



# Reakcije na Newsletter br. 64

## JESU LI BRODOGRADILIŠTA PREPREKA FISKALNOJ KONSOLIDACIJI U HRVATSKOJ?

Sukladno glavi VI. Zakona o medijima (NN 59/04 i 84/11) i zahtjevima gospode Hrvoja Markulinčića, direktora Uljanik - Zajednički poslovi d.o.o., Pula i Ante Rožića, ravnatelja Udruge hrvatskih brodograditelja, Zagreb u cijelosti i

nepromijenjeno objavljujemo njihova reagiranja na tekst Newslettera br. 64. [Jesu li brodogradilišta prepreka fiskalnoj konsolidaciji u hrvatskoj?](#) autora Ante Baje i Marka Primorca iz prosinca 2011.



**Institut za javne financije**  
**Smičiklasova 21**  
**10000 ZAGREB**

Pula, 12.12.2011.

Poštovani,

Temeljem obvezujućih odredbi Zakona o medijima (NN 59/2004) tražimo objavu našeg reagiranja na tekst „Jesu li brodogradilišta prepreka fiskalnoj konsolidaciji u Hrvatskoj?“ objavljen na Vašoj web stranici (newsletter Instituta). Objavu reagiranja zatražili smo i u medijima koji su objavili dijelove navedenog teksta.

Osim samog razočaranja jedino što nam preostaje jeste da ponovimo Vašu terminologiju i primijenimo na Vaš uradak koji je netransparentan, neujednačen, konfuzan, a kao posljedica površnosti i elementarnog neznanja.

Na stranici 6. Tablica 10. ne razlikujete milijune od milijardi (Vama je to svejedno), Vama je zbroj  $23 + 0 = 24$ . U tablici 5. ne razlikujete kamate od tečajnih razlika, a u kratkoročne obaveze kao kreditno zaduženje uključujete (i tako ih smatrate), i primljene avanse kupaca. To pokazuje ne razumijevanje knjigovodstveno registrirane obaveze prema dobavljačima budući da Uljanik NEMA dospjelih a neplaćenih obaveza prema dobavljačima.

Tragična je Vaša „analiza“ i konstatacija kako „struktura obaveza“ prema ročnosti otkriva dubinu financijske „tragedije...“ budući da „dominiraju kratkoročne obaveze, a u čemu prednjači Uljanik??? Niste se potrudili ući u dubinu i pitati se, pitati nas, analizirati... zašto je to tako! Ako Uljanik gradi seriju jedinica (nisu ni brodovi) čija je pojedinačna vrijednost oko 120 milijuna EUR i tijekom gradnje naplaćuje 90% avansa koji se tretiraju kao kratkoročna obaveza, onda to NIJE FINANCIJSKA TRAGEDIJA kako Vi pogrešno, površno i nestručno zaključujete, već **financijska kvaliteta**.

Netočna je konstatacija da „država je bezuvjetno i u cijelosti jamčila kod poslovnih banaka obaveze brodogradilišta, odnosno njihove kredite“ i da „država već dugo podupire zaduživanje brodogradnje financijskim i činidbenim jamstvima“.

• Uprava / Director: Hrvoje Markulinčić  
• Predsjednik Nadzornog odbora / President of the Supervisory Board: Ada Mohorović  
• Temeljni kapital / Capital stock: 3.000.000,00 HRK (uplaćen u cijelosti / entirely paid)

**BANKA I SJEDIŠTE / BANK AND ADDRESS**  
Privredna banka Zagreb d.d., Račkoga 6, 10000 Zagreb  
Zagrebačka banka d.d., Paromlinska 2, 10000 Zagreb

**RAČUN / ACCOUNT No.**  
2340009-1110093389  
2360000-1101998221

• Trgovački sud u Rijeci - stalna služba u Pazinu /  
Commercial Court in Rijeka - permanent service in Pazin  
• MBS / Reg No.: 040004658  
• OIB / Personal identification number: 60885307456

**IBAN**  
HR6823400091110093389  
HR1323600001101998221

**SWIFT CODE**  
PBZGHR2X  
ZABHR2X



Samo kratak komentar: Uljanik sve svoje kredite i jamstva za gradnje u tijeku rješava sa komercijalnim bankama BEZ državnih jamstava!!

Također u tablici 10. str 6, dozvoljavate si napisati da je protestirano 24 MILIJARDE (???) (malo previše i za cijelu brodogradnju) Uljanikovih zaduženja.

A kako Uljanik **barem** zadnjih 10 godina (DESET I VIŠE GODINA)!!! izvršava SVE SVOJE OBAVEZE prema bankama, poreznom sustavu, doprinosima, dobavljačima, kupcima..., za gradnju brodova već dugi niz godina ne koristi državna jamstva, **nikada** niti jedna kreditna obaveza nije protestirana, ... upozoravam Vas da ste nam nanijeli nesagledive štete koje nam mogu ugroziti pristup bankarskom svijetu i našem statusu i ugledu kojega smo dugo gradili te zadržavamo pravo i najavljujemo zahtjev za naknadom štete i pravično obeštećenje sukladno pozitivnim propisima u našem zakonodavstvu.

I konačno, ne prihvaćamo konstataciju „da brodogradnja ne može vječno živjeti na teret poreznih obveznika“ već tvrdimo da porezni obveznici žive na teret hrvatske brodogradnje i izvoznika, kupujući jeftino uvozne proizvode poput: HRANE, AUTOMOBILA, ODJEĆE, OBUĆE, KOMPJUTORA, TELEVIZORA, MOBITELA (ELEKTRONIKE OPĆENITO)... sa jeftinim eurima, dolarima... koje krvavo stvara brodograditelj!!!

Nećete valjda tvrditi da je tečaj EUR, USD... realan? A takav kakav jeste odgovara cjelokupnom uvoznom lobiju, državnom proračunu, stranim vlasnicima banaka, telekomunikacijama, trgovinskim lancima, naftnoj industriji... a sve na teret izvoznika.

S poštovanjem,

ULJANIK Zajednički poslovi  
Hrvoje Markulinčić  
Direktor

**1. INSTITUT ZA JAVNE FINACIJE**

Katarina Ott, ravnateljica

**2. HINA**

Darko Odorčić, glavni urednik

**3. VJESNIK**

Bruno Lopandić, glavni urednik

**4. NOVI LIST**

Branko Mijić, glavni urednik

**5. JUTARNJI LIST**

Mladen Pleše, glavni urednik

**6. BUSINESS.HR**

Josip Jagić, glavni urednik

Poštovani,

Već sami pogled na naslove u novinama koje su objavile sadržaj rada gospode Bajе i Primorca „**Jesu li našа brodogradilišta prepreka fiskalnoj konsolidaciji u Hrvatskoj?**“ navodi na zaključak da su novinari uzeli taj rad „zdravo za gotovo“ za neprikosnoveno točan i instruktivan. Novinarima to ne zamjeramo, jer oni su kao i većina građana mislili da ono što jedan Institut objavljuje, ne može biti drugo nego znanstveno utemeljen rad. Novinari i nisu u svojim tekstovima išli dalje od onoga što su spomenuti autori napisali, oni su osnovni tekst samo skraćivali ili parafrazirali.

Ipak, neki naslovi i naglasci u objavljenim člancima, koje su napisali ili odabrali novinari, izazivaju našu reakciju. Dok se autori pitaju, neki novinari već odgovaraju potvrdno: brodogradilišta su prijetnja stabilnosti državih financija (HINA), brodogradilišta predstavljaju opasnost i za banke (business.hr), zbog brodogradnje propast će nam gospodarstvo (Jutarnji) itd.

Zbog toga, moramo detaljnije odgovoriti na autorski tekst iz Newslettera Instituta i na taj način i na tekstove novinara u dnevnim listovima.

Iako se pitamo – zašto je brodogradnja baš sada postala istraživačka tema jednog Instituta za javne financije, ipak nam je to drago jer ovaj rad želimo shvatiti kao početak sustavnog istraživanja uloge brodogradnje u gospodarstvu i općenito u našem društvu. A ta uloga je, bez sumnje, vrlo slojevita i ne može se opisati u nekoliko analiza financijskih podataka, kao što je učinio Institut. To istraživanje bi moralo biti interdisciplinarno i uz obvezno sudjelovanje onih koji brodogradnju znaju iznutra.

Institut, odnosno autori kad su krenuli u ovaj posao, o brodogradnji su znali vrlo malo – reklo bi se onoliko koliko pišu naše novine. Bez obzira na njihove znanstvene kvalifikacije – to nije bilo dovoljno za prave zaključke. Zato su ih neki podaci iznenadili, iako su općepoznati, a druge nisu znali pravilno protumačiti. Pokazalo se da su nisu bili na visini zadatka.

Rad započinje konstantacijom da se u posljednjih 20-ak godina nije pojavio ozbiljniji znanstveni ili stručni rad o financiranju i financijskoj održivosti brodogradilišta, pa čitatelj očekuje da će ovaj rad ispuniti tu prazninu. To tim više, što se kaže da će se utvrditi financijski položaj brodogradilišta koristeći njihove konsolidirane i revidirane financijske izvještaje za

razdoblje 2007. – 2010., dakle izvještaje koje brodogradilišta dostavljaju određenim institucijama i koji se objavljuju, pa se brodogradilištima ne može zamjeriti tajnovitost ili netransparentnost (a što bi se moglo zamjeriti samom Institutu). Tu na samom početku rada, tvrdi se da je Vlada 2011. jednim potezom 11,3 mld kuna potencijalnih obveza pretvorila u javni dug, pri čemu autori ne vide razliku između zakona i njegove provedbe. Naime, Vlada uopće nije povukla taj 'jedan' potez.

U odjelku u kojem se navode činjenice o brodogradnji u Hrvatskoj, autori doduše koriste meritorne izvore ali ih interpretiraju na krivi način. Baš tu se vidi koliko je potrebno znati brodogradnju, da se ne dogode pohvale nekim nacionalnim brodogradnjama koje (nažalost) muče slične brige kao našu, ili da se pri uspoređivanju ne svode podaci na isti nazivnik pa se onda izvode krivi zaključci.

U opisivanju financijskog stanja, autori su krenuli ocjenom da su „podaci o financijskom poslovanju brodogradilišta prilično netransparentni, neujednačeni i konfuzni“. Tu ocjenu je teško prihvatiti jer podaci su revidirani od naših renomiranih revizora, pa bi se zato moglo kazati da ona više služi opravdanju autora ako što ne ispadne kako treba. Taj dojam se potvrđuje i navođenjem teškoća u praćenju promjena u kapitalu „zbog promjena u knjigovodstvenom iskazivanju gubitka iznad visine kapitala“, kada to baš nikome drugome nije problem.

Autori su utvrdili da su u 4 godine brodogradilišta ostvarila gubitak od 4 mld kuna i da je „jedan od ključnih razloga“ tome, to što su u te iste 4 godine, brodogradilišta ostvarila rashode za kamate od 4 mld kuna. Iako je „jedan od ključnih razloga“ gubicima evidentan, autori se nisu na tome zadržali, nego se čude da rastu obveze. Pa što bi drugo, zbog gubitka, raslo nego obveze kod društva koje je davno „potrošilo“ svoj kapital? U svom čuđenju tom rastu, oni zaključuju: *“Obveze brodogradilišta su – bez ikakve dileme – već odavno prešle točku ekonomske pa i društvene opravdanosti poslovanja zbog čega više ne mogu ostati na državnoj skrbi.“* I daljnji zaključak, koji je sukus cijelog rada: *„Daljnje financiranje brodogradnje potkopava stabilnost ne samo državnih financija nego i poslovnih banaka koje bi se mogle naći u neprilici ukoliko država ne podmiri jamčene obveze brodogradnje.“*

Dakle, sada su na državnoj skrbi i više to ne mogu biti! I ne postavlja se više pitanje iz naslova „jesu li prepreka?“ nego se tvrdi – brodogradnja potkopava stabilnost državnih financija i banaka!

Pa, je li baš tako?

U godinama koje je obuhvatio ovaj rad (2007-2010) brodogradilišta su primila subvencije u novcu u 2007, 2008. i 2009. godini u ukupnom iznosu od 1,02 mld kuna za izvršene isporuke u vrijednosti od 2,4 mld USD ili 0,43 kn/USD. Da li je to puno? Mi u brodogradnji smatramo da je to minimalna naknada za gubitke koje su brodogradilišta pretrpila zbog promjene tečajeva od kada su ugovorila brodove do dana kada su ih naplatili (isporučili). (O tome bi mogli napisati poseban rad, a ovdje sada možemo kazati da su brodogradilišta na 129 brodova koji su isporučeni od 2003. do 2010. i koji su analizirani, na tečaju izgubili 4 mld kuna.)

Autori su naveli da je u tom razdoblju brodogradnja imala državne potpore od ukupno 845 mil. EUR (6.170 mil. kuna). Pri tome su koristili podatke AZTN iz njihovog izvještaja o potporama u 2009. godini, ali nisu ih htjeli (ili znali) raščlaniti. Razlika između 6.170 i 1.020, tj 5.150 mil. kuna je iznos potpore u državnim jamstvima. Kolika je vrijednost potpore u državnom jamstvu (pogotovo kad se jamstvo ne aktivira), AZTN određuje prema svojim pravilima, koja mnogima nisu shvatljiva. U svakom slučaju, pogrešno je tu potporu zbrajati s gubitkom i stavljati u odnos s vrijednošću isporuka (kad bi i trebali – onda treba uzeti ukupni prihod). Naime, gubici u pojedinoj godini bili bi veći da nije bilo subvencija, a ne zato što su se koristila jamstva. Bez jamstava nebi bilo nikakve proizvodnje i to je njihova vrijednost.

Autori navode koliko jamstava su brodogradilišta dobila u proteklih petnaest godina i njima se to čini puno. Naravno da je to velika brojka, jer je u istom vremenu bila i velika proizvodnja. Ali, pri tome čine uobičajenu grešku: ne pitaju se koliko tih jamstava su brodogradilišta vratila, kad su vratili kredite za koje su data jamstva ili kad su ispručili brodove za koje su data jamstva za avanse. A to je većina.

Autori se pitaju kako to da banke ne snose ni dio rizika za svoje plasmane brodogradilištima. Očito je da nisu shvatili da su sva brodogradilišta (osim Uljanika i V.Lenca) u teškoćama i da takvima banke ne otvaraju vrata bez državne potpore.

Istina je da su sadašnje obveze osigurane jamstvima visoke. Istina je da su visoke i obveze prema državi za plaćanja izvršena po protestiranim jamstvima. Ali, autori bi morali znati da je do toga došlo od 2009. od kada se s tim obvezama računa kao doprinosom države u troškovima restrukturiranja i privatizacije. Nažalost, visoke obveze i velikim dijelom kratkoročne (jer država nije ni pokušala s bankama dogovoriti njihovo restrukturiranje), brodogradilišta puno košta – na sve se plaća kamata, a na obveze prema državi – zatezna. Tako dolazimo do visokih financijskih troškova navedenih na početku.

U svakom slučaju, strah autora da bi država mogla odustati od svojih jamčevnih obveza i tako dovesti banke u neopasnost, potpuno je neosnovan i to ne treba dokazivati. To se vjerojatno nebi dogodilo ni u bankrotu države, a kamoli u ovim današnjim uvjetima. Bilo je bolje da su autori pozvali državu da ne čeka privatizaciju i da odmah krene u dogovore s bankama o novim rokovima vraćanja kredita (koji sada ukupno iznose oko 9,3 mld kuna, od čega 63% dospijeva do konca 2012.), jer bi tako olakšala stanje i brodogradilištima i javnim financijama kada se ti iznosi prenesu u javni dug.

Financijske perspektive četiri brodogradilišta (bez Uljanika i V.Lenca) su loše, pogotovo ako se ne obavi restrukturiranje i privatizacija, pa autori da bi dokazali tu potrebu, navode niz pokazatelja. Oni su redom takvi, kakvi se jedino mogu očekivati od poduzeća u teškoćama. Međutim, autori ne daju osvrt na programe restrukturiranja koje je odobrio AZTN, jer ih nisu imali, ali nisu pokušali sami reći što bi to trebalo učiniti da se u procesu restrukturiranja postigne održivo poslovanje. Oni u zaključcima ocjenjuju prošlost i željeli bi analizirati još neke segmente poslovanja iz prošlosti, a kako u budućnost – za to nemaju riječi. Ovako ispada da su u Hrvatskoj za prošlost zaduženi znanstvenici, a za budućnost „šljakeri“.

U situaciji kada hrvatska brodograđevna industrija prolazi možda najteže dane u svojoj povijesti, kada se nastoje iznaći dugoročna rješenja njene održivosti (s kojim problemom se sučeljava i cjelokupna europska brodograđevna industrija), mi ukazujemo na nužnost i značaj njenog opstanka za naše gospodarstvo i regije na kojima su ista brodogradilišta aktivna, naravno uz obvezu provođenja radikalnih strukturnih promjena koje se moraju realizirati u najkraćem roku, sve kako bi imali brodogradnju koja će biti dugoročni pokretač, a ne uteg hrvatskog gospodarstva.

Iako su autori, uvjereni smo, izradili predmetnu studiju bez bilo kakve zle namjere, ipak iznošenje teških i neprimjerenih konstatacija u medijima na osnovu analiza korištenih od Instituta za javne financije, navodi čitatelje na pogrešne i za brodogradnju pogubne zaključke, s čime je učinjena dodatna šteta brodograđevnoj industriji u Hrvatskoj, s posljedicom produbljanja negativističkog stava hrvatske javnosti prema brodogradnji.

S poštovanjem

UDRUGA HRVATSKIH BRODOGRADITELJA

Ravnatelj  
Ante Rožić