



## Brez vetra v krilih!

Tekst: **Andrej Černic** Foto: **BOBO**



**Med tako imenovanimi velikani slovenskega gospodarstva bi novo truplo lahko v kratkem postala Adria Airways.**

Leto 2010, annus horribilis za slovensko gospodarstvo, očitno svoje žrtve išče vse do zadnjega. V tednu pred božičem so na dan začele prihajati vse bolj skrb zbujajoče informacije o našem največjem letalskem prevozniku, Adria Airways. V tem primeru ne govorimo o gradbincu (na njihove prisilne poravnave, stečaje in propade smo se v zadnjih mesecih že privadili), ampak še vedno o podjetju, ki je poslovno (in lastniško) močno vezano na državo. Adria Airways, ki v zadnjih tednih išče izhod iz skoraj brezupnega položaja, je namreč v kar 87-odstotni lasti državne PDP. Med pomembnimi lastniki je tudi vseprisotna NLB, ki ima v lasti sedem odstotkov podjetja. Na tretjem mestu najdemo družbo Infond, d. o. o., z dvema odstotkoma, štiri odstotke delnic pa imajo **mali delničarji**.

Naš največji letalski prevoznik je že dalj časa na očeh javnosti zaradi finančnega položaja. Odmevnih kadrovskih odločitev je bilo v zadnjih mesecih in letih več. Vse to pa, po številkah sodeč, doslej še ni kaj prida pomagalo. Letalsko podjetje tarejo predvsem dolgovi in tako kot številna druga slovenska podjetja upad prometa. To nazorno kažejo že podatki iz bilance podjetja leto 2009. Podjetje je 31. decembra lani imelo za 116 milijonov evrov kratkoročnih in dolgoročnih obveznosti. Vsi dolgoročni dolgovi so na račun bank (skupaj gre za 64 milijonov), v povezavi s takojšnjim stečajem pa so morda še nevarnejše terjatve, ki bi jih morala Adria poravnati v kratkem roku: 19 milijonov evrov bi morala vrniti bankam, 33 milijonov pa dobaviteljem in

Poslovanje Adrie Airways (v evrih)		
	čisti prihodki od prodaje	čisti poslovni izid
<b>2006</b>	152.348.903	70.101
<b>2007</b>	179.175.624	425.272
<b>2008</b>	205.389.797	-3.240.977
<b>2009</b>	161.424.714	-13.991.691

VIR: LETNA POROČILA DRUŽBE ADRIE AIRWAYS

poslovnim partnerjem. Za primerjavo s temi številkam lahko razkrijemo še kapital družbe, ki je na zadnji dan leta 2009 znašal dobrih 27 milijonov evrov: to pomeni, da so kratkoročni dolgovi dvakrat večji od kapitala. Če kratkoročnim dodamo še dolgoročne obveznosti lahko ugotovimo, da je kapital vreden četrtno vseh obveznosti.

Da je likvidnostna slika našega največjega letalskega prevoznika dokaj slaba, kažejo tudi podatki o izkazanem prometu: med letoma 2008 in 2009 smo zabeležili skoraj četrtinski padec prometa: leta 2008 je Adria Airways imela 205 milijonov evrov čistega prihodka od prodaje, lani pa samo še 161 milijonov evrov. Še drug pomemben kazalec finančne krize je izguba v zadnjih letih. Minus v višini treh milijonov so imeli že leta 2008 (svetovna kriza se je »uradno začela« oktobra), lani pa je poslovna izguba znašala že 13 milijonov.

V pojasnilo je treba povedati, da pri teh podatkih ni upoštevano letošnje poslovanje, ki je bilo za ves letalski promet po svetu dokaj klavarno. Poleg daljše finančne krize je sredi aprila islandski vulkan za približno deset dni popolnoma paraliziral in onemogočil ves letalski promet.

Ob vseh teh nezgodah je treba pri Adrii upoštevati tudi »posebnost«, ki označuje celotno slovensko gospodarstvo: razvoj na majavih temeljih rasti poslovanja s pridobivanjem kreditov. Danes naj bi Adria Airways dolgovala 50 milijonov evrov naši največji banki NLB, ki jih po javnih podatkih nikakor ne more povrniti. Temu lahko dodamo še zelo nazorno informacijo, ki smo jo pridobili neuradno: firma naj bi novembra delavcem plače še izplačala, prispevkov pa menda ni. Nekateri zaposleni pa naj bi že ostali tudi brez rednih plač. Informacijo smo želeli preveriti tudi pri predsedniku upravnega odbora Maksu Tajnikarju, a ga nismo mogli priklicati k telefonu. Neuradno smo še izvedeli, da naj bi bili kupci za menda edino dobičkonosno hčerinsko firmo Adrio tehnika, ki opravlja servisiranje letal (tudi iz tujine). Lastniki pa naj bi prodaji posamične hčerinske družbe nasprotovali: pripravljeni naj bi se bili pogovarjati samo o celotnem paketu Adrie. Žal tudi tega nismo mogli preveriti pri prvem človeku uprave Adrie.

Medtem pa pri NLB potekajo pogajanja o morebitnem reševanju našega letalskega prevoznika. Po pisanju Financ je možnih scenarijev več: po prvem naj bi NLB del dolga (med 25 in 35 milijoni) reprogramirala. Druga različica govori o konverziji terjatev v deleže ali celo o odpisih, ki bi pripeljali do prostovoljne poravnave. Omenjene so še možnosti zniževanja stroškov (odpuščanje zaposlenih) in vstopa strateškega partnerja. Dejstvo pa je, da obstaja zelo velika možnost, da bodo morali tudi pri reševanju Adrie v žep z spet seči davkoplačevalci. ■