



En evro bi bil preveč za AA

JOŽE BIŠČAK foto: PRIMOŽ LAVRE, ARHIV REPORTERJA
joze.biscak@reporter.si

Adrio Airways lahko prodajo samo za simbolično ceno, za en evro (mogoče je še to preveč), pri čemer kupec prevzame tudi več desetmilijonske dolgove. In država bo lahko vesela, da se bo znebila zgubarja. Vprašanje pa je, ali bodo kupca sploh našli. To je skoraj enotno mnenje finančnih strokovnjakov, s katerimi smo se pogovarjali o možni ceni za slovenskega letalskega prevoznika. Samo Rajko Stankovič, predsednik Društva **Mali delničarji Slovenije (MDS)**, je pred tedni omenjal ceno 50 milijonov evrov, kolikor je znašala zadnja državna dokapitalizacija.

V Slovenskem državnem holdingu (SDH), ki skupaj z državo in Družbo za upravljanje terjatev bank (DUTB) po mednarodnem javnem pozivu prodaja skoraj 92-odstotni delež, prodajnega postopka in zanimanje morebitnih vlagateljev ne komentirajo. Bodo pa, tako pravijo, sproti obveščali javnost. Podobno odgovarjajo tudi pri Adrii Airways (AA), češ da je postopek prodaje zaupen.

Družba je lani prepeljala 1,11 milijona potnikov (v prvi polovici tega leta 549.443, kar je 15 odstotkov več kot v enakem obdobju lani), od tega v rednem prometu 917.000, v čarterskem pa 196.000. Čisti dobiček je dosegel okoli 0,9 milijona evrov, dobiček iz poslovanja pa tri milijone evrov. V zvezi z dobičkom, ki ga je AA dosegla po dolgih letih, so se pojavila namigovanja, da je zaradi

prodaje letal in kasnejšega najema umetno ustvarjen. Prodaja letal in najem (sell and lease back) je namreč finančni, ne operativni najem, kot naj bi trdili v AA, na to naj bi opozarjal tudi revizor poslovanja KPMG, ki (sprva) naj ne bi želel potrditi bilanc. »Adria Airways normalno posluje. Različnih špekulacij, predvsem med prodajnim postopkom, pa ne želimo komentirati,« so za Reporter



Letala Adrie Airways (večinoma jih ima v najemu) na teden opravijo več kot 170 poletov iz Ljubljane, lani so prepeljali 1,11 milijona potnikov. Kljub temu je skoraj celotno svojo zgodovino poslovala z izgubami, ki smo jih krili davkoplačevalci.

Page: 42

Reach: 23000

Country: SLOVENIA

Size: 928 cm2

2 / 2

povedali v AA, ki ima več desmilijonsko bilančno izgubo in dolgoce.

Politično podjetje

Z Adrio Airways je bil vedno križ. Leta 1961 so po politični odločitvi ustanovili čarter-sko družbo Adria Aviopromet (domnevno z umazanim udbovskim denarjem), leta 1968 se je združila s srbsko družbo InterExport in se preimenovala v Inex-Adrio Aviopromet, Adria Airways je postala šele leta 1986. Socialistični voditelji so jo vedno hvalili, njihovi direktorji pa ustvarjali izgubo, vendar so imele državne banke za AA vedno denar. Kakšna vreča brez dna in kakšno gojišče partijskih parazitov je bil v prejšnjem sistemu slovenski letalski prevoznik, pove podatek, da je bila po osamosvojitvi AA najbolj zadolženo slovensko podjetje. Na dan 31. decembra 1992 (AA je med letoma 1982 in 1993 vodil Janez Kocijančič) je samo do Ljubljanske banke imela za 20,94 milijarde takratnih tolarjev obveznosti. Vse to smo seveda s prvo sanacijo bank krili davkoplačevalci, vendar se tedanja vlada LDS kljub opozorilom, da bo AA spet postala vreča brez dna, ni odločila za prodajo.

Zato se je v naslednjih letih družba otepala z izgubami, imeli smo jo zato, kot bi dejal Maks Tajnikar, da vozi potnike, ne da ustvarja dobiček. Nekateri politiki, raznorazne pijavke, kot je bil denimo Gregor Virant, so to vzeli dobesedno: menili so, da so zaradi svoje pomembnosti

upravičeni do cenejših vozovnic AA. Zato ni čudno, da je bil letalski prevoznik ves čas v rdečih številkah. In ves čas mu je država zagotavljala sredstva, da je preživel.

Pahor AA ponujal Indijcem

»Kaj vse bo še tako zelo pomembno za naša življenja, če je tako ključno zdaj neko podjetje, ki vozi potnike in prtljago na progi od Ljubljane do Tirane? (...) Je mar Adria garant za pravno državo? Ali je to podjetje kakšen substitut ustavnega sodišča? Bomo državljani obolevi za kakšno zelo hudo boleznijo, če Adrie ne bo več? Res, kaj se bo tako dramatičnega zgodilo, če gre v stečaj to podjetje? Imamo morda kraljevo mornarico? Nimamo. Pa so zaradi tega osebna življenja državljanov kaj prizadeta? Ne bi rekli. Ima mogoče Slovenija jedrsko podmornico ali vremensko postajo na Antarktiki? Nima, pa po čudežu še vedno lahko živimo. Naj izgovorim na glas: če Adrie ne bo več, pa kaj. Bo pa kako drugo podjetje vozilo Slovence in njihovo prtljago v Tirano.« se je leta 2011 v Financah spraševal ekonomist Rado Pezdir, medtem ko je takratni predsednik vlade Borut Pahor rešitelja za AA iskal v Indiji. Našel ni ne kupca ne osebnega miru pri indijskih modrecih, pač pa ga je doletel poraz na volitvah. Prodaja države skupaj z NLB, Abanko, PDP, banko Hypo in Unicreditom je bila seveda neuspešna.

Ves ta čas je bila AA, ki polete opravlja z dvema letaloma airbus A319, šestimi letali bombardier CRJ900LR, enim letalom bombardier CRJ700ER in enim letalom bombardier CRJ200LR, v izgubi. Lani je sicer bil dobiček, vendar bo morala uprava na skupščini, ki bo 25. avgusta, marsikaj pojasniti, predvsem lansko »čarovnijo« s prodajo letal in vnovičnim najemom ter v zvezi s tem »nesporazum« z revizorjem. Poznavalci pravijo, da bo kupec, če sploh bo, kakšen sklad, precej manj verjetno je, da bo to katera izmed večjih evropskih letalskih družb, kot recimo Lufthansa, s katero je AA začela sodelovati leta 1995 in se je takrat zanimala za nakup. Letalski družbi izven EU pa Bruselj ne bi bil naklonjen. Tak je bil očitno tudi dogovor z Evropsko komisijo, ki je pred leti vzela pod drobnogled državno pomoč in dokapitalizacijo SS v višini okoli 80 milijonov evrov, vendar so lani evropski uradniki odločili, da je bilo s tem vse v redu.

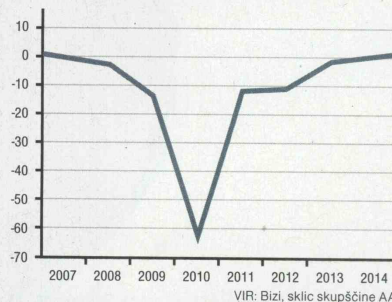
Manjši dobiček

Predsednik uprave AA Mark Anžur je takrat odločitev komentiral, »da to pomeni potrditev dosedanjega dobrega dela Adrie Airways in dokazuje, da je Adria sposobna sama preživeti na trgu.« Smele besede, ni kaj, toda taisti direktor je lani napovedal 2,7 milijona evrov čistega dobička za leto 2014, v resnici ga bo za 0,9 milijona evrov, a še ta zaradi prodaje dveh bombardierjev CRJ900LR in nato spet najema.



V AA, ki jo vodi Mark Anžur (na sliki), pravijo, da dobro poslujejo, špekulacij in namigovanj v zvezi s poslovanjem in prodajo pa ne komentirajo.

Čisti dobiček (izguba) Adrie Airways (v mio EUR)



Nekdanji minister Gregor Virant je bil eden tistih parazitov, prisesanih na Adrio Airways, ki so menili, da so upravičeni do cenejših vozovnic AA.

Koliko je znašala kupnina, bo znano v letnem poročilu, prej AA tega podatka ne razkriva. Skratka brez tega bi bil letalski prevoznik tudi lani v rdečih številkah. Ta družba namreč brez radikalnega prestrukturiranja ni sposobna sama preživeti, nikoli ni bila sposobna poslovati brez denarja drugih. Zakaj bi bilo na lepem drugače? Če jo država ne proda, stečaj AA ne bi bil prav nikakršna tragedija za Slovenijo. Čeprav finančniki pravijo, da je bila prodaja terjatev DUTB do AA signal (DUTB kapitalskega deleža v AA ni prodala, za nakupom terjatev pa naj bi bili Rusi), da bo družbo kljub vsemu nekdo kupil. ■

