



10 najvećih tvrtki u H

IZBOR BUSINESS.HR-a

❖ Predstavljamo najveće građevinske tvrtke u Hrvatskoj prema kriteriju prihoda u 2007. godini. Saznajte tko su, što su, kakvi su im planovi razvoja...

Posljednjih sedam godina bile su zlatno doba za hrvatske građevinare. Zbog velikih infrastrukturnih projekata, poput gradnje autocesta, ali i nagloga uzleta stanogradnje, velike su tvrtke postale još veće, a pojavile su se i mnogobrojne manje. Razvoj je bio tako nagao da na tržištu često nije bilo reda, a i kvaliteta gradnje trpjela je, pa je Ministarstvo izdalo i često osporavani Pravilnik o licenciranju.

(Ne)dostupni

U ovome broju b2b priloga Business.hr-a predstavljamo deset najvećih građevinskih tvrtki u Hrvatskoj prema kriteriju prihoda u 2007. godini. Tko su, što su, kad su i kako nastale, koliki su im prihod i dobit, kakva im je vlasnička struktura, na kojim su poslovima angažirane, kakvi su im planovi razvoja, s kojim se teškoćama susreću.... O svemu tome možete pročitati na sljedećim stranicama. Poneke predstavljaju predsjednici njihovih uprava, a u nekima su nam njihovi čelni ljudi ostali nedostupni, bilo zbog prezauzetosti ili - kako se čini - zato što im je toliko dobro da pro-

cjenjuju kako im ni mediji nisu potrebni.

Doista, najmoćnije hrvatske građevinske tvrtke lani su prihodovale i više od milijardu kuna. Od gradnje autocesta najviše je profitirao splitski Konstruktor inženjering, koji je još 2005. bio treća građevinska tvrtka po prihodima, a od 2006. čvrsto drži prvu poziciju.

Razvojni zaokret

No čini se da razvoj mijenja smjer. Gradnji autocesta u Hrvatskoj nazire se kraj, a premda se najavljuju novi veliki poslovi, poput Pelješškoga mosta ili nizinjske željeznice od Karlovca do Rijeke, građevinari više ne mogu biti sigurni da će na domaćem tržištu biti dovoljno posla. Redom upozoravaju, a neki na tome već i intenzivno rade, da je potreban brz i spretn zaokret prema inozemnim tržištima kako bi hrvatsko građevinarstvo nastavilo zamah, koji na kraju krajeva cijeloj zemlji donosi rast, a progovaraju i o kroničnom nedostatku radnika različite kvalifikacijske strukture, zagovarajući legalizaciju uvoza radne snage.

Gorden Knezović
Nataša Vlašić



Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 20 mil. kuna
- Aktiva 1,7725 mlrd. kuna
- Prihod 2007. 2,2421 mlrd. kuna
- Neto dobit 2007. 33,2 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. 32 posto
- Financijske obveze: dugoročne 203 mil. kuna, kratkoročne 1,2334 mlrd. kuna
- Broj zaposlenih: 2409
- Struktura zaposlenih: 12 posto VSS



građevinskih Hrvatskoj



ŽELJKO ŽDERIĆ,
 predsjednik Uprave
 Konstruktor
 inženjeringa, intenzivno
 sklapa poslove u ino-
 zemstvu, od Prištine do
 Katara SNIMIO FEDA KLARIĆ

Pripremio **Gorden Knezović**

Konstruktor je utemeljen 1945. U bivšoj Jugoslaviji i svijetu sagradio je od pedesetih godina 18 hidroelektrana. Posljednjih desetak godina najviše je gradio autoceste, tunele, mostove, vodovode i kanalizacijske objekte obavljao druge poslove iz područja niskogradnje. Konstruktor ima predstavništva u Zagrebu, Mostaru i Tripoliju u Libiji. Već trinaest godina posluje i na inozemnom tržištu. Počeo je na hidroelektrani Maskeliya Oya u Šri Lanki, a zatim sklapao poslove u Zambiji, Kolumbiji, Njemačkoj, Rusiji, Iraku, Češkoj, Tanzaniji, BiH, Makedoniji, Srbiji i Crnoj Gori. Godine 1992. od državnog poduzeća postaje dioničko društvo. Predsjednik Uprave Željko Žderić tvrdi kako su dioničari poduzeća radnici i umirovljenici te da nitko nema znatnije veći udjel.

Drastičan rast

Žderić dalje ističe da su prihodi Konstruktor inženjeringa u posljednjih šest godina povećani gotovo šest puta. Najvećim dijelom rast prihoda proizlazio je iz gradnje autocesta u Hrvatskoj, premda Žderić naglašava da i Konstruktorovi proizvodni pogoni imaju znatan udjel u prihodima te da su oni jedan od bitnih činitelja stabilnosti poslovanja. Konstruktor, naime, proizvodi specijalne vrste betona, morta i kamena u pogonima u Sirobujama, Srinjinanama i Dugobabama u okolici Splita. Posjeduje i laboratorij za ispitiva-

nje kakvoće betona. Tvrtka je sudjelovala u gradnji svih autocesta u Hrvatskoj te sada gradi nastavak autoceste od Splita do Dubrovnika. Žderić, međutim, upozorava da "građevinski radovi u zemlji, prije svega zbog završavanja autocesta, više ne upošljavaju svu građevinsku operativu te su prisiljeni tražiti poslove u inozemstvu". Od poslova u inozemstvu izdvaja gradnju velikoga cestovnog raskrižja u Qataru, vrijednu više od 200 milijuna američkih dolara. Očekuje i nove poslove u Saudijskoj Arabiji, Crnoj Gori, Bosni i Hercegovini, Albaniji, Alžiru...

Posao na Kosovu

Jedan od najvećih poslova u posljednje vrijeme Konstruktor je dogovorio 17. travnja s prištinskim ENK Investom - gradnju najvišeg nebodera na Balkanu. Neboder će biti visok 165 metara sa 286.000 četvornih metara poslovnog i stambenog prostora. Vrijednost ugovora je 250 milijuna eura. Na pitanje o uvjetima poslovanja u Hrvatskoj Žderić lakonski odgovara "Napišite kakva država, takvo poslovanje", a na pitanje o potrebi angažiranja stranih radnika predsjednik Uprave Konstruktor inženjeringa odgovara da ne bi ni mogli raditi bez njih. Gradnja autocesta u Hrvatskoj pridonijela je rastu Konstruktor inženjeringa u najveću hrvatsku građevinsku tvrtku. Još 2005. Konstruktor inženjering bio je tek treća građevinska tvrtka u Hrvatskoj, iza Viadukta i Dalekovoda.



» Većina zemalja EU provodi latentnu protekcionističku politiku za radove na infrastrukturnim objektima, premda se deklariraju kao otvoreno tržište

LUKA MILIČIĆ očekuje pomoć Ministarstva vanjskih poslova i HGK pri izlasku na strana tržišta

Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 229,3 mil. kuna
- Aktiva 1,7889 mrd. kuna
- Prihod 2007. 1,8269 mrd. kuna
- Neto dobit 2007. 79,1 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. 5,7 posto
- Financijske obveze: dugoročne 211,7 mil. kuna, kratkoročne 998,5 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 1577

kvalitetne proizvode i usluge. "Većina zemalja EU provodi latentnu protekcionističku politiku za radove na infrastrukturnim objektima premda se deklariraju kao otvoreno tržište", tvrdi Miličić, ipak se nadajući da će pronaći svoje mjesto i na tržištu EU, i to ne konkuriranjem niskim cijenama. "U dobivanju poslova u inozemstvu do sada smo se oslanjali na svoje sposobnosti, ali za ulazak na tržišta s protekcionističkom lokalnom administracijom hrvatskim tvrtkama potrebna je snažna potpora Ministarstva vanjskih poslova i HGK", naglašava Miličić. Tržište Dalekovoda je i izvan EU.

Otvoriti tržište

Sklopili su važne poslove u Islandu, Norveškoj i Kazahstanu. Kad je riječ o domaćem tržištu, Miličić smatra da brži razvoj gospodarstva koče "nedostatak poduzetničke klime, nedovršeni procesi privatizacije i restrukturiranja te nedovršena transformacija države u servis građana i poduzetnika". Uvjereno je kako napretka neće biti bez sinergije makroekonomske stabilnosti, otvorenosti i djelotvornog financijskog tržišta.

Zagrebački Dalekovod osnovan je 1949. Razvio se u građevinsku tvrtku za projektiranje i građenje, a specijalizirana mu je djelatnost inženjering elektroenergetskih objekata. Godine 1993. Dalekovod je postao dioničko društvo, a 2000. provodi ESOP program radničkog dioničarstva. Osamdeset po-

sto svoje proizvodnje prodaje na međunarodnom tržištu i nema licencnih obveza. Dalekovod gradi niz objekata u zemlji i inozemstvu, na primjer 420 kV dalekovod Nea-riksgreensen na norveškoj granici, dug oko 27 km i vrijedan oko pet milijuna eura, za norvešku tvrtku Statnett. Prije toga ugovorili su gradnju dalekovoda 420

kV Skåreheia(Evje)-Holen). Na domaćem tržištu rekonstruiraju 110 kV dalekovod Plomin - Raša, grade 110 kV dalekovod Tupljak i mijenjaju napon 110 kV dalekovoda Pazin - Buje na 35 kV.

Plan: najjači u regiji

Angažirani su i na drugim hrvatskim dalekovodima te ugradnji elektroopreme, pro-

metne i ostale opreme na autocesti Rijeka - Zagreb, što je posao vrijedan 560 milijuna kuna. Predsjednik Uprave Luka Miličić najavljuje da je plan Dalekovoda postati vodeće poduzeće u svojoj djelatnosti u srednjoj i jugoistočnoj Europi. Osim toga, Dalekovod se želi pozicionirati u zemljama EU gdje, kako smatra, mogu ponuditi



JOŠKO MIKULIĆ na čelu tvrtke specijalizirane za najzahtjevnije poslove u niskogradnji

Profil tvrtke

- **Osnovni kapital: 92,1 mil. kuna**
- **Aktiva 799,3 mil. kuna**
- **Prihod 2007. 1,4168 mrd. kuna**
- **Neto dobit 2007. 5,1 mil. kuna**
- **Rast dobiti 2006./2007. 109,8 posto**
- **Financijske obveze: dugoročne 156,3 mil. kuna, kratkoročne 427,7 mil. kuna**
- **Broj zaposlenih: 1959**

Viadukt je utemeljen 1947. kao poduzeće za gradnju mostova. Razvojem je tvrtka proširila djelatnost na građevinske projekte niskogradnje i visokogradnje. Od osnivanja sudjelovao je u gradnji svih važnijih prometnica, tunela, mostova, vijadukata. Njegovi radnici osposobljeni su za gradnju prometnica na svim kategorijama terena i saniranje i najsloženijih klizišta. Tunele i podzemne objekte grade najsuvremenijim metodama, poput nove austrijske tunelske metode, a osposobljeni su i za podzemna i nadzemna miniranja u ur-

banim sredinama. Vijadukt je gradio objekte od tisuću do 40.000 četvornih metara.

Klub milijardera

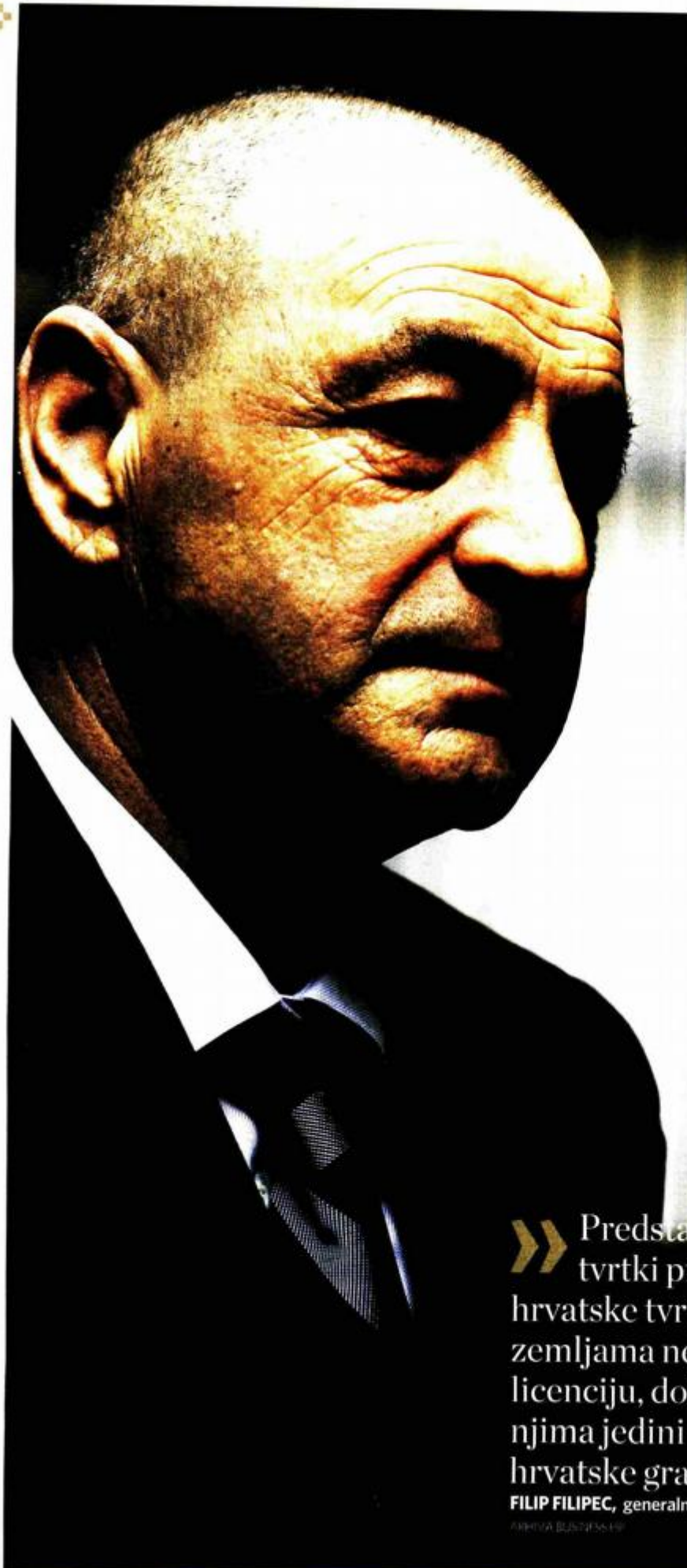
Još 2004. Viadukt je ušao u klub tvrtki s prihodom većim od milijardu kuna. Jedna je od tri najveće tvrtke u Hrvatskoj osposobljene za radove u niskogradnji te druge infrastrukturne objekte. Posljednjih godina kapitalni infrastrukturni objekti u Hrvatskoj donosili su Viaduktu većinu prihoda, a nakon dovršavanja hrvatskih autocesta očekuju poslove gradnje cestovne infrastrukture na Kosovu, u Srbiji i BiH i drugim zemljama

regije. Kao nositelj konzorcija, Viadukt sa Strabagom sudjeluje u gradnji autoceste od Dugopolja do Ploča u dužini od 97 km. Također sa Strabagom probija drugu cijev tunela Mala Kapela, čiji je završetak planiran za ljeto 2009. Viadukt je uključen u gradnju autocesta Zagreb - Rijeka, Zagreb - Sisak, Split - Ploče, dijela autoceste na koridoru 5C kroz Hrvatsku, trebao bi graditi Pelješki most, nizinsku željeznicu od Karlovca do Rijeke... Premda je investicijski ciklus gradnje mreže autocesta u Hrvatskoj pri kraju, Viadukt će još koju godinu imati pozitivne učin-

ke od njega. Ipak, iznalaženje novih tržišta u regiji predviđet je njegova uspješnog daljnjeg poslovanja. Viadukt nema većih iskustva na stranim tržištima.

Potreban klaster

Trenutačno je angažiran na gradnji mosta u Ukrajini i na poslovima visokogradnje u Njemačkoj, a kako je orijentiran uglavnom na niskogradnju, koje uskoro u Hrvatskoj neće biti dovoljno za domaću operativu, šanse za izlazak na tržišta regije može si povećati formiranjem najavljenoga hrvatskoga građevinskog klastera.



Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 170,5 mil. kuna
- Prihod 2007. 1,2536 mlrd. kuna
- Neto dobit 2007. 56,7 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. godine 2 posto
- Financijske obveze: dugoročne 69,5 mil. kuna, kratkoročne 55,6 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 1435

» Predstavnici stranih tvrtki prešućuju da hrvatske tvrtke u njihovim zemljama ne mogu dobiti licenciju, dok je u Hrvatskoj njima jedini uvjet da zaposle hrvatske građane

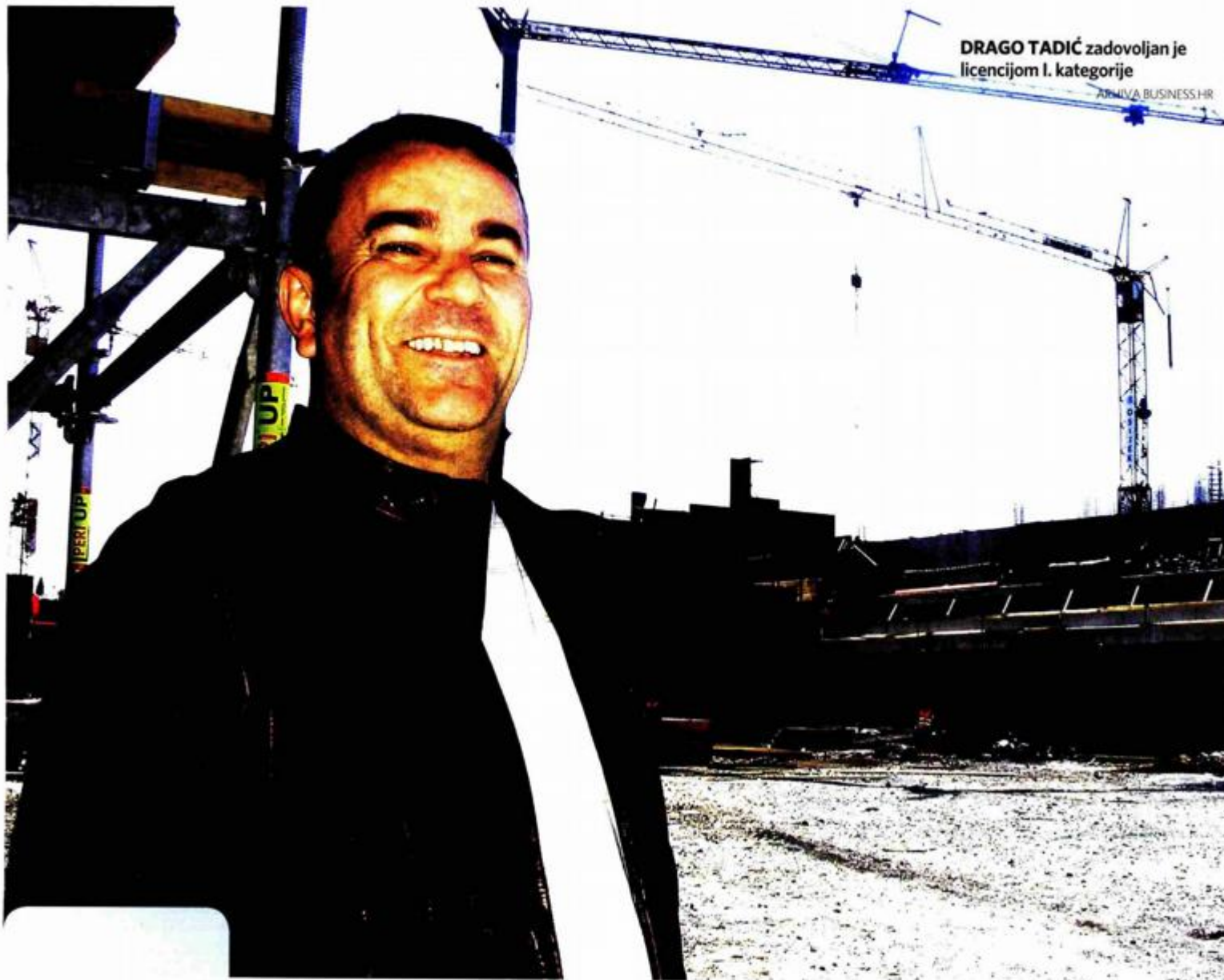
FILIP FILIPEC, generalni direktor Tehnike

AGENCIJA BUSINESS.hr

Tehnika je osnovana 1947. godine. Godine 1991. iz društvenog je poduzeća uspješnim modelom privatizacije postala dioničko društvo u većinskom vlasništvu svojih zaposlenika. Danas je jedna od vodećih tvrtki za visokogradnju, prepoznatljiva na domaćem i svjetskom tržištu. Industrijske građevine s vrlo zahtjevnom konstruktivnom i tehnološkom namjenom i rješenjima bile su prve građevine koje Tehnika upisuje u svoju povijest. Prva je takva Željezara Sisak, a samo neke od brojnih nakon toga Zagrebački velesajam, Koncertna dvorana Vatroslav Lisinski, zagrebački Autobusni kolodvor, Press centar Vjesnik, Nacionalna i sveučilišna knjižnica... Najveća aktualna gradilišta Tehnike su javna podzemna garaža na Tuškancu u Zagrebu, stambeno naselje u Sopnici, stambeno-poslovna zgrada Centar Zvonimir u Zagrebu, Studentski grad na Trsatu kod Rijeke, hotel Monte Mulini u Rovinju, Hotel Aurora na Malom Lošinj, poslovna zgrada Erste banke u Zagrebu, Muzej suvremene umjetnosti u Zagrebu itd. Tehnika se razvija u srednje veliko poduzeće u europskim mjerilima.

Šansa u regiji

Filip Filipec smatra da će upravo takav format tvrtke omogućiti preživljavanje i kad Hrvatska bude dio Europske zajednice. "Imamo šansu u regiji, i u odnosu na europsku i lokalnu konkurenciju", uvjeren je Filipec. Premda je prošlih godina graditeljstvo doživjelo zamah, to se dogodilo u samo dva pravca: infrastrukturnim projektima i stanogradnji. Nažalost, izostala su ulaganja industrijskog sektora, osim časnih iznimki i donekle turizma. U takvoj situaciji dolazilo je i do nereda na tržištu, koji bi donekle trebale sanirati dvije mjere: licenciranje tvrtki i legalan uvoz radne snage. "Zanimljivo je čitati izjave predstavnika stranih tvrtki oko licenciranja, koji prešućuju da hrvatske tvrtke u njihovim zemljama ne mogu nikako dobiti licenciju, dok je u Hrvatskoj njima jedini uvjet da zaposle hrvatske građane", naglašava Filipec. Kad je riječ o radnoj snazi, direktor Tehnike kaže da se uporno godinama prešućuje da nedostaju neke kvalifikacijske strukture. "Najbolje bi bilo da legalno uvezemo radnike umjesto da ih supstituiramo ilegalnim radom ili padom kvalitete."



Profil tvrtke

- **Osnovni kapital: 44,7 mil. kuna**
- **Bilancijski kapital: 99,4 mil. kuna**
- **Prihod 2007. 1,0087 mlrd. kuna**
- **Neto dobit 2007. 36,2 mil. kuna**
- **Rast dobiti 2006./2007. god. 6916 posto**
- **Financijske obveze: dugoročne 210,5 mil. kuna, kratkoročne 4 mil. kuna**
- **Broj zaposlenih: 1030**

Osijek Kotekst nastao je još četrdesetih godina prošlog stoljeća. Dioničko je društvo s ukupno trideset dioničara, od kojih nekolicina ima više od po 10 posto vlasništva. Osijek Kotekst posjeduje tvornice asfalta i betona, bavi se gradnjom autocesta te izradom elemenata od prenapregnutog betona za nadvožnjake, vijadukte i stambene zgrade, a svoju je osnovnu djelatnost proširio na eksploataciju šljunka od gornjeg toka rijeke Drave do ušća u Dunav. Trenutačno Osijek Kotekst gradi sportsku dvoranu u Osijeku, dionicu autoceste koridora 5C od Đakova do Osijeka, čvor Josipovac, poslovni objekt Eurodom, novi osječki Autobusni kolodvor i stambeno-poslovni objekt Kappa u Osijeku. Angažiran je tako-

đer na projektima iz programa Betterment, dionici autoceste Šestanovac - Ravča te na nadvožnjaku Rašćane.

Akvizicije u BiH

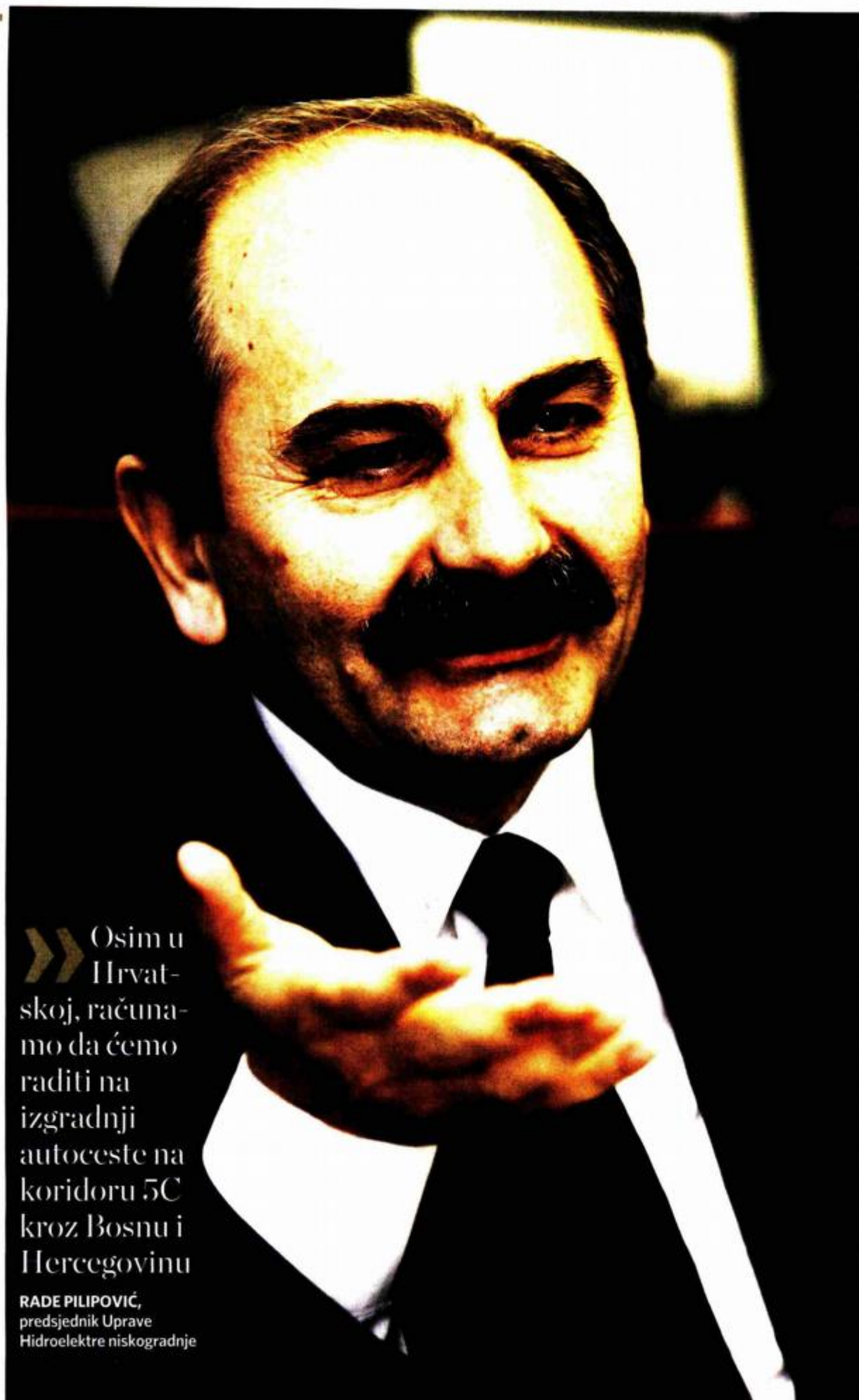
Kako kaže predsjednik Uprave Drago Tadić, strateška je točka njihova razvoja preuzimanje Kamen Ingrada kako bi mogli kompletirati proizvodnju u niskogradnji. "Cilj nam je i preuzimanje nekih poduzeća u Bosni i Hercegovini, kako bismo lakše skla-

OGLAS

pali poslove na tome tržištu. Smatram da će i ondje doći do ekspanzije u građevinarstvu kao što je bilo u Hrvatskoj početkom 2000.", izjavio je Tadić te dodao da trenutačno čekaju konačnu odluku o prihvaćanju Kotekstove ponude za gradnju obilaznice Sarajeva, a planiraju i širenje u Makedoniju.

Tadić je zadovoljan time što je tvrtka dobila licenciju I. skupine složenosti te pozdravlja napore Ministarstva

u donošenju zakonskih propisa koji će omogućiti rad na crno. Međutim, upozorava da se sve više osjeća nedostatak radne snage, pa su ove godine prvi put Ministarstvu podnijeli zahtjev za odobrenje uvoza radne snage iz BiH. U poduzeću imaju zaposlena dva diplomirana inženjera građevine iz susjedne države. "U Osječko-baranjskoj županiji izraziti je nedostatak radnika", napominje Tadić.



» Osim u Hrvatskoj, računamo da ćemo raditi na izgradnji autoceste na koridoru 5C kroz Bosnu i Hercegovinu

RADE PILIPOVIĆ,
predsjednik Uprave
Hidroelektrike niskogradnje

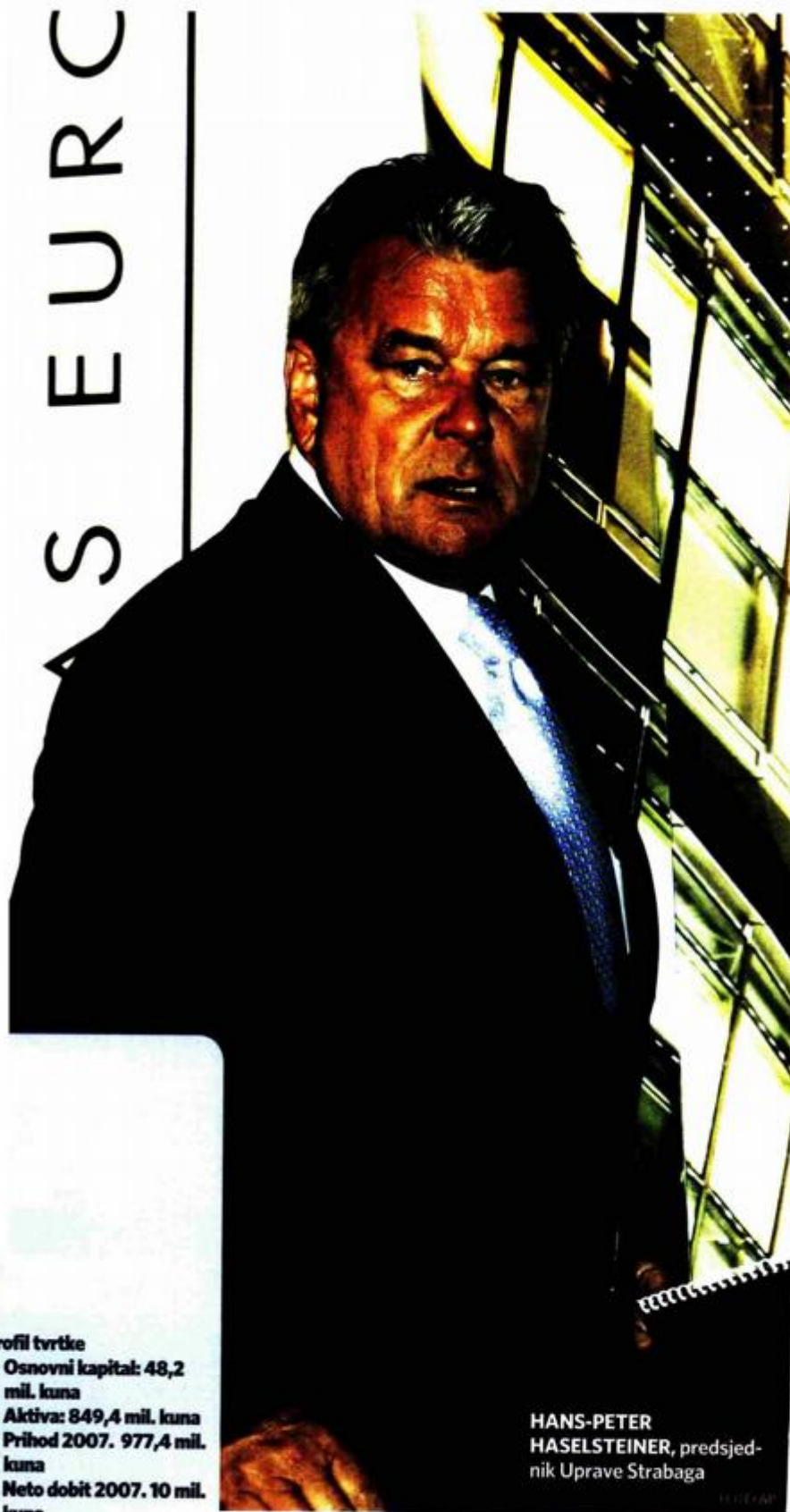
Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 62,3 mil. kuna
- Aktiva 700,4 mil. kuna
- Prihod 2007. 1,0529 mlrd. kuna
- Neto dobit 2007. 12,78 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. godine 256 posto
- Financijske obveze: dugoročne 77,7 mil. kuna, kratkoročne 441,6 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 1947

Hidroelektra je osnovana 1946. u Zagrebu. Godine 1995. postaje dioničko društvo i mijenja ime u Hidroelektra niskogradnja d.d. Predsjednik Uprave Rade Pilipović kaže kako najveći pojedinačni vlasnik ima oko 15 posto dionica, a zaposlenici imaju oko 50 posto dionica tvrtke. Osim na tržištu Hrvatske, Hidroelektra je obavljala poslove u Alžiru, Grčkoj, Njemačkoj, Keniji, Rusiji, Ukrajini, Sloveniji, Kosovu, Makedoniji, Crnoj Gori i Bosni i Hercegovini. Trenutačno rade samo u Hrvatskoj te pregovaraju za neke poslove u inozemstvu. Natjecali su se već u BiH, ali nažalost zasad bez uspjeha, ali računaju ipak da će graditi autocestu na koridoru 5C kroz BiH. Pilipović naglašava kako u Hrvatskoj još ima posla, ali i da je konkurencija velika. Prije četiri-pet godina ova je tvrtka bila u krizi, jer nisu mogli plaćati doprinose državi, ali kako su se s predstavnicima Vlade dogovorili o odgodi plaćanja posljednjih godina dobivaju poslove na javnim natječajima. Pilipović ističe kako je najveća vrijednost tvrtke tim koji kombinira iskusne i mlade stručnjake.



AS EURC



**HANS-PETER
 HASELSTEINER**, predsjednik Uprave Strabaga

Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 48,2 mil. kuna
- Aktiva: 849,4 mil. kuna
- Prihod 2007. 977,4 mil. kuna
- Neto dobit 2007. 10 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. 66,95 posto
- Financijske obveze: Dugoročne 325 mil. kuna
Kratkoročne 187,8 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 477

Strabag je prva strana građevinska tvrtka među deset najvećih u Hrvatskoj. Jedna je od najvećih europskih tvrtki koja posluje diljem svijeta. Koncern ima više od 60 tisuća zaposlenih, ima više od 500 gradilišta, a godišnje ostvaruje poslove vrijedne gotovo 11 milijardi eura. Osim cestogradnjom, bavi se i visokogradnjom te inženjering poslovima. "Ulaganje u hrvatske autoceste i infrastrukturu nastaviti će se i sljedećih godina. Pretpostavljamo da će količina posla ostati na visokoj razini. Daljnja ulaganja očekuju se u željeznice", piše Nicole Ziegler iz odjela korporativnih komunikacija i marketinga Strabag SE.

Stabilno tržište

Osim velikim projektima, dat će prioritet regionalnim poslovima. Prometna infrastruktura već ima ogranke u Splitu, Rijeci, Zagrebu i Slavonskom Brodu. "Ova vrsta posla prosječno je vrijedna oko 85 milijuna eura na godinu. Ove godine očekujemo 110 milijuna eura. Prošlog srpnja kupili smo 75 posto tvrtke Cestar d.o.o. u Slavonskom Brodu, što će nam pomoći da proširimo svoje poslovanje diljem Hrvatske", najavila je Nicole Ziegler. U prosincu su kupili i Pomgrad gradnju te planiraju i daljnje akvizije. Trenutačno Strabag ima sedam asfaltnih baza u Hrvatskoj, a dvije se planiraju do kraja ove godine. U području prometne infrastrukture trenutačno grade autoceste Split - Ploče, koridor VC Đakovo - Osijek, Rijeka - Zagreb i Zagreb - Sisak. "Vidimo Hrvatsku kao stabilno tržište s visokim potrebama za ulaganjem. Zbog razvoja odnosa s EU vlada ulaže puno i u tehnologije za očuvanje okoliša."



MIROSLAV BUNIĆ, direktor
Zagorje tehnobetona
 ARHIVA BUSINESS.HR

Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 81 mil. kuna
- Aktiva 554,2 mil. kuna
- Prihod 2007. 811,5 mil. kuna
- Neto dobit 2007. 40,8 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. 1,59 posto
- Financijske obveze: dugoročne 43,5 mil. kuna, kratkoročne 294,2 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 846

Zagorje tehnobeton d.d. osnovano je 1946. godine. U potpunom je privatnom vlasništvu. Devet malih dioničara ima udjele veće od pet posto, a Varaždinska banka ima skrbički račun za vlastiti udjel vrijedan oko 10 posto. Ostalo je u vlasništvu manjih dioničara. Proizvodni su pogoni najvećim dijelom u Varaždinu, a tvornica stupova u Dugom Ratu te u Gračanici u BiH. Tvrtka gradi novi pogon za montažne građevinske konstrukcije i betonsku galanteriju. Tvrtka je osposobljena za projektiranje građevinskih objekata u klasičnoj i montažnoj izvedbi i još mnoge druge poslove.

Outlet centar

Sredinom ožujka Zagorje tehnobeton dobilo je posao gradnje trgovačkoga centra Roses Fashion Outleta u Svetom Križu Začretju, čiji je investitor zagrebačka tvrtka Rosis Unus d.o.o., člani-

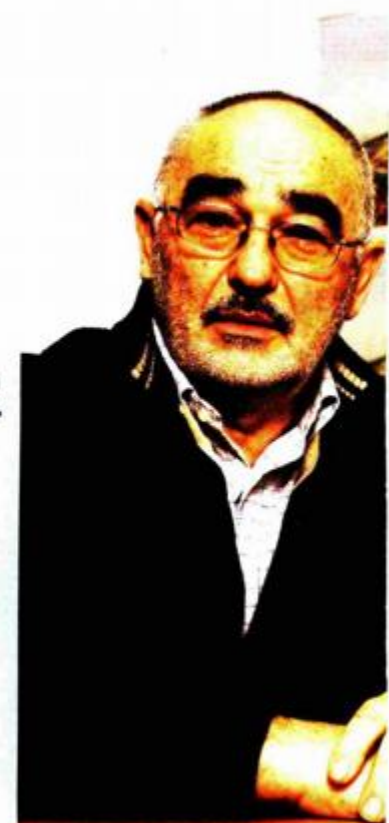
ca Dayland Group iz Austrije. Centar se gradi uz autocestu Zagreb - Macelj na površini od 77.451 četvorni metar. Osim ovoga trgovačkog centra, tvrtka gradi sportsku dvoranu u Varaždinu, ALCA u Sv. Heleni, Kaufland u Puli, Gradsku robnu kuću u Zagrebu. Također, angažirana je na Klinici za ženske bolesti i porode u Splitu, u KB-u Merkur u Zagrebu, hotelu Punta Skala u Zadru, stanicama u Zagrebu, POS-ovim stanicama u Varaždinu, na autocesti Dugopolje - Ploče, autocesti na koridoru 5C kroz Hrvatsku...

Zadovoljan licencijama

Predsjednik Uprave Miroslav Bunić kaže da su prošle godine počeli modernizaciju proizvodnje betonskih konstrukcija i betonske galanterije. Poput drugih građevinarâ, i on upozorava na kroničan nedostatak kvalificiranih radnika, osobito zidara i tesara, ali i inženjera za operativno

izvođenje projekata. "Zbog nedostatka građevinskih zanatlija stipendiramo 85 učenika za zvanja tesara i zidara." Smatra da je problem hrvatskoga graditeljstva usitnjenost, zbog čega domaća poduzeća teže mogu konkurirati velikim građevinskim korporacijama iz inozemstva.

Predlaže da domaći građevinci zajednički nastupaju prema velikim infrastrukturnim projektima. Miroslav Bunić ipak izražava zadovoljstvo poslovnom situacijom u Hrvatskoj, navodeći da se "iz dana u dan stvaraju sve bolji poslovni uvjeti za tvrtke poput Zagorje tehnobetona, zahvaljujući stvaranju uvjeta za strana ulaganja, infrastrukturne projekte i projekte javnog partnerstva". Dodaje da će "licenciranje građevinskih tvrtki uvesti reda u građevinskoj djelatnosti, smanjiti nelegalnu konkurenciju i 'dilanje' poslovanja 'fikus tvrtki' bez zaposlenih u Hrvatskoj, bez opreme i referenci".



Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 0 kuna
- Prihod 2007. 213,4 mil. kuna
- Neto dobit 2007. 5,5 mil. kuna
- Pad dobiti 2006./2007. god. - 1275 posto
- Financijske obveze: dugoročne 213,4 mil. kuna, kratkoročne 57,1 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 2

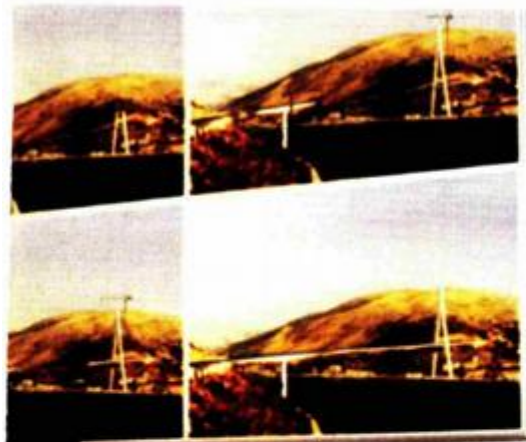
ĐURO KOVAČEV, direktor Strabag



IGOR OPPENHEIM, predsjednik Uprave Ingra
 SNIMIO SAŠA ČETKOVIĆ

Profil tvrtke

- Osnovni kapital: 100 mil. kuna
- Aktiva 1,295 mlrd. kuna
- Prihod 2007. 722 mil. kuna
- Neto dobit 2007. 69,4 mil. kuna
- Rast dobiti 2006./2007. 78 posto
- Financijske obveze: dugoročne 264,8 mil. kuna, kratkoročne 439,8 mil. kuna
- Broj zaposlenih: 149



Internacionala

FOTO NACIONAL

Nekadašnji Pyhrn Motorway GbmH nedavno je promijenio ime u Strabag International d.o.o., a vlasnici su mu sve vrijeme Dywdag i Strabag. Ova je tvrtka u Hrvatsku ušla gradnjom autoceste Zagreb - Macelj, koja je dio tzv. Phyrnskog cestovnog pravca koji je dio X. paneuropskog koridora koji povezuje sjevernu Europu sa Sredozemljem. Godine 2004. potpisan je koncenzijski ugovor za gradnju ove autoceste. Phyrn Motorway bio je glavni izvođač radova na dionici Krapina - Macelj, ali od završetka gradnje autoceste smanjio je broj zaposlenih te prihod ostvaruje samo od cestarina. Kako saznajemo od bivše djelatnice Narcise Friben, tvrtka je pred gašenjem i mora raditi samo dok ne isteknu jamstveni rokovi i moguće reklamacije.

»» Poslovni su uvjeti u Hrvatskoj zadovoljavajući. Nadamo se da ćemo i dalje dobro surađivati s državnim institucijama koje prepoznaju važnost razvoja domaćih kompanija

Ingra je tvrtka za gradnju investicijskih objekata, osnovana 1955. godine kao izvozna zajednica tadašnjih velikih proizvođača u elektro i strojogradnji s namjerom da okupi pojedine grupacije kako bi za njih organizirala izvoz i investicijsku izgradnju u svijet. U više od 50 godina svog djelovanja Ingra je izvela radove u više od 30 zemalja svijeta na više od 100 energetske objekata, kao što su hidroelektrane, pumpne stanice, centrale i slično, te više od 700 različitih projekata, kao što su tvornice, hoteli, turistički kompleksi...

Najaktivniji u Alžiru

U posljednje vrijeme Ingra je i investitor u građevinarstvu. Osim u Hrvatskoj, Ingra radi i u Njemačkoj, Rusiji, Ukrajini, Alžiru, Libiji, Sudanu, Nigeriji, Iraku, Iranu, Jordanu i Siriji. Najveći su poslovi koje Ingra dovršava u Alžiru gradnja objekata za zaštitu ribarske luke Marsa Ben M'Hidi, posao vrijedan 13 milijuna eura, a novim su ugovorom dogovoreni i dodatni radovi vrijedni 7,7 milijuna eura. Završava i ugovorene poslove na HE GHRIB vrijedne 6,5 milijuna eura. Godine 2006. Ingra je u Alžiru obavila poslove vrijedne 40 milijuna eura, 2007. godine 26,7 milijuna eura, a ima ugovorene poslove vrijedne 55,5 milijuna eura. Na tržištu Srednjeg istoka završili su poslove rehabilitacije parnih turbina i generatora, kao i industrijske opreme u vrijednosti četrnaest milijuna eura. U tijeku su radovi na drugim tržištima u inozemstvu vrijedni više od 20 milijuna eura. „Naš najveći projekt trenutačno je gradnja multifunkcionalne sportske dvorane Arene Zagreb, čija se vrijednost procjenjuje na 87 milijuna eura, a gradi se za potrebe Svjetskoga rukometnog prvenstva koje će

se u Hrvatskoj održati 2009. godine”, rekao je predsjednik Uprave Ingra Igor Oppenheim te dodao da je u Hrvatskoj i inozemstvu Ingra angažirana na ugovorenim projektima približne vrijednosti 450 milijuna eura, od čega je izvršeno samo oko 27 posto.

Preuzimanje Mavrova

Ingra će, kako kaže njezin predsjednik Uprave, nastaviti s vlastitim investicijama vezanima uz stambeno-poslovnu gradnju, i to poglavito na obali, prije svega na dubrovačkom području gdje uz projekt u uvali Lapad, koji je već u realiziranju, pripremaju i nekoliko novih projekata. Nastavljaju i s razvijanjem greenfield projekata na osnovi javno-privatnog partnerstva te s ekološko-energetskim projektima. I dalje će razvijati inženjering, a počeli su i s otvaranjem novih tržišta i jačanjem inozemnih aktivnosti, prije svega u regiji, i to kroz postupak preuzimanja makedonske kompanije Mavrovo s kojom planiraju nastupiti u regiji, ali isto tako i na tržištima Srednjeg istoka, Alžira, Rusije, Kazahstana, Bugarske i Libije. Očekuju da bi sve navedeno u 2010. trebalo rezultirati ugovorenim poslovima vrijednima više od 500 milijuna eura. „Poslovni uvjeti u Hrvatskoj zadovoljavajući su. Nadamo se da ćemo i dalje imati dobru suradnju s državnim institucijama koje prepoznaju važnost razvoja domaćih kompanija. Potpora kompanijama, prije svega onima koje djeluju na inozemnim tržištima, treba biti konstantna i uključivati pomoć na svim razinama jer se tako uspješnima omogućuje daljnji rast i razvoj, a samim time osigurava i rast gospodarstva”, tvrdi Oppenheim te dodaje da treba utvrditi kvote uvoza stranih radnika u građevinarstvu prema potrebama.