

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20



Колико је грађане коштао пословни „успех“ компаније Ер Србија у 2015. години, колику је штету претрпео аеродром и какве су могућности да национални авио-превозник од 2017. године послује профитабилно

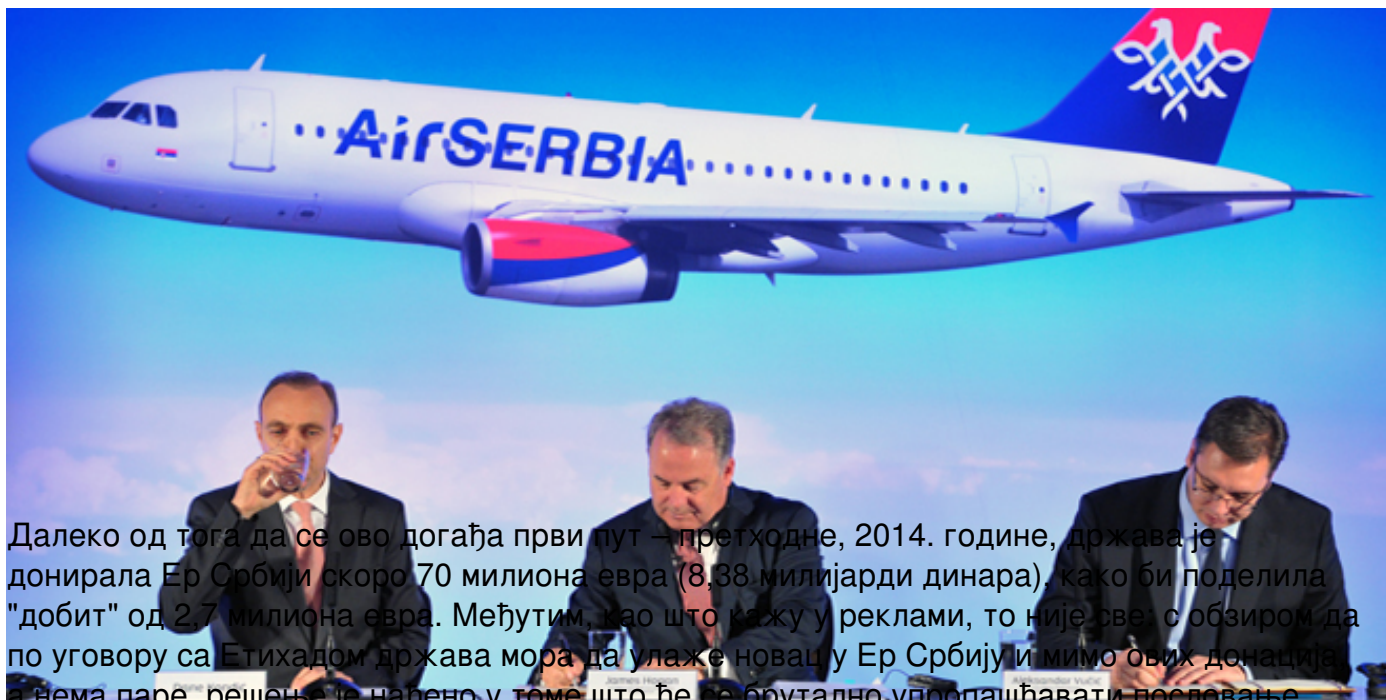
На први поглед, није било нових вести када је у петак 29. јула објављен финансијски извештај за 2015. годину о пословању компаније Ер Србија: из компаније су још у мају све то саопштили – имали смо нето профит од 3,9 милиона евра, а то је за 44 одсто више од нето профита из 2014. године, када је добит била 2,7 милиона евра. Истог дана када је финансијски извештај постао доступан јавности на сајту АПР-а, медији су пренели вест да је британска консултантска кућа Охфорд Ецономицс својом студијом дошла до закључка да ће у 2016. години компанија Ер Србија подржати сто хиљада радних места и допринети целокупној привреди земље са више од милијарду долара. Прецизније: 210 милиона долара ће Ер Србија донети земљи кроз своју основну делатност, а преосталих 810 милиона долара у Србију ће донети више од пола милиона страних посетилаца који ће доћи као путници ове компаније. Ретко где се могло прочитати да је, као и у претходних неколико година, управо Ер Србија наручила ову студију од Охфорд Ецономицса, као и да је било шта друго из ње, осим бројки и података наведених у саопштењу, јавности још увек непознато.

Но, да не цепидлачимо. На први поглед, дакле, све иде одлично када је о компанији Ер Србија реч: након само три године од уласка, Етихад је преокренуо све трендове и од застареле, израубоване и напасве неефикасне компаније, која је сваке године правила десетине милиона евра губитка пореским обвезницима Србије, направио је модерног и понајпре успешног националног авио-превозника, који већ другу годину заредом прави профит – и то профит који има тенденцију озбиљног раста. Символ овог успеха свакако је овогодишње отварање директног лета за Њујорк. И у економији целе земље видан је напредак, пала је киша 25. јула, па се може очекивати привредни раст и изнад три одсто, а, видели смо из студије, немали допринос овом расту дала је и компанија Ер Србија. Или, незаборавним речима Синише Малог из интервјуа порталу "Танго Сих" од пре неколико месеци, док се присећао како је то Етихад дошао у Србију и шта је све од тада урађено: "Ми смо у то време имали агресиван и амбициозан план да опоравимо нашу економију, а то не можете урадити ако немате јаку и стабилну авио-компанију. Зато је приоритет на тим првим састанцима са њима, укратко речено, био: помозите нам ако

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

можете. (...) Имамо неку нову будућност. То је оно што желимо да урадимо у склопу развоја наше економије – Србија као доминантна земља, најбрже растућа и економски најагилнија у региону. Зато морамо имати јаку националну авио-компанију. Отварамо нова тржишта новим линијама. Јер бизнис када види да може да уђе у авион и директно слети у Београд много ће се лакше одлучити за инвестиције."

Ова зашећерена, ПР верзија стварности знатно се мења када се зачепрка по нетом објављеном финансијском извештају Ер Србије. Заправо, довољна је једна реченица да опише суштину: држава Србија је у 2015. години компанији Ер Србија уплатила донацију од 48,7 милиона евра (5,92 милијарде динара), а компанија је годину завршила са добитком од 3,9 милиона евра (473,6 милиона динара). Дакле, држава Србија, као већински власник и суверени носилац управљачких права (а то је утврдила недавно завршена истрага Европске комисије о власничкој структури компаније), поклонила је "националном авио-превознику" скоро 50 милиона евра, а заузврат ће са мањинским власником Етихадом (који је власник 49 одсто компаније) поделити профит од четири милиона евра – по пола.



Далеко од тога да се ово догађа први пут – претходне, 2014. године, држава је донирала Ер Србији скоро 70 милиона евра (8,88 милијарди динара), како би поделила "добит" од 2,7 милиона евра. Међутим, као што кажу у реклами, то није све: с обзиром да по уговору са Етихадом држава мора да улаже новац у Ер Србију и мимо ових донација, а нема паре, решење је нађено у томе што ће се брутално упропашћавати пословање Аеродрома "Никола Тесла" – компаније који је такође у већинском власништву државе (која има око 83 одсто акција), али чији један део директно припада и грађанима, који поседују акције Аеродрома. Или, опет речима Синише Малог из поменутог интервјуа: "Ми смо онда рекли следеће: ми желимо да дамо новац колико год да треба, дакле пратимо Етихад у томе, али можете ли нам учинити услугу: ако немамо новца из буџета и ако узимамо дивиденду од аеродрома, да ли можемо да се офсетујемо, да 'пребијемо' то на тај начин и да у временском периоду од три године Ер Србија аеродрому не плаћа део

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

тог новца? Наглашавам део, јер вам опет треба новац за дневно функционисање компаније. Не можете само да не плаћате трошкове аеродрому, а да немате новац за лизинг авиона и све оне сегменте које сам раније навео. Ми њих молимо. Они одговарају: нама то није то, али хајде учинићемо вам, као Етихад, вама као Влади Републике Србије да имате ту могућност, будући да тренутно немате довољно новца у буџету."

Само у 2014. и 2015. Аеродром је Ер Србији, директним отписом и "исправкама" потраживања, опростио око 4,3 милијарде динара дуга. Узимајући у обзир вредности евра у поменутих годинама, рачун показује да је држава Србија оштетила Аеродром "Никола Тесла" за скоро 36 милиона евра. Када се овом броју дода износ који је држава директно донирала Ер Србији (нешто мање од 119 милиона евра), долазимо до закључка да је само кроз ове две ставке држава Србија на Ер Србију потрошила више од 150 милиона евра. Да којим случајем то није урадила, могла би, на пример, да још увек у власништву има стотинак хектара најбољег земљишта у Београду, на којем тренутно не важе Устав и закони Републике Србије – управо тих 150 милиона евра били су довољни да компанија Еагле Хиллс добије у закуп земљиште на обали Саве на 99 година, а да држава о свом трошку припреми целокупну инфраструктуру за грађење "Београда на води".

Ако узмемо као истините – сиц! – изјаве Александра Вучића и Синише Малог, да ће партнери у Ер Србији уложити исту количину новца (прва Вучићева изјава на ту тему била је да Етихад улаже до 100 милиона, а Србија 42 милиона долара), те да Етихад неће уложити више од 100 милиона долара, онда горњи рачун не може бити тачан. Пошто горњи рачун јесте тачан и лако проверљив – направљен је помоћу јавно доступних финансијских извештаја – закључак не може бити једноставнији. Да не буде забуне, ово "исправљање" потраживања Аеродрома према Ер Србији нема везе са старим дугом ЈАТ-а према Аеродрому, који је настао пре доласка Етихада: крајем 2014. године донет је Закон о преузимању обавеза привредног друштва Аир Сербија према правним и физичким лицима по основу извршених услуга и испоручених роба и претварању тих обавеза у јавни дуг Републике Србије. Тим законом је, кроз две рате у 2014. и 2015, Управа за јавни дуг Републике Србије Аеродрому уплатила 4,29 милијарди динара на име старог дуга ЈАТ-а. Иначе, уговором је предвиђено да држава преузима укупне дугове ЈАТ-а од око 300 милиона долара.

Вратимо се на трансакциони уговор, потписан 2013. године између Владе Републике Србије, Ер Србије и Етихад Аирваус ПЈСЦ. Циљ овог удруженог подухвата, бар на папиру, јесте да се све стране фокусирају на "стратегију опоравка како би се Друштво развило у јак, финансијски самоодржив ентитет и постало конкурентна национална авио компанија на међународном нивоу". Међутим, како ће да постигну ту финансијску самоодрживост, није најјасније – заправо, делује као чиста фантастика. Наиме, према

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

речима Александра Вучића, овакав начин плаћања обавеза према заједничкој компанији – тако што Аеродром опрости дугове Ер Србији – завршен је почетком 2016. Судаћи по извештају Аеродрома за први квартал 2016, ова изјава премијера је – за промену – тачна. Аеродром збиља у првом кварталу није опраштао никакве дугове Ер Србији. Такође, по уговору, држава престаје да финансијски помаже Ер Србију на крају 2016. године. Али, поставља се логично питање – како ће онда Ер Србија да послује? Ако "избришемо" само државне донације из 2014. и 2015, закључићемо да је губитак националног авио-превозника у ове две године био већи од 110 милиона евра. Упркос свим тим улагањима, број путника које је Ер Србија превезла у првом кварталу 2016, смањио се за 31 хиљаду у односу на исти период претходне године.



Могло би се рећи да овакав начин плаћања обавеза према заједничкој компанији – тако што Аеродром опрости дугове Ер Србији – завршен је почетком 2016. Судаћи по извештају Аеродрома за први квартал 2016, ова изјава премијера је – за промену – тачна. Аеродром збиља у првом кварталу није опраштао никакве дугове Ер Србији. Такође, по уговору, држава престаје да финансијски помаже Ер Србију на крају 2016. године. Али, поставља се логично питање – како ће онда Ер Србија да послује? Ако "избришемо" само државне донације из 2014. и 2015, закључићемо да је губитак националног авио-превозника у ове две године био већи од 110 милиона евра. Упркос свим тим улагањима, број путника које је Ер Србија превезла у првом кварталу 2016, смањио се за 31 хиљаду у односу на исти период претходне године.

Вучића: "Тренутни трошкови увођења нове линије ка Њујорку су 10 милиона долара на годишњем нивоу и тек се мора осмислити начин како да тај лет буде профитабилан." Или, речима Сине Малог: "Размишљамо и о летовима за Канаду и за Чикаго и за неке друге дестинације."

Један од начина финансирања свих ових (извесних) будућих губитака јесте и узимање кредита. Управо за тиме је посегла Ер Србија, показује финансијски извештај за 2015. Дана 15. септембра прошле године, Ер Србија је закључила уговор о дугорочном

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

кредиту са ЕА Партнерс И БВ, и то у износу од 56,5 милиона долара, након одбитка трансакционих трошкова од 6,55 одсто. Каматна стопа износи скоро седам одсто (6,96), а кредит доспева у целости након пет година – у септембру 2020. године. Откуд овај кредит, откуд баш од ове компаније, и откуд баш оволика каматна стопа? Иза скраћенице ЕА Партнерс крије се Етихад Аирваус Партнерс: у септембру 2015. Етихад је издао обвезнице у вредности од 700 милиона долара, рочности пет година, по каматној стопи од 6,87 одсто, за себе и своју "партнерску алијансу" – Етихад Аирваус, Аир Берлин, Аир Србија, Аир Сеуцхеллес, Алиталиа, Јет Аирваус и Етихад Аирпорт Сервицес. Колике су биле могућности Владе Србије – "сувереног носиоца управљачких права у компанији Ер Србија" – да не узме овај, него евентуално неки други, повољнији кредит, остаје да се нагађа. У мају 2016, Етихад Аирваус Партнерс је издао још једну серију обвезница у вредности од 500 милиона долара за капиталну потрошњу, инвестиције у авионе и рефинансирање дугова, са каматном стопом од 6,75 одсто. Да ли је држава, суверени управљач Ер Србије, поново узела кредит од ЕА Партнерса по малчице већој каматној стопи од оне по којој се Етихад задужио, видећемо најкасније за годину дана, када буде био објављен финансијски извештај за 2016. годину.

Напокон, шта ће се даље дешавати са Аеродромом "Никола Тесла"? Као контекст, поново ћемо употребити изјаву Синише Малог, овог пута из јуна ове године: "Компанија 'Лазард' заједно са нама припрема документацију која је неопходна да би се контактирали потенцијални инвеститори, како би се што пре и кренуло у тај процес проналажења партнера за концесију Аеродрома 'Никола Тесла'. (...) Аеродром је преуређен, али ће у будућности, као и сада, сигурно представљати 'уско грло' на плану развоја Ер Србије. Летовима за Америку и евентуално новим летовима за Канаду, полако али сигурно неопходно је и да се аеродром развија у правцу Ер Србије. И хотелски смештај, и нови терминали, и сателитски терминали, и можда нека нова писта. Нама треба партнер који зна да се бави тиме, који зна да управља аеродромом како бисмо подигли и ниво квалитета услуга." Дакле, у преводу, судбину компаније која упркос свим саплитањима заправо ствара добитак (3,29 милијарди динара, односно око 27 милиона евра у 2015 – са све опрштеним дугом Ер Србије од 19,3 милиона евра), везаћемо за судбину "рупе без дна", и немилосрдно је користити у сврху њеног развоја.

Према последњој, трећој ревизији стендбај аранжмана са ММФ-ом, предвиђена је приватизација Аеродрома. (Овде ваља подсетити да је још у фебруару било речено да ће закључак четврте ревизије бити донет и објављен након избора нове владе, но, пола године касније, још увек ништа од тога – влада на дан писања овог текста још није изабрана). Почетком године Вучић је изјавио да шест компанија које су се пријавиле за приватизационог саветника траже много новца, и да ћемо ми то "директно преговарати и тражићемо најбоље". На сву срећу, од овога се одустало, па је у априлу компанија Лазард Фререс САС – иста она која је била приватизациони саветник и за Телеком Србије – изабрана за приватизационог саветника за концесију Аеродрома: за ову услугу ће добити 1,27 милиона евра, и још 3,22 милиона ако Аеродром буде приватизован.

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20



Колика је цена Аеродрома "Никола Тесла"? Тада, у јануару, када је најавио да ћемо "ми то све директно", Вучић је изјавио да је раније процењивано да би се за концесију за Аеродром могло добити 100 милиона евра, а да, захваљујући добром пословању Ер Србије, сада постоје велике шансе да се добије добра цена – "и до 500 милиона евра". Према томе, у априлу 2015, Вучић је изјавио да Аеродром вреди 250 милиона евра, а "сада за концесију можемо да узмемо, и гледаћемо да то следеће године и радимо, 500 до 600 милиона евра, плус милијарду у инвестицијама и то уз раскидни услов".

Ако гледамо тржишну капитализацију, односно онолико колико компанија вреди на Београдској берзи, онда је Аеродром на дан 29. јула вредео 34,3 милијарде динара, тј. нешто више од 278 милиона евра. Тренутна вредност акције Аеродрома је тачно хиљаду динара (податак од петка, 29. јула), што значи да се од 19. маја прошле године до данас вредност Аеродрома смањила за више од 120 милиона евра – тада је вредност једне акције била 1403 динара, а вредност Аеродрома на берзи била безмало 400 милиона евра.

Могли бисмо приближно одредити вредност Аеродрома и на другачији начин. Приликом неуспешне продаје Телекома прошле године, Вучић је одбио понуђену цену од шестоструког ЕБИТДА (Еарнингс Бефоре Интерес, Тахес, Депрециатион анд Амортизатион). Уз ризик од потпуног промашаја, с обзиром да је реч о различитим индустријама, можемо спекулисати о евентуалној цени Аеродрома ако би била изражена на овај начин. Према подацима из финансијског извештаја Аеродрома, ЕБИТДА у 2015. била је 4,42 милијарде динара, што значи да би шестоструки ЕБИТДА на крају 2015. износио 218 милиона евра. Но, то ништа не значи – кад је пропала продаја Телекома за шестоструки ЕБИТДА, Мирослав Мишковић и његов интернет тим су се похвалили подсећањем да је 2011. Махи продат за скоро дванаестоструки ЕБИТДА. У овој

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

варијанти, вредност Аеродрома би била око 430 милиона евра.

Како год, штеточинско управљање државе Аеродромом несумњиво је смањило цену једног од неколико преосталих комада "породичног сребра". Овде није само реч о мањем профиту због опраштања дугова, нити о ефективном "гушењу" других авио-превозника за рачун Ер Србије. Упркос силним успесима Ер Србије, упркос расту броја путника који путују овом компанијом (око 250.000 више у 2015. у односу на 2014), број путника на Аеродрому је у 2015. порастао за само три одсто, укупно 138.000 више него у 2014. У преводу, Аеродром је изгубио више од 110.000 путника који су путовали неким другим авио-превозником.

Ту су и типичне бољке државних предузећа. На пример, само током 2014. и 2015, Аеродром "Никола Тесла" је потрошио више од 430.000 евра на поклоне запосленима (за Божић, Ускрс и за школски прибор). Такође, број запослених је у 2015. порастао са 475 на 1253, а новац који је потрошен за плате у 2015. је у односу на 2014. порастао за милијарду динара – упркос просечном смањењу плата на Аеродрому од 15 одсто у 2015. Из Аеродрома су саопштили да је реч о људима који су већ били запослени у компанији преко омладинских задруга, те да сума плата јесте повећана, али да су се зато смањили трошкови производних услуга и нематеријални трошкови – ставке под којима су "вођени" запослени преко задруга. То се, отприлике, поклапа са подацима финансијског извештаја за 2015. Међутим, подаци из првог квартала ове године показују да су трошкови за накнаде за омладинске задруге и друге облике ангажовања у првом кварталу ове и прошле године малтене идентични – нешто испод 140 милиона динара.

Према вести од прошле недеље, Аеродром је заинтересован за куповину Сава центра, како би ту направио своје седиште, а уједно би направио и кулу од 25-30 спратова, "врхунски шопинг-мол" и хотел. Саша Влаисављевић, директор Аеродрома (в.д., наравно), изјавио је да је Аеродром понудио држави и Граду Београду "јако добро решење – да будемо мањински партнер Граду у Сава центру, са 49 одсто удела". Према његовим речима, Сава центар губи 90.000 – 100.000 евра месечно, а Аеродром би у прве три године уложио 30 милиона евра из сопствених прихода, да би се дошло до "позитивне нуле".

"Први корак је расписивање обавезујућег тендера који очекујемо да град распише за највише месец или два и ми ћемо учествовати, а после тога видећемо ко су конкуренти и какав је одговор Града, па ћемо причати о другој фази", рекао је Влаисављевић.

Пише: Радмило Марковић
понедељак, 08 август 2016 11:20

Покојни Тањуг, који је пренео Влаисављевићеву изјаву, вест завршава реченицом: "На Аеродрому кажу да се у свету сматра стандардом да аеродром има и свој хотел."

Укратко, тамни вилајет. Ко прода Аеродром, кајаће се, ко га не прода – кајаће се.

([Време](#))