvencije (2013.). Napravit će se detaljan izračun oportunitetnog troška - moguće propuštene zarade poduzeća za 2013. godinu, u slučaju kada pojedine karte ne bi bile povlaštene (sukladno povlasticama na osnovi Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu Pravilnika o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na besplatan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu, Povlasticama na osnovi Zakona o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, Povlasticama na osnovi Zakona o pravima i dužnostima zastupnika u Hrvatskom saboru, te ostale povlastice) i prodavale se po nižoj cijene, već bi se odredila puna cijena karte za sve kategorije karata. Također će se dati detaljan prikaz prihoda i rashoda poduzeća, te financijskog rezultata poduzeća u 2013. uz korištenje subvencija, te efekti isključenja subvencija na financijski rezultat

S ciljem dobivanja detaljnijeg uvida i jasnijeg razumijevanja utjecaja subvencija na financijski rezultat poduzeća Linijska nacionalna plovidba, dat će se zbirni prikaz moguće propuštene zarade poduzeća , te projekcija očekivanog financijskog rezultata u slučaju da se ne koriste subvencije na navedenoj liniji. Prikaz će se dati za godine tijekom kojih je održavana trajektna linija Valbiska – Lopar, od listopada 2007. godine do rujna 2013. godine.

5. 3. Računovodstveno praćenje subvencija na brzobrodskoj liniji Split - Rogač

Računovodstveno praćenje subvencije započinje popunjavanjem obrasca mjesečne subvencije za navedenu liniju. Primjer obrasca prikazan je slikama broj 2 i 3. Obrazac se popunjava na način da posada broda svakodnevno za svaki sat voznog reda broda prijavljuje broj prevezenih putnika Lučkoj kapetaniji i Lučkoj upravi. Na kraju mjeseca Lučka kapetanija ispunjava obrazac s ukupnim brojem prevezenih putnika za taj mjesec i ovjerava obrazac.

Na temelju ovjerenog obrasca od strane Lučke kapetanije i izračunatih prijeđenih nautičkih milja za taj mjesec, računa se iznos ukupne subvencije za isplatu. Nakon provedenog obračuna mjesečne subvencije, obrazac se dostavlja Agenciji za obalni linijski promet na isplatu subvencije. Na temelju Naloga za knjiženje (slika 4 i 5), knjiži se: obračun subvencije (tabela 1), uplata subvencije (tabela 2), i izvod (tabela 3).

Tabela 1: Dnevnik – obračun subvencije za mjesec rujan

REDNI BROJ	OPIS	KONTO	IZNOS	
			DUGUJE	POTRAŽUJE
1.	Potraživanja za subvencije	1550	324.657,53	
	Prihod od subvencije	7832		324.657,53

Izvor: Prikaz autora prema internoj dokumentaciji LNP-a

Tabela 2: Dnevnik – uplata subvencije

REDNI BROJ	OPIS	KONTO	IZNOS	
			DUGUJE	POTRAŽUJE
1.	Potraživanja za subvencije	1550		324.657,53
	Žiro račun - prijelazni	10099	324.657,53	

Izvor: prikaz autora prema internoj dokumentaciji LNP-a

Tabela 3: Dnevnik - Izvod

REDNI BROJ	OPIS	KONTO	IZNOS	
			DUGUJE	POTRAŽUJE
1.	Žiro račun	1006	324.657,53	
	Žiro račun - prijelazni	10099		324.657,53

Izvor: prikaz autora prema internoj dokumentaciji LNP-a

OBRAZAC OBRAČUNA MJESEČNE SUBVENCIJE ZA MJESEC: **LISTOPAD** 2014. god.

DRŽAVNA BRZOBRODSKA LINIJA BR.9601 SPLIT - ROGAČ

BRODAR: Linijska nacionalna plovidba d.d Split

DATUM	ROGAČ Odlazak	ROGAČ Dolazak	SPLIT Odlazak	SPLIT Dolazak	PREVEZENI PUTNICI po putovanjima: Rogač - Split 1.put	Rogač - Split 2.put	Stomorska - Split 1.put	Stomorska - Split 2.put	Međuotočne relacije 1.put	Međuotočne relacije 2.put	PREVEZENI PUTNICI po putovanjima: Split - Rogač 1.put	Split - Rogač 2.put	Split - Stomorska 1.put	Split - Stomorska 2.put	Međuotočne relacije 1.put	Međuotočne relacije 2.put	UKUPAN BROJ PREVEZENIH PUTNIKA	Prev. Put u NM	BROD
1.	7:00	7:35	20:45	21:20	81						25						106	18,0	BIŠOVO
2.	7:00	7:35	20:45	21:20	77						24						101	18,0	BIŠOVO
3.	7:00	7:35	20:45	21:20	67						40						107	18,0	BIŠOVO
4.	7:00	7:35	14:30	15:05	21						59						80	18,0	BIŠOVO
5.	19:30	20:05	20:15	20:50	17						11						28	18,0	BIŠOVO
6.	7:00	7:35	20:45	21:20	84						40						124	18,0	BIŠOVO
7.	7:00	7:35	20:45	21:20	67						46						113	18,0	BIŠOVO
8.	19:30	20:05	20,18	20:50	11						0.						11	18,0	BIŠOVO
9.	7:00	7:35	20:45	21:20	108						25						133	18,0	BIŠOVO
10.	7:00	7:35	20:45	21:20	95						47						142	18,0	BIŠOVO
11.	7:00	7:35	14:30	15:05	30						34						64	18,0	BIŠOVO
12.	19:30	20:05	20:15	20:50	20						14						34	18,0	BIŠOVO
13.	7:00	7:35	20:45	21:20	109						27						136	18,0	BIŠOVO
14.	7:00	7:35	20:45	21:20	84						27						111	18,0	BIŠOVO
15.	7:00	7:35	20:45	21:20	69						15						84	18,0	BIŠOVO
16.	7:00	7:35	20:45	21:20	96						27						123	18,0	BIŠOVO
17.	7:00	7:35	20:45	21:20	67						41						108	18,0	BIŠOVO
18.	7:00	7:35	14:30	15:05	18						61						79	18,0	BIŠOVO
19.	19:30	20:05	20:15	20:50	34						7						41	18,0	BIŠOVO
20.	7:00	7:35	20:45	21:20	114						31						145	18,0	BIŠOVO
21.	7:00	7:35	20:45	21:20	67						33						100	18,0	BIŠOVO
22.	7:00	7:35	20:45	21:20	59						16						75	18,0	BIŠOVO
23.	7:00	7:35	20:45	21:20	69						24						93	18,0	BIŠOVO
24.	7:00	7:35	20:45	21:20	61						36						97	18,0	BIŠOVO
25.	7:00	7:35	14:30	15:05	11						44						55	18,0	BIŠOVO
26.	19:30	20:05	20:15	20:50	10						0.						10	18,0	BIŠOVO
27.	7:00	7:35	20:45	21:20	96						17						113	18,0	BIŠOVO
28.	7:00	7:35	20:45	21:20	97						22						119	18,0	BIŠOVO
29.	7:00	7:35	20:45	21:20	71						23						94	18,0	BIŠOVO
30.	7:00	7:35	20:45	21:20	82						28						110	18,0	BIŠOVO
31.	7:00	7:35	20:45	21:20	88						39						127	18,0	BIŠOVO
SVEUKUPNO					**1980**						**883**						2863	**558,0**	

Slika 2: Obrazac obračuna mjesečne subvencije za mjesec rujan

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

1	broj prijeđenih NM	558,0
3	neostvarene NM	
4	ukupan broj prevezenih putnika	2863
5	iznos dnevne subvencije(osnovni brod)	**10.821,92 kn**
7	varijabilni trošak za neodvožene milje	
8	TOTAL SUBVENCIJA	**335.479,45 kn**

Datum: 07.11.2014.

Pečat i potpis:

(LUČKA KAPETANIJA)

LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA d.o.o.

2

Slika 3: Obrazac obračuna mjesečne subvencije za mjesec rujan

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA d.d.

114. brigade 19, HR-21000 Split
tel: +385 (0)21 352527; fax: +385 (0)21 352447
OIB:52389838135; MB: 3916289; PDV ID: 52389838135
IBAN HR69 4109 0061 1000 0071 1 BSD
IBAN HR21 2402 0061 1005 7739 7 ERSTE BANK
Registriran u Trgovačkom sudu u Splitu, MBS: 040134800
Temeljni kapital: 4.133.830,00 kn uplaćen u cijelosti
Direktor: Antonija Mišura

Nalog za knjiženje broj 365

Datum naloga: **30.09.2014**
Opis: **Obračun subvencije za 09/14**
Tip naloga: **17 - RAZNA KNJIŽENJA broj 38**

St.	Dat.knjiž.	Opis knjiženja	Mj. tro.	Dim. 1	Dim. 2	Dim. 3	Konto	Naziv	Dok.	Lok.br.	Br.dok.	Dat.dok.	Dat.posl događaja	Dat.valute	Naziv komitenta	Duguje	Potražuje	Saldo
1	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM320	005			1550	Potraživanja od državnih instit.-subvencije	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		339.712,50	0,00	339.712,50
2	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM320	005			7832K	Prihodi od subvencija-Komiža	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		0,00	339.712,50	0,00
3	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM304				1550	Potraživanja od državnih instit.-subvencije	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		295.714,20	0,00	295.714,20
4	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM304	004			7832N O	Prihodi od subvencija-(državna)Nosać	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		0,00	295.714,20	0,00
5	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM390				1550	Potraživanja od državnih instit.-subvencije	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		324.657,53	0,00	324.657,53
6	30.09.2014	OBRAČUN SUBVENCIJE ZA 09/14	SM390	002			7832BI	Prihodi od subvencija-Bišovo	RAZ			30.09.2014	30.09.2014	30.09.2014		0,00	324.657,53	0,00
Saldo naloga																960.084,23	960.084,23	0,00

Slika 4: Nalog za knjiženje broj 365

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

LINIJSKA NACIONALNA PLOVIDBA d.d.

114. brigade 10, HR-21000 Split
tel.+385(0)21/327-111, fax.+385(0)21/327447
OIB:52390181135, MB: 3918286, PDV: 52390938135
IBAN HR69 4109 0061 1000 0071 1 BSD
IBAN HR21 2402 0061 1005 7267 7 ERSTE BANK
Registrirano kod Trgovački sud u Splitu, MBS 060134800
Temeljni kapital: 4.133.930,00 kn uplaćen u cijelosti
Direktor: Antonija Mišura

Nalog za knjiženje broj 261

Datum naloga: **7.10.2014**
Opis: **IZV.BR.79,80,81,82,83,84,**
Tip naloga: **57 - IZVOD HR21 2402006110057726 7-ERSTE B. broj 14**

Sl.	Dat.knjiž.	Opis knjiženja	Mj tro.	Dim. 1	Dim. 2	Dim. 3	Konto	Naziv	Dok.	Lok.br	Br.dok.	Dat.dok.	Dat.posl. događaja	Dat.valute	Naziv komitenta	Duguje	Potražuje	Saldo
1	7.10.2014	PRIPIS KTE	SM301				7710	Prihodi od redovnih i zateznih kamata	IZV	79		7.10.2014	7.10.2014	7.10.2014		0,00	71,06	-71,06
2	7.10.2014	UPL.KART.	SM304				12075	Potraživanja iz kartič.poslov.-DINERS CARD	IZV	79		7.10.2014	7.10.2014	7.10.2014	ERSTE CARD CLUB DD	0,00	54,88	-125,94
3	7.10.2014	Izl.m. 128-POSL1-91	SM304	004			1200	Kupci u tuzemstvu	IZV	79		7.10.2014	7.10.2014	7.10.2014	ADRIDEA d.o.o.	0,00	13.281,25	-13.407,19
4	7.10.2014	UPL.PO RN	SM304	004			1200	Kupci u tuzemstvu	IZV	79		7.10.2014	7.10.2014	7.10.2014	ADRIDEA d.o.o.	0,00	18.750,00	-32.157,19
5	7.10.2014	PROMET IZVODA 79	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	79		7.10.2014	7.10.2014	7.10.2014	ADRIDEA d.o.o.	32.157,19	0,00	0,00
6	9.10.2014	100331/INA/1-INA SOLIN	SM350				2200	Dobavljači u tuzemstvu	IZV	80	1089	9.10.2014	9.10.2014	9.10.2014	INA D.D.	17.688,80	0,00	17.688,80
7	9.10.2014	100332/INA/1-INA SOLIN	SM320				2200	Dobavljači u tuzemstvu	IZV	80	1090	9.10.2014	9.10.2014	9.10.2014	INA D.D.	14.911,20	0,00	32.600,00
8	9.10.2014	UPL.KART.	SM304				12075	Potraživanja iz kartič.poslov.-DINERS CARD	IZV	80		9.10.2014	9.10.2014	9.10.2014	ERSTE CARD CLUB DD	0,00	633,41	31.966,59
9	9.10.2014	PROMET IZVODA 80	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	80		9.10.2014	9.10.2014	9.10.2014		633,41	0,00	32.600,00
10	9.10.2014	PROMET IZVODA 80	SM301				1005	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	80		9.10.2014	9.10.2014	9.10.2014		0,00	32.600,00	0,00
11	14.10.2014	PL.PO RN	SM301				2200	Dobavljači u tuzemstvu	IZV	81		14.10.2014	14.10.2014	14.10.2014	ERSTE&STEIERMARKISCHE BANK DD	246,56	0,00	246,56
12	14.10.2014	PROMET IZVODA 81	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	81		14.10.2014	14.10.2014	14.10.2014		0,00	246,56	0,00
13	16.10.2014	UPL.KART.	SM304				12075	Potraživanja iz kartič.poslov.-DINERS CARD	IZV	82		16.10.2014	16.10.2014	16.10.2014	ERSTE CARD CLUB DD	0,00	363,75	-363,75
14	16.10.2014	PROMET IZVODA 82	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	82		16.10.2014	16.10.2014	16.10.2014		363,75	0,00	0,00
15	22.10.2014	PL.PO RN	SM301				2200	Dobavljači u tuzemstvu	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014	TERRAKOM d.o.o.	710,00	0,00	710,00
16	22.10.2014	PRIJ.SREDST.	SM301				10099	Žiro-račun-prijelazni konto-ostalo	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		960.200,00	0,00	960.910,00
17	22.10.2014	UPL.SUBVENCIJE	SM304				1550	Potraživanja od državnih institucija-subvencije	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		0,00	295.714,21	665.195,79
18	22.10.2014	UPL.SUBVENCIJE	SM390				1550	Potraživanja od državnih institucija-subvencije	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		0,00	324.657,53	340.538,26
19	22.10.2014	UPL.SUBVENCIJE	SM320				1550	Potraživanja od državnih institucija-subvencije	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		0,00	339.712,50	825,76
20	22.10.2014	PROMET IZVODA 83	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		960.084,24	0,00	960.910,00
21	22.10.2014	PROMET IZVODA 83	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	83		22.10.2014	22.10.2014	22.10.2014		0,00	960.910,00	0,00
22	29.10.2014	Izl.m. 147-POSL1-91	SM304	004			1200	Kupci u tuzemstvu	IZV	84		29.10.2014	29.10.2014	29.10.2014	ADRIDEA d.o.o.	0,00	1.093,75	-1.093,75
23	29.10.2014	PROMET IZVODA 84	SM301				1006	Žiro-račun-HR2124020061100577267-Erste&Steiermaerkische b.	IZV	84		29.10.2014	29.10.2014	29.10.2014		1.093,75	0,00	0,00
Saldo naloga																**1.988.088,90**	**1.988.088,90**	**0,00**

Štampano 4.4.2016 u 10:01 sati

Hvala na povjerenju !

Slika 5: Nalog za knjiženje broj 261

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

3. OSNOVNE TEHNIČKE KARAKTERISTIKE BRODA S KOJIM ĆE SE OBAVLJATI USLUGE PRIJEVOZA

Sukladno članku 7. točka 3. Uredbe

Ime i vrsta i broda:	NOSAČ, trajekt
Veličina broda: dužina, širina, gaz ,BT	66 m,11.25 m, 3.8 m,912 BT
Kapacitet broda - ukupno (otvorena paluba + zatvoreni prostor)	321 putnika
Pogon: snaga motora, potrošnja za 1 h - u eksploataciji i po Nm	910 kW, 250 l/h
Tehnička brzina broda i planirana brzina u održavanju linije	13 čv, 12 čv
Broj članova posade minimalni i u eksploataciji	5 (min.), 7 (eksploatacija)
Godina i mjesto gradnje	1975, Leirvik (Norveška)
Ostalo i napomene brodara:	

obrazac 3

Slika 6: Osnovne tehničke karakteristike broda

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

NAJVIŠA CIJENA KARTE S UKLJUČENOM LUČKOM PRISTOJBOM

	SEZONSKI CJENIK	IZVANSEZONSKI CJENIK	OTOČNI CJENIK
PO OSOBI	37,00	31,00	10,00
DIJETE (OD 3-12 GOD.)	18,50	15,50	NEMA
OSOBNI AUTOMOBIL, ĐIP(max.visine do 1,80m)	225,00	187,00	72,00
KAMP K., KARAVAN,MINIBUS,KOMBI,OSOBNO VOZILO I ĐIP(preko 1,80m visine)TRAILERI ZA ČAMCE DO 5,00 M	360,00	300,00	130,00
TRAILERI ZA ČAMCE OD 5,01 7,00 M	425,00	354,00	154,00
TRAILERI ZA ČAMCE OD 7,01 M I VIŠE	556,00	463,00	202,00
PRTLJAŽNA PRIKOLICA DO 3,00 M	113,00	94,00	54,00
BUS < 30 MJESTA	1110,00	930,00	504,00
BUS > 30 MJESTA	1850,00	1550,00	840,00
KAMIONI DO 3 T NOSIVOSTI	177,00	147,00	108,00
KAMIONI 4 TONE NOSIVOSTI	236,00	196,00	143,00
KAMIONI 5 TONA NOSIVOSTI	295,00	245,00	159,00
KAMIONI I PRIKOLICE OD 6 TONA I VIŠE ZA SVAKU TONU NOSIVOSTI	59,00	49,00	28,00
MOTORI	72,00	60,00	28,00
BICIKLI	43,00	36,00	12,00

Napomena: Ručna prtljaga do 20 kg. Težine se ne naplaćuje.
Za prtljažnu prikolicu dužine preko 3 m naplaćuje se cijena kao za osobno vozilo.

STR.BR.2

Obrazac 7

Slika 7: Najviša cijena karte s uključenom lučkom pristojbom

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

2. OSNOVNE KARAKTERISTIKE DRŽAVNE CJELOGODIŠNJE TRAJEKTNE LINIJE BR.338

RELACIJA : LOPAR - VALBISKA i obratno

Sukladno članku 7. stavak 2. Uredbe

Učestalost : 14 povratnih putovanja tjedno u izvansezoni i 28 povratnih putovanja tjedno u sezoni

Udaljenost 15,2 NM

SVE DANE OSIM PETKA I NEDJELJE		PETAK		NEDJELJA		IZVANSEZONA	SVE DANE OSIM PETKA I NEDJELJE		PETAK		NEDJELJA	
13:30	17:30	9:30	21:30	13:30	17:30	LOPAR	9:00	17:00	9:00	21:00	13:00	17:00
15:00	19:00	11:00	23:00	15:00	19:00	VALBISKA	7:30	15:30	7:30	19:30	11:30	15:30

I	II	III	IV	SEZONA	I	II	III	IV
9:30	13:30	17:30	21:30	LOPAR	9:00	13:00	17:00	21:00
11:00	15:00	19:00	23:00	VALBISKA	7:30	11:30	15:30	19:30

Obrazac 2

STR.BR.1

Slika 8: Osnovne karakteristike državne cjelogodišnje trajektne linije br. 338

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

Zakonske povlastice :

Povlastice na osnovi Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom morskom prometu i Pravilnika o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na platan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu:

Učenici i studenti sa prebivalištem na otocima - besplatno
Umirovljenici i osobe starije od 65 godina sa prebivalištem na otocima - platno
Zdravstveni djelatnici pri obavljanju prijevoza bolesnika - besplatno
Za putnike sa prebivalištem na otocima, a koji nisu obuhvaćeni od točke 1.1 do 1.3, cijena javnog prijevoza na linijama koje povezuju otok s kopnom i otoke međusobno određuju se na način da ne budu veće od cijene prijevoza na linijama iste udaljenosti u županijskom cestovnom prijevozu matične obalno- otočne županije

Povlastice na osnovi Zakona o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu:

. Učenici i studenti:
* organizirana grupna putovanja 40% popust
* dnevna putovanja 20% popust
* pojedinačna putovanja - 2 puta godišnje 40% popust

. Invalidne osobe - 4 puta godišnje 75% popust + pratitelj besplatno

. Vojni i civilni invalidi rata - 4 puta godišnje 75% popust + pratitelj besplatno

Povlastice na osnovi Zakona o pravima i dužnostima zastupnika u Hrvatskom avnom saboru

.1. Zastupnici - besplatno

Ostale povlastice

4.1. Za fizičke i pravne osobe koje imaju prebivalište odnosno sjedište na otocima, popust na cijene u javnom prijevozu osobnih i teretnih vozila (cjelogodišnji popust , vidi Cjenik)

4.2. Brodar ima pravo primijeniti komercijalne popuste za određene kategorije korisnika usluga.

Obrazac 7 STR.BR.1

Slika 9: Zakonske povlastice

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

5. 4. Izračun oportunitetnog trošaka u slučaju određivanja cijena karata na komercijalnoj osnovi bez subvencija

Prihod od prodaje karata predstavlja dio prihod koji dolazi od obavljanja djelatnosti obalnog linijskog pomorskog prometa poduzeća Linijska nacionalna plovidba. Ovaj prihod varira, a najveći je u sezoni tijekom lipnja, srpnja i kolovoza. S obzirom na obim broja putnika razlikuje se i vozni red, pa je tako onaj u sezoni zbog veće protoka putnika „pojačan“u odnosu na onaj izvan sezone. Brodske karte su razvrstane prema kategorijama: putnik, dijete, otočanin, te besplatne karte. Prema kategoriji putnika, razlikuju se i cijene brodskih karta za putnike na trajektnoj liniji Valbiska-Lopar.

Pri određivanju cijene karata sagledavaju se različiti aspekti, između ostaloga uzimaju se u obzir dužina puta, posebni uvjeti na ruti, gospodarsko stanje u zemlji. Poduzeće „LNP“ čija je redovna linija Valbiska-Lopar koju je održavalo bila subvencionirana, dužno je pri određivanju cijena karata uzeti u obzir i zakonske povlastice koje se odnose na pojedine kategorije putnika kao što su npr. otočani, studenti, učenici, invalidne osobe. U tom slučaju cijena karte za ove kategorije putnika je niža u odnosu na cijenu redovnih karata koje se prodaju po punoj cijeni.

Cjenik karata u slučaju subvencioniranih linija kao što je trajektna linija Valbiska-Lopar ne određuje poduzeće, već Agencija za obalni linijski promet. Iako se povlaštene karte prodaju po nižoj cijeni, poduzeće prihodom od subvencija pokriva sve svoje troškove i redovno održava liniju. Redovno održavanje reda plovidbe prema predviđenom voznom redu, upravo je i jedan od uvjeta za ostvarivanje prava na subvenciju. Isto tako subvencija se i dodjeljuje brodaru da bi održavao manje rentabilnu liniju, kako bi se lokalnom stanovništvu omogućila bolja povezanost s kopnom.

Tabela 4: Projekcija očekivanog broja putnika (po mjesecima i godišnje) te projekcija očekivanih mjesečnih i godišnjih prihoda za 2013. godinu

						SEZONSKA putnik 37, 00	CIJENA dijete 18, 50	IZVANSEZONSKA putnik 31, 00	CIJENA dijete 15, 50	OTOČANI putnik 10, 00	
MJESEC	putnik	dijete	otočani	besplatne	ukupno	prihod I	prihod II	prihod III	prihod IV	prihod V	ukupan prihod (I+II+III+IV+V)
Siječanj	1820	45	250	25	2140			56.420,00	697,50 kn	2.500,00	59.617,50
Veljača	1820	45	250	25	2140			56.420,00	697,50 kn	2.500,00	59.617,50
Ožujak	1810	45	250	35	2140			56.110,00	697,50 kn	2.500,00	59.307,50
Travanj	1810	45	250	35	2140			56.110,00	697,50 kn	2.500,00	59.307,50
Svibanj	4510	45	250	35	4840			139.810,00	697,50 kn	2.500,00	143.007,50
Lipanj	5440	60	250	50	5800	201.280,00	1.110,00			2.500,00	204.890,00
Srpanj	7735	90	250	50	8125	286.195,00	1.665,00			2.500,00	290.360,00
Kolovoz	7735	90	250	50	8125	286.195,00	1.665,00			2.500,00	290.360,00
Rujan	5455	60	250	35	5800			169.105,00	930,00 kn	2.500,00	172.535,00
Listopad								0,00	0,00	0,00	0,00
Studeni								0,00	0,00	0,00	0,00
Prosinac								0,00	0,00	0,00	0,00
Σ	38135	525	2250	340	41250	773.670,00	4.440,00	533.975,00	4.417,50	22.500,00	1.339.002,50

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

Iz navedene projekcije očekivanog broja putnika (tabela 4) za 2013. godinu može se vidjeti da se najveći broj putnika, odnosi se na kategoriju redovnih putnika 92,45%, zatim slijede otočani sa 5,45%, potom djeca 1,27%, a najmanje ima besplatnih karata 0,82%. Prihod je izvan sezone po mjesecima približno jednak, s tim da je nešto veći u svibnju u odnosu na ostale mjesece tijekom izvan sezone. Prihod je najveći u sezoni tijekom lipnja, srpnja i kolovoza, kada se i bilježi najveći broj putnika.

Tabela 5: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna u slučaju prodaje otočkih karata po punoj cijeni, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. godini

			SEZONSKA CIJENA	IZVANSEZONSKA CIJENA	OTOČANI
			putnik 37,00	putnik 31,00	putnik 10,00
MJESEC	otočani	ukupno	prihod I	prihod II	prihod III
Siječanj	250	2140		56.420,00	2.500,00
Veljača	250	2140		56.420,00	2.500,00
Ožujak	250	2140		56.110,00	2.500,00
Travanj	250	2140		56.110,00	2.500,00
Svibanj	250	4840		139.810,00	2.500,00
Lipanj	250	5800	201.280,00		2.500,00
Srpanj	250	8125	286.195,00		2.500,00
Kolovoz	250	8125	286.195,00		2.500,00
Rujan	250	5800		169.105,00	2.500,00
Listopad				0,00	0,00
Studeni				0,00	0,00
Prosinac				0,00	0,00
Σ	2250	41250	773.670,00	533.975,00	22.500,00

Izvor: prikaz autora prema podacima LNP-a

Udio otočkih karata u 2013. u ukupno prodanim kartama je 5,45%, dok u ukupno ostvarenom godišnjem prihodu od prodaje karata, prihod od otočkih karata iznosi 1,68%. Kada bi se otočke karte prodavale po punoj cijeni poduzeće bi izvan sezone (u trajanju od 6 mjeseci) ostvarilo dodatni prihod od 51.750,00, odnosno u sezoni (u trajanju od 3 mjeseca) 20.250,00, što bi u cijeloj godini donijelo dodatan prihod od 72.000,00.

Tabela 6: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna plovidba, u slučaju ukidanja besplatnih karata, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. godini

			SEZONSKA CIJENA	IZVANSEZONSKA CIJENA
			putnik 37,00	putnik 31,00
MJESEC	besplatne	ukupno	prihod I	prihod II
Siječanj	25	2140		56.420,00
Veljača	25	2140		56.420,00
Ožujak	35	2140		56.110,00
Travanj	35	2140		56.110,00
Svibanj	35	4840		139.810,00
Lipanj	50	5800	201.280,00	
Srpanj	50	8125	286.195,00	
Kolovoz	50	8125	286.195,00	
Rujan	35	5800		169.105,00
Listopad				0,00
Studeni				0,00
Prosinac				0,00
Σ	340	41250	773.670,00	533.975,00

Izvor: prikaz autora prema podacima LNP -a

Povlastice na osnovi Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu i Pravilnika o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na besplatan prijevoz na linijama u javnom pomorskom prijevozu[70]:

- Učenici i studenti sa prebivalištem na otocima- besplatno,
- Umirovljenici i osobe starije od 65 godina sa prebivalištem na otocima- besplatno,
- Zdravstveni djelatnici pri obavljanju prijevoza bolesnika - besplatno.

[70] Narodne novine: Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 1/14

Povlastice na osnovi Zakona o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu[71]:

- Invalidne osobe - 4 puta godišnje 75% + pratitelj besplatno,
- Vojni i civilni invalidi rata - 4 puta godišnje 75% popust + pratitelj besplatno.

Povlastice na osnovi Zakona o pravima i dužnostima zastupnika u Hrvatskom državnom saboru[72]:

- Zastupnici-besplatno.

Udio besplatnih karata u ukupnom broju prodanih karata iznosi 0,82%. Kada bi se besplatne karte ukinule i prodavale po punoj cijeni ostvario bi se dodatni prihod od 5.550,00 u sezoni, i 5.890,00 izvan sezone, odnosno 11.440,00 na godišnjoj razini.

Tabela 7: Projekcija očekivanog broja vozila (po mjesecima i godišnje) te projekcija očekivanih mjesečnih prihoda za 2013. godinu

2013	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj	Srpanj	Kolovoz	Rujan	Listopad	Studeni	Prosinac	ukupan broj	SEZONSKA CIJENA	SEZONSKI PRIHOD	IZVANS. CIJENA	IZVANS. PRIHOD	UKUPAN PRIHOD SEZONA + IZVANSEZONA
OSOBNI AUTOMOBIL, DŽIP (max visina (1,80)	540	540	540	540	1440	1740	2250	2250	720				10560	225,00	1.404.000,00	187,00	807.840,00	2.211.840,00
KAMP KUĆICE, KARAVAN, MINIBUS, KOMBI, OSOBNO VOZILO I DŽIP (preko 1,80 m), TRAILERI ZA ČAMCE DO 5,00 m	12	12	12	12	16	50	50	50	16				230	360,00	54.000,00	300,00	24.000,00	78.000,00
OD 5,01-7,00 m	2	2	2	2	3	10	10	10	3				44	425,00	12.750,00	354,00	4.956,00	17.706,00
PREKO 7,00 m	1	1	1	1	2	5	5	5	2				23	556,00	8.340,00	463,00	3.704,00	12.044,00
PRTLJAŽNA PRIKOLICA DO 3 m	4	4	4	4	5	15	15	15	5				71	113,00	5.085,00	94,00	2.444,00	7.529,00
BUS <30 mjesta	2	2	2	2	4	3	3	3	2				23	1.110,00	9.990,00	930,00	13.020,00	23.010,00
BUS >30 mjesta	2	2	2	2	4	3	3	3	2				23	1.850,00	16.650,00	1.550,00	21.700,00	38.350,00
KAMIONI DO 3 TONE NOSIVOSTI	7	7	7	7	10	30	30	30	10				138	177,00	15.930,00	147,00	7.056,00	22.986,00
KAMIONI 4 TONE NOSIVOSTI	7	7	7	7	10	30	30	30	10				138	236,00	21.240,00	196,00	9.408,00	30.648,00
KAMIONI DO 5 TONA NOSIVOSTI	7	7	7	7	10	30	30	30	10				138	295,00	26.550,00	245,00	11.760,00	38.310,00
KAMIONI I PRIKOLICE OD 6 TONA NA VIŠE ZA SVAKU TONU NOSIVOSTI	7	7	7	7	10	30	30	30	10				138	59,00	5.310,00	49,00	2.352,00	7.662,00
MOTORI	24	24	24	24	30	100	100	100	30				456	72,00	21.600,00	60,00	9.360,00	30.960,00
BICIKLI	25	25	25	25	32	100	100	100	32				464	43,00	12.900,00	36,00	5.904,00	18.804,00

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

[71] Ibid.
[72] Ibid.

Iz navedene projekcije za 2013. godinu može se vidjeti da najveći broj prodanih karata vozila odnosi se na automobile, čiji udio u ukupnom broju prodanih karata vozila na nivou cijele godine iznosi 84,84%, zatim bicikli s 3,73%, i motori sa 3,66%.

Broj prodanih karata vozila po mjesecima je približno jednak, a najveći je u sezoni tijekom lipnja, srpnja i kolovoza, kada se ujedno i bilježi najveći ostvareni prihod na godišnjoj razini za automobile od 87,15%, motori sa ,1,22% , i bicikli sa 0,74% u ukupno ostvarenim prihodima.

Tabela 8: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna plovidba u slučaju prodaje otočkih karata vozila po punoj cijeni, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. godini

2013.	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj	Srpanj	Kolovoz	Rujan	Listopad	Studeni	Prosinac	UKUPNO	CIJENA	PRIHOD
OSOBNI AUTOMOBIL, DŽIP (max visina (1,80)	157	157	157	157	157	257	257	227	157				1683	72,00	121.176,00
KAMP KUĆICE, KARAVAN, MINIBUS, KOMBI, OSOBNO VOZILO I DŽIP (preko 1,80 m), TRAILERI ZA ČAMCE DO 5,00 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	130,00	0,00
OD 5,01-7,00 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	154,00	0,00
PREKO 7,00 m	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	202,00	0,00
PRTLJAŽNA PRIKOLICA DO 3 m	2	2	2	2	2	2	2	2	2				18	54,00	972,00
BUS <30 mjesta	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	504,00	4.536,00
BUS >30 mjesta	1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	840,00	7.560,00
KAMIONI DO 3 TONE NOSIVOSTI	5	5	5	5	5	5	5	5	5				45	108,00	4.860,00
KAMIONI 4 TONE NOSIVOSTI	5	5	5	5	5	5	5	5	5				45	143,00	6.435,00
KAMIONI DO 5 TONA NOSIVOSTI	5	5	5	5	5	5	5	5	5				45	159,00	7.155,00
KAMIONI I PRIKOLICE OD 6 TONA NA VIŠE ZA SVAKU TONU NOSIVOSTI	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	28,00	0,00
MOTORI	15	15	15	15	15	15	15	15	15				135	28,00	3.780,00
BICIKLI	25	25	25	25	25	25	25	25	25				225	12,00	2.700,00

Izvor: prikaz autora prema podacima LNP-a

Prikazana je tablica na temelju koje je izračunat oportunitetni trošak poduzeća za vozila koje se pojavljuju na trajektnoj liniji Valbiska-Lopar u slučaju da se otočke karte vozila prodaju po punoj cijeni i kada trajektna linija Valbiska-Lopar ne bi bila subvencionirana.

Prihod otočkih karata osobnih automobila u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 87,15 %. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte osobnih automobila prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 113.373,00, dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 119.830,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 233.203,00.

Prihod otočkih karata kamp kućica do 5,00 m u ukupnom ostvarenom prihodu za 2013. godinu sudjeluje sa 0,70%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamp kućica do 5,00 m prodaju po punoj cijeni u sezoni i izvan sezone nije ostvarena, jer nije bilo otočkih karata kamp kućica do 5,00 m na navedenoj liniji u 2013. godini.

Prihod otočkih karata kamp kućica od 5,00 – 7,00 m u ukupnom ostvarenom prihodu za 2013. godinu sudjeluje sa 0,70% . Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamp kućica od 5,00 - 7,00 m prodaju po punoj cijeni u sezoni i izvan sezone nije ostvarena, jer nije bilo otočkih karata kamp kućica od 5,00 - 7,00 m na navedenoj liniji u 2013. godini.

Prihod otočkih karata kamp kućica preko 7, 00 m u ukupnom ostvarenom prihodu za 2013. godinu sudjeluje sa 0,47%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamp kućica preko 7,00 m prodaju po punoj cijeni u sezoni i izvan sezone nije ostvarena, jer nije bilo otočkih karata kamp kućica preko 7,00 m na navedenoj liniji.

Prihod otočkih karata prtljažnih prikolica do 3 m u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 0,30%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte prtljažnih prikolica do 3 m prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 354,00, dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 480,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 834,00.

Prihod otočkih karata buseva < 30 mjesta u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. sudjeluje sa 0,91%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte buseva <30 mjesta prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 5.526,00 dok je izvan sezone poduzeće moglo

dodatno uprihodovati 15.336,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 20.862,00.

Prihod otočkih karata buseva >30 mjesta u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 1,51%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte buseva >30 mjesta prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 3.033,00, dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 4.260,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 7.293,00.

Prihod otočkih karata kamiona do 3 tone nosivosti u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 0,90%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamiona do 3 tone nosivosti prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 1.035,00 , dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 1.170,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 2.205,00.

Prihod otočkih karata kamiona do 4 tone nosivosti u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 1,21% . Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamiona do 4 tone nosivosti prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 1.395,00 , dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 1.590,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 2.985,00.

Prihod otočkih karata kamiona do 5 tona nosivosti u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 1,51%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamiona do 5 tona nosivosti prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 2.040,00, dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 2.580,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 4.620,00.

Prihod otočkih karata kamiona i prikolica od 6 tona na više u ukupnom ostvarenom prihodu za 2013. godinu sudjeluje sa 0,3%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte kamiona i prikolica od 6 tona na više prodaju po punoj cijeni u sezoni i izvan sezone nije ostvarena, jer nije bilo otočkih karata kamiona i prikolica od 6 tona na više na navedenoj liniji.

Prihod otočkih karata bicikla u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 0,74%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte bicikla prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 2.325,00 , dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 3.600,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 5.925,00.

Prihod otočkih karata motora u ukupnom prihodu poduzeća za 2013. godinu sudjeluje sa 1,22%. Propuštena zarada poduzeća u slučaju da se otočke karte motora prodaju po punoj cijeni u sezoni iznosi 1.980,00, dok je izvan sezone poduzeće moglo dodatno uprihodovati 2.880,00 što bi na nivou cijele godine donijelo dodatni prihod od 4.860,00.

Tabela 9: Oportunitetni trošak poduzeća po godinama

GODINA	OPORTUNITETNI TROŠAK - PUTNICI	OPORTUNITETNI TROŠAK - VOZILA	UKUPNO
2007.	56.085,00	68.063,00	124.148,00
2008.	86.535,00	317.934,00	404.469,00
2009.	86.535,00	317.934,00	404.469,00
2010.	86.535,00	317.934,00	404.469,00
2011.	86.535,00	317.934,00	404.469,00
2012.	86.535,00	317.934,00	404.469,00
2013.	83.440,00	401.224,33	484.664,33
Σ	572.200,00	2.058.957,33	2.631.157,33

Izvor: Prikaz autora prema podacima LNP -a

Prikazana je zbirna tablica oportunitetnog troška poduzeća u slučaju postavljanja polaštenih kategorija karata po punoj cijeni, a uz isključenje subvencija. Prikaz je dan za razdoblje tijekom kojeg je poduzeće održavalo subvencioniranu trajektnu liniju Valbiska – Lopar. Iz tablice se može vidjeti da je u razdoblju od 2007.- 2013. godine poduzeće moglo dodatno uprihodovati 2.631.157,33.

U 2007. i 2013. godini moguća propuštena zarada poduzeća je niža u odnosu na prethodne godine zato što su to početna i posljednja godina u kojima se poduzeću dodjeljuje subvencija za održavanje navedene linije, i to od listopada 2007. do rujna 2013. godine.

Za razdoblje od 2007. – 2013. godine planirana godišnja subvencija iznosi 27.600.000,00. Kada se usporedi s mogućom propuštenom zaradom od 2.631.157,33 za isto razdoblje, može se zaključiti da je poduzeću isplativije i sigurnije koristiti subvencije za održavanje navedene linije, pa i prodavati određene kategorije karata po povlaštenoj cijeni kako ga zakon obvezuje u slučaju korištenja subvencija. Određujući punu cijenu karata za sve kategorije putnika i vozila na komercijalnoj osnovi, poduzeće ne može nikada točno procijeniti koliki broj putnika ga očekuje, taj broj je uvijek varijabilan, oscilira u sezoni i izvan sezone, ali i na dnevnoj razini. Javlja se i pitanje hoće li možda veće cijene karata odbiti putnike, posebice otočane koji ovise o prijevozu na navedenoj liniji. Poduzeće bi u obzir trebalo uzeti i nepredviđene troškove koji se mogu pojaviti, kao što su mogući kvarovi na brodu, troškove održavanja broda, ali i svakako možda najbitniji i najveći troška brodara, a to je gorivo. Stoga je pri usporedbi i donošenju odluke da li se sam financirati i održavati liniju, ili koristiti subvencije potrebno sagledati i ova pitanja.

Premda poduzeće možda propušta moguću zaradu za sva ova pitanja subvencija se pokazuje kao siguran izvor prihoda poduzeću za pokriće troškova za održavanje trajektne linije Valbiska-Lopar, na koje može računati svaki mjesec tijekom održavanja navedene linije.

5. 5. Efekti subvencija na financijski rezultat poduzeća

Kako bi se utvrdilo kakav efekt (pozitivan ili negativan) subvencije imaju na financijski rezultat poduzeća dan je detaljan opis i prikaz prihoda i rashoda, te financijskog rezultat u 2013. godini u slučaju korištenja subvencija (tabela 10), te simulacija ukupnih prihoda i rashoda te financijskog rezultata u 2013. godini u slučaju isključenja subvencija (tabela 12).

Tabela 10: Detaljan opis i prikaz ukupnih prihoda i rashoda u 2013. Godini

R.B	OPIS	IZNOS
I	**UKUPNI PRIHODI (1+2+3)**	7.717.025,50
1.	prihod od prodaje usluga (a+b+c)	7.717.025,50
	a)prihod od prodaje usluga	4.150.775,50
	b) subvencije, potpore, dotacije	3.450.000,00
	c) ostali prihod	116.250,00
2.	izvanredni prihod	
3.	financijski prihod	

III	**UKUPNI RASHODI (4+5+6)**	7.088.990,04
4.	rashodi poslovanja (a+b+c+d+e+f+g+h+i+j+k+l+m+n)	7.088.990,04
	a)troškovi sirovine i materijala, rezervnih dijelova i otpis sitnog inventara	322.500,00
	b) troškovi energije	3.000.000,00
	c) troškovi za usluge prijevoza	150.000,00
	d) troškovi za investicijsko održavanje	412.500,00
	e) naknade za bankarske usluge	0
	f) premije osiguranja	193.500,00
	g)troškovi za ostale usluge	870.000,00
	h) naknade troškova radnika	615.937,00
	i)amortizacija	375.000,00
	j) nadnice i plaće	433.783,80
	k) porez, prirez i doprinosi na plaće	163.103,58
	l) doprinosi na plaće	102.665,16
	m) porezi i doprinosi na druga javna davanja koji ne ovise o rezultatu	0
	n)ostali troškovi poslovanja	450.000,00
5.	izvanredni rashodi i vrijednosna usklađenja	
6.	financijski rashodi	
III	Dobit prije oporezivanja (I-II)	628.035,46
IV	Gubitak prije oporezivanja (II-I)	
V	Porez na dobit	125.607,09
VI	Dobit nakon oporezivanja	502.428,37
VII	Gubitak nakon oporezivanja	

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

Tabela 11: Prikaz troškova

FIKSNI TROŠAK DNEVNO	11.758,87
VARIJABILNI TROŠAK PO 1 Nm (Za redovitu lin.)	174,77
VARIJABILNI TROŠAK PO 1 Nm (Za izvan. Putovanja)	174,77
PRIHOD OD PUTNIH KARATA	4.150.775,50
PLANIRANA GODIŠNJA SUBVENCIJA	3.450.000,00

Izvor: Linijska nacionalna plovidba

Rashodi poslovanja navedeni u točci 4 dijele se radi kalkulacije ponude na fiksne i varijabilne. Fiksni troškovi uključuju podtočke a), c), d), e), f), i), j), k), l), m), n).Varijabilni troškovi uključuju podtočke b) i g).

Potrebno je varijabilne troškove preračunati prema očekivanom opsegu plovidbe i svesti na trošak po 1 NM.

Fiksni trošak - godišnje

365 x 11. 758, 87 kn = 4.291.987,55

Varijabilni trošak - godišnje

30,4 NM x 14 x 26 tjedana = 11.065,60 NM izvan sezone

30,4 x 28 x 13 tjedana = 11.065,60 NM u sezoni

11.065,60 NM + 11.065,60 NM = 22.131,20 NM

22.131,20 NM x 174,77 kn = 3.867.869,82 kn

Tabela 12: Simulacija ukupnih prihoda i rashoda, te financijskog rezultata u slučaju kada ne bi bilo subvencija u 2013. godini

R.B	OPIS	IZNOS
I	**UKUPNI PRIHODI (1+2+3)**	**4.267.025,00 kn**
1.	prihod od prodaje usluga (a+b+c)	7.717.025,50 kn
	a)prihod od prodaje usluga	4.150.775,50 kn
	b) subvencije, potpore, dotacije	0,00 kn
	c) ostali prihod	116.250,00 kn
2.	izvanredni prihod	
3.	financijski prihod	
III	**UKUPNI RASHODI (4+5+6)**	**7.088.990,04 kn**
4.	rashodi poslovanja (a+b+c+d+e+f+g+h+i+j+k+l+m+n)	7.088.990,04 kn
	a)troškovi sirovine i materijala, rezervnih dijelova i otpis sitnog inventara	322.500,00 kn
	b) troškovi energije	3.000.000,00 kn
	c) troškovi za usluge prijevoza	150.000,00 kn
	d) troškovi za investicijsko održavanje	412.500,00 kn
	e) naknade za bankarske usluge	
	f) premije osiguranja	193.500,00 kn
	g)troškovi za ostale usluge	870.000,00 kn

	h) naknade troškova radnika	615.937,00 kn
	i)amortizacija	375.000,00 kn
	j) nadnice i plaće	433.783,80 kn
	k) porez, prirez i doprinosi na plaće	163.103,58 kn
	l) doprinosi na plaće	102.665,16 kn
	m) porezi i doprinosi na druga javna davanja koji ne ovise o rezultatu	
	n)ostali troškovi poslovanja	450.000,00 kn
5.	izvanredni rashodi i vrijednosna usklađenja	
6.	financijski rashodi	
III	Dobit prije oporezivanja (I-II)	
IV	Gubitak prije oporezivanja (II-I)	2.821.965,04 kn
V	Porez na dobit	
VI	dobit nakon oporezivanja	
VII	Gubitak nakon oporezivanja	

Izvor: Prikaz autora prema podacima LNP-a

Planirana godišnja subvencija za 2013. godinu iznosi 3.450.000,00 kn. U ukupnim prihodima subvencija za 2013. godinu sudjeluju sa 44,71%. Najviši iznos troškova odnosi se na troškove goriva (energije) koji iznose 3.000.000,00 kn, i čiji je udio u ukupnim rashodima za 2013. godinu 42,32 %.

Prilikom sastavljanja izračuna godišnje subvencije za poduzeće koje se bavi obalnim linijskim pomorskim prijevozom, u izračun se kao bitna stavka uzima trošak goriva. Pri izračunu godišnje subvencije također treba uzeti u obzir moguće oscilacije u cijenama goriva. U slučaju da je stvarna cijena goriva precijenjena, odnosno podcijenjena u odnosu na planiranu za godinu u kojoj se dodjeljuje subvencija, vrši se povrat subvencije u visini promjene cijene goriva. Gorivo je varijabilni trošak, i bitna kategorija troškova za poduzeće koje se bavi pomorskim prijevozom.

Uzimajući u obzir subvencije za 2013. godinu od 3.450.000,00 te uspoređujući ostvarene prihode i rashode može se zaključiti da je poduzeće Linijska nacionalna plovidba ostvarilo pozitivan financijski rezultat od 502.428,37 kn obavljajući pomorski prijevoz na trajektnoj liniji Valbiska-Lopar.

Dana je projekcija prihoda i rashoda za 2013. u slučaju da poduzeće Linijska nacionalna plovidba ne prima subvenciju za održavanje trajektne linije Valbiska-Lopar, već liniju održava tako što se samo financira (tablica 12). Ovom projekcijom želi se ispitati utjecaj

(pozitivan ili negativan) subvencija na financijski rezultat poduzeća Linijska nacionalna plovidba, prilikom održavanja trajektne linije Valbiska-Lopar.

U slučaju da Linijska nacionalna plovidba sama financira održavanje navedene linije, odnosno kada bi subvencija iznosila 0,00 kn, došlo bi do smanjenja ukupnih prihoda za 3.450.000,00 kn, (što odgovara iznosu planirane godišnje subvencije za liniju Valbiska-Lopar). Ukupni prihodi u ovom slučaju iznosili bi 4.267.025,00 kn. Rashodi bi ostali nepromijenjeni jer ne bi došlo do smanjenja troškova (poduzeće i dalje troši jednak iznos goriva za istu relaciju), i iznosili bi 7.088.990,04 kn. Usporedbom prihoda i rashoda može se vidjeti da bi poduzeće u slučaju isključenja subvencija ostvarilo negativan financijski rezultat od 2.821.964,54 kn (tabela 13).

U nastavku je dan prikaz ostvarenog financijskog rezultata po godina održavanja subvencionirane trajektne linije Valbiska – Lopar, te prikaz financijskog rezultata u slučaju isključenja subvencija.

Tabela 13: Efekt subvencija na financijski rezultat

GODINA	IZNOS SUBVENCIJE	OSTVARENI FINANCIJSKI REZULTAT	FINANCIJSKI REZULTAT BEZ SUBVENCIJA
2007.	1.150.000,00	30.010,32	-1.119.989,68
2008.	4.600.000,00	148.046,28	-4.451.953,72
2009.	4.600.000,00	148.046,28	-4.451.953,72
2010.	4.600.000,00	148.046,28	-4.451.953,72
2011.	4.600.000,00	148.046,28	-4.451.953,72
2012.	4.600.000,00	148.046,28	-4.451.953,72
2013.	3.450.000,00	628.035,46	-2.821.964,54
Σ	27.600.000,00	1.398.277,18	-26.201.722,82

Izvor: prikaz autora prema podacima LNP -a

Promatrajući financijske rezultate poduzeća Linijska nacionalna plovidba za sedam godina uzastopno u kojima je primalo subvencije za održavanje trajektne linije Valbiska-Lopar, može se vidjeti da je poduzeće tijekom svih godina ostvarilo pozitivan financijski rezultat. S druge strane u slučaju da se isključe subvencije, te da poduzeće samo financira održavanje navedene linije u svim godinama bi ostvarilo gubitak. Linija bi za poduzeće bila neisplativa.

Ukoliko bi se poduzeće odlučilo održavati navedenu liniju bez subvencija i samo se financirati, treba računati na to da se mora pridržavati reda plovidbe bez obzira na broj putnika. Budući da broj putnika varira, poduzeće nikad ne zna na koji broj putnika može računati. Postoji rizik da će neke rute možda odvoziti bez putnika, no i u tom slučaju ima jednak trošak goriva vozio brod pun ili prazan. Osim što treba pokriti trošak goriva za svaku rutu koju odvozi na navedenoj liniji, brodar treba financirati opremanje i uređenje broda, računati i na moguće nepredviđene troškove, što je svakako dodatni udar na financije brodara. Sagledavajući sve negativne efekte od isključenja subvencija, upitan bi bio opstanak ove linije. Ukidanje navedene linije išlo bi i na štetu lokalnoga stanovništva koje uvelike ovisi o trajektnoj liniji, jer bi se smanjila njihova prometna povezanost s kopnom.
Iz navedenog se može zaključiti da subvencije imaju pozitivan utjecaj na financijski rezultat poduzeća „Linijska nacionalna plovidba“.

Subvencije imaju pozitivan utjecaj na poslovanje poduzeća, posebice malih brodara kao što je „Linijska nacionalna plovidba“. Budući da je pomorsko tržište promjenjivo, vlada velika konkurencija, stalno dolaze neki bolji, „jači“ brodari s kojima je teško držati u korak. Subvencije na neki način znače oživljavanje malih brodara, jer da nema subvencija možda se ne bi upustili u održavanje određene linije. Dodatna sredstva koja uprihode mogu usmjeriti poboljšanje svoje flote i sigurnosti plovidbe. Također jedan od pozitivnih efekata subvencije je i povećanje konkurentnosti među brodarima, ali i bolja prometna povezanosti za stanovništvo.
Na temelju svega iznesenog, može se zaključiti da se postavljena hipoteza "H1: Državne pomoći pozitivno utječu na financijski rezultat u promatranom poduzeću" prihvaća, te je nakon provedenih istraživanja zaključeno da subvencija ima pozitivan utjecaj na financijski rezultat poduzeća Linijska nacionalna plovidba.

6. ZAKLJUČAK

Sukladno Zakonu o državnim potporama, državne potpore su svi stvarni i potencijalni rashodi ili umanjeni prihodi države dodijeljeni od davatelja državne potpore koji narušavaju ili bi mogli narušiti tržišno natjecanje davanjem prednosti na tržištu korisniku državne potpore, bez obzira na oblik državne potpore.

Za dodjeljivanje potpora za pružanje usluga obalnog linijskog putničkog prijevoza nadležna institucija je Agencija za obalni linijski promet, koja izračunava pojedinačne potpore, te izrađuje cjeloviti program potpora u svom djelokrugu rada. Potpora se daje kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi. Minimalni iznos pokrića troškova (potpora) predstavlja najviši iznos određen za podmirenje razlike između rashoda i prihoda na liniji.

Državne potpore su za potrebe računovodstva uređene za srednje i male poduzetnike (koji primjenjuju Hrvatske standarde financijskog izvještavanja - u daljnjem tekstu: HSFI) u sljedećim HSFI-ima:

HSFI 5 – Dugotrajna nematerijalna imovina (točka 10),

HSFI 11 – Potraživanja (točke 18 i 27),

HSFI 14 – Vremenska razgraničenja (točke 7, 21 i 22),

HSFI 15 – Prihodi (točke 12, 37 i 38)

HSFI 17 – Poljoprivreda (točke 14, 15, 16)

Veliki poduzetnici primjenjuju Međunarodne standarde financijskog izvještavanja (MSFI) i što se tiče državnih potpora to je uređeno MRS-om 20 – Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći.

U empirijskom dijelu rada na primjeru brodarskog poduzeća Linijska nacionalna plovidba prikazano je računovodstveno praćenje subvencija na subvencioniranoj brzobrodskoj liniji Split-Rogač. Prikazan je način obračuna subvencija za navedenu liniju na mjesečnoj osnovi i evidentiranje uplate subvencije. Računovodstveno praćenje subvencije započinje popunjavanjem obrasca mjesečne subvencije za navedenu liniju. Obrazac se popunjava na način da posada broda svakodnevno za svaki sat voznog reda broda prijavljuje broj prevezenih putnika Lučkoj kapetaniji i Lučkoj upravi. Na kraju mjeseca Lučka kapetanija ispunjava obrazac s ukupnim brojem prevezenih putnika za taj mjesec i ovjerava obrazac. Na temelju ovjerenog obrasca od strane Lučke kapetanije i izračunatih prijeđenih nautičkih milja za taj mjesec, računa se iznos mjesečne subvencije. Obrazac se dostavlja Agenciji za obalni

linijski promet na isplatu subvencije. Prikazan je način računovodstvenog evidentiranja obračuna subvencije, uplate i izvoda.

S obzirom na postavljenu hipotezu naglasak je stavljen na istraživanje utjecaja subvencija na financijski rezultat poduzeća Linijska nacionalna plovidba. Dan je detaljan prikaz prihoda i rashoda poduzeća za subvencioniranu trajektnu liniju Valbiska-Lopar, za posljednju godinu korištenja subvencije (2013.), te zbirni prikaz financijskog rezultata za sve godine korištenja subvencije. Kako bi se dobio uvid kakav utjecaj na financijski rezultat konkretnog poduzeća ima subvencija, napravljena je simulacija prihoda i rashoda u slučaju isključenja subvencija, te isto tako dana je projekcija moguće propuštena zarade poduzeća u slučaju da poduzeće postavi punu cijenu karte za sve kategorije putnika po punoj cijeni, u slučaju da ne koristi subvencije za održavanje linije.

Promatrajući financijske rezultate poduzeća Linijska nacionalna plovidba za sedam godina uzastopno u kojima je primalo subvencije za održavanje trajektne linije Valbiska-Lopar, može se vidjeti da je poduzeće tijekom svih godina ostvarilo pozitivan financijski rezultat. S druge strane u slučaju da se isključe subvencije, te da poduzeće samo financira održavanje navedene linije u svim godinama bi ostvarilo gubitak. Linija bi za poduzeće bila neisplativa. Premda poduzeće možda propušta moguću zaradu za sva ova pitanja subvencija se pokazuje kao siguran izvor prihoda poduzeću za pokriće troškova za održavanje trajektne linije Valbiska-Lopar, na koje može računati svaki mjesec tijekom održavanja navedene linije. Nakon provedenih istraživanja zaključeno je da subvencije imaju pozitivan utjecaj na financijski rezultat promatranog poduzeća. Zbog toga rezultat istraživanja upućuje na prihvaćanje postavljene hipoteze.

SAŽETAK

Državne potpore su svi stvarni i potencijalni rashodi ili umanjeni prihodi države dodijeljeni od davatelja državne potpore koji narušavaju ili bi mogli narušiti tržišno natjecanje davanjem prednosti na tržištu korisniku državne potpore, bez obzira na oblik državne potpore. Područje državnih potpora uređeno je međunarodnim računovodstvenim standardom, MRS-om 20 – Računovodstvo za državne potpore i objavljivanje državnih pomoći.

Moguća su dva šira pristupa računovodstvu državnih potpora:

- kapitalni pristup- prema kojem se potpora odobrava izravno u korist udjela dioničara,
- dobitni pristup- prema kojem se potpora unosi u dobit ili gubitak tijekom jednog ili više razdoblja.

Za dodjeljivanje potpora za pružanje usluga obalnog linijskog putničkog prijevoza nadležna institucija je Agencija za obalni linijski promet. Potpora se daje kada se na određenoj liniji od ostvarenog prihoda ne mogu pokriti stvarni troškovi.

U empirijskom dijelu rada prikazano je računovodstveno praćenje subvencija na primjeru poduzeća Linijska nacionalna plovidba. Kako bi se ispitao utjecaj subvencija na financijski rezultat brodarskog poduzeća, dana je projekcija moguće propuštene zarade poduzeća u slučaju da se cijene karata određuju na komercijalnoj osnovi, ali u tom slučaju poduzeće ne bi primalo subvenciju za održavanje linije. Isto tako dana je projekcija prihoda i rashoda, te financijskog rezultata poduzeća u slučaju isključenja subvencija.

Ključne riječi: Državne pomoći, subvencije, MRS-20

SUMMARY

State aids are all actual and potential expenses or decreased revenue of the state granted by the provider of state aid which distorts or threatens to distort competition
State aids are regulated by international accounting standards, IAS 20 - Accounting for government grants and disclosure of government assistance.
There are two broad approaches to the accounting of state aid:

- capital approach - according to this approach support is granted directly to shareholders' interests,
- winning approach – according to this approach support is entered in the profit or loss over one or more periods.

For awarding grants to provide services of the coastal line passenger´s transport, the competent institution is the Agency for coastal line transport. State aid is given when the realized income can not cover the actual costs.

The empirical part shows the accounting of subsidies in the case of company "LNP". To examine the impact of subsidies on the financial result of shipping companies, there is given the projection of possible missed earnings of company in the case that the ticket prices are determined on a commercial basis, but in this case wouldn´t have received subsidies. There is also given the projections of revenues and expenditures and financial results of the company in case of exclusion of subsidies.

Keywords: state aid, subsidies, IAS 20

LITERATURA

1. Agencija za obalni linijski promet (2014): Agencija za obalni linijski promet (Internet), raspoloživo na: http://www.agencija-zolpp.hr/ (05.02.2016.)
2. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (Internet), raspoloživo: http://www.aztn.hr/ (05.02.2016.)
3. Državne potpore (Internet), raspoloživo na: http://www.mfin/hr/hr/državne-potpore (10.09.2015.)
4. Friganović M.,(2014): Državne potpore i način ostvarivanja poreznih olakšica, Računovodstvo i porezi u praksi, Zagreb, br. 2, str. 154-161
5. Linijska nacionalna plovidba (Internet), raspoloživo na: http://lnp.hr/ (10.03.2016)
6. M. Kesner- Škreb, I. Jović (2011.): Industrijska politika i državne potpore u Hrvatskoj, News letter, br. 5, str. 4 - 5
7. Mandić, N., Lovrić I. (2011): Koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Naše more br. 58, str. 114 - 122
8. Meel G., Rabicano M., Konaklieva, B. (2008): Studija o pristupu tržištu, državnim potporama i kabotaži u pomorskom prometu, Hrvatski sektor pomorstva/državne potpore i pristupa tržištu, Zagreb, str. 16
9. Metode znanstvenih istraživanja, [Internet], raspoloživo na: http://www.unizd.hr/portals/4/nastavni_mat/1_godina/metodologija/metode_znanstvenih_istrazivanja.pdf (15.01.2016.)
10. Ministarstvo financija (2014): Godišnje izvješće o državnim potporama za 2013 godinu (Internet), raspoloživo na: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages//Sjednice/2014/198%20sjednica%20Vlade//198%20-%202b.pdf (10.02.2016.)
11. Ministarstvo financija (2014): Strategija pomorskog razvitka i integralne pomorske politike za razdoblje od 2014. do 2020. godine (Internet), raspoloživo na: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/POMORSKA%20STARTEGIJA%20VRH%202207201%20web%2026-7_14.pdf(10.01.2016.) (10.01.2016.)
12. MRS-20 (Internet), raspoloživo na: http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/404789.pdf (16.05.2016.)
13. Narodne novine: Pravilnik od dodjeli potpora male vrijednosti, Narodne novine, Zagreb, br. 1407/2013

14. Narodne novine: Pravilnik o dostavi prijedloga državnih potpora i podataka o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br. 72/13

15. Narodne novine: Pravilnik o obliku i sadržaju te načinu prikupljanja podataka i vođenje evidencije o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br.49/11

16. Narodne novine: Pravilnik o uvjetima i načinu ostvarivanja prava na povlašteni prijevoz na linijama u javnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 1/14

17. Narodne novine: Pravilnik o uvjetima koje mora ispunjavati brod i brodar za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 80/13

18. Narodne novine: Uredba o uvjetima i postupku davanja koncesije za obavljanje javnog prijevoza u linijskom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 38/2009

19. Narodne novine: Zakon o državnim potporama, Narodne novine, Zagreb, br. 47/14

20. Narodne novine: Zakon o povlasticama u unutarnjem putničkom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 101/10

21. Narodne novine: Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Narodne novine, Zagreb, br. 80/13**.** Vidović J., (2015): Analiza utjecaja državnih potpora u Europskoj uniji s osvrtom na gospodarski rast, Odjel za stručne studije, Sveučilište u Splitu

22. Program državne potpore za razdoblje od 2015 do 2020 godine za usluge od općeg gospodarskog interesa u obliku naknade za obavljanje javne usluge javnog obalnog linijskog pomorskog prijevoza na državnim linijama (Internet):,raspoloživo na http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROGRAM_DRZAVNIH_POTPORA_ZA_RAZDOBLJE_2015-2020.pdf (30.03.2016.)

23. Troškovi u pomorskom prijevozu [Internet], raspoloživo na: http://www.pfri.uniri.hr/~debelic/download/ostalo/Ekonomika_brodarstva_Troskovi.pdf (24.06.2016.)

24. Zelenika R., Zanne M. (2008): Tarife u funkciji uspješnosti poslovanja pomorskih brodara, Naše more, br. 55, str. 190

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1: Troškovi u pomorskom prijevozu 21
Slika 2: Obrazac obračuna mjesečne subvencije za mjesec rujan 36
Slika 3: Obrazac obračuna mjesečne subvencije za mjesec rujan 37
Slika 4: Nalog za knjiženje broj 365 38
Slika 5: Nalog za knjiženje broj 261 39
Slika 6: Osnovne tehničke karakteristike broda 40
Slika 7: Najviša cijena karte s uključenom lučkom pristojbom 41
Slika 8: Osnovne karakteristike državne cjelogodišnje trajektne linije br. 338 42
Slika 9: Zakonske povlastice 43

Tabela 1: Dnevnik – obračun subvencije za mjesec rujan 34
Tabela 2: Dnevnik – uplata subvencije 34
Tabela 3: Dnevnik - Izvod 35
Tabela 4: Projekcija očekivanog broja putnika (po mjesecima i godišnje) te projekcija očekivanih mjesečnih i godišnjih prihoda za 2013. godinu 45
Tabela 5: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna u slučaju prodaje otočkih karata po punoj cijeni, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. Godini 46
Tabela 6: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna plovidba, u slučaju ukidanja besplatnih karata, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. Godini 47
Tabela 7: Projekcija očekivanog broja vozila (po mjesecima i godišnje) te projekcija očekivanih mjesečnih prihoda za 2013. godinu 48
Tabela 8: Oportunitetni trošak (moguća propuštena zarada) poduzeća Linijska nacionalna plovidba u slučaju prodaje otočkih karata vozila po punoj cijeni, a uz isključenje subvencija na trajektnoj liniji Valbiska – Lopar u 2013. godini 49
Tabela 9: Oportunitetni trošak poduzeća po godinama 52
Tabela 10: Detaljan opis i prikaz ukupnih prihoda i rashoda u 2013. Godini 53
Tabela 11: Prikaz troškova 54
Tabela 12: Simulacija ukupnih prihoda i rashoda, te financijskog rezultata u slučaju kada ne bi bilo subvencija u 2013. godini 55
Tabela 13: Efekt subvencija na financijski rezultat 57