



Aleš Stergar

Čarter z izgubo

Pred tukajšnjim regionalnim letalskim prevoznikom Adria Airways so – spet – odločilni tedni. Sedanji lastniki – največji je paradržavni PDP – naj bi se na skupščini delničarjev zadnji dan avgusta z zmanjšanjem osnovnega kapitala na 1,1 milijona evrov dejansko odpovedali lastništvu. Novi (začasni?) večinski lastnik naj bi z naložbo 50 milijonov evrov postala država, večje delničarke pa naj bi postale slovenske poslovne banke. Uspeh je po odločitvi države, ki potrebuje še blagoslov Bruslja, odvisen od bank, ki bi morale 38,5 milijona evrov, polovico odobrenih posojil, spremeniti v lastniške deleže. Za uspeh (nove) dokapitalizacije bodo morale država in banke delnice vplačati do 30. septembra.

»Nova« Adria bi imela 89.527.723 evrov osnovnega kapitala, od katerega naj bi NLB v lastniške deleže pretvorila 27,7 milijona evrov terjatev, UniCredit Slovenija 2,5 milijona, Hypo Alpe Adria Bank 4,2 milijona, Abanka Vipava 3,4 milijona in Gorenjska banka 700.771 evrov. Potem ko se je za dokapitalizacijo, tudi po razpravi v državnoborskih odborih, odločila država, je to za banke močan signal, naj ji sledijo. Ne nazadnje zato, ker naj bi Adria z 19 od 50 državnih milijonov delno poplačala taiste banke. To je zanje ugodno, saj bi v primeru stečaja Adrie verjetno težko pričakovale 25-odstotno poplačilo; da pridobljenega deleža za polovico posojil in veljavnih kreditnih pogodb za preostalo četrtno posojil niti ne omenjamo.

Z 20 milijoni evrov od državne pomoči naj bi Adria poplačala dobavitelje, za nujno poslovno prestrukturiranje pa bi ostalo 11 milijonov evrov. Adria je eden poslednjih samostojnih evropskih regionalnih prevoznikov. Prav nič presenetljivo ni, da večina rednih linij prinaša izgubo, saj za celotno (evropsko) letalsko industrijo velja, da prinašajo dobiček predvsem čezoceanski leti. Od Adrijinih rednih letov so dobičkonosni le tisti v evropski Bruselj ter v Frankfurt, Zürich in München, kjer Adrijini potniki večinoma polnijo Lufthansine medcelinske lete. Za povrhu na nobeni od teh linij Adria zaradi članstva v Star Alliance in posledično skupnih letov (code share) nima konkurence. Ta je posredno kriva za izgubo na letih v London in Pariz, manj pa v Istanbul.

Če je nedobičkonosnost večine rednih linij opravičljiva tudi s stališča zagotavljanja mobilnosti, je povsem nerazumljiv podatek, da je lani Adria tudi na skoraj vseh čarterskih letih ustvarjala izgubo. Pri čarterjih prevoznik proda let prazno za polno, saj je polnjenje stvar naročnika: tveganje prevzame agencija. Adria je torej zelo očitno sklepala zelo slabe pogodbe – ali pa je denar izginjal v žepih raznih posrednikov.

Seveda je tudi na specifičnem trgu čarterskih letov konkurenca močna; že na brniškem letališču, še močnejša pa na okoliških. A ob védenju, da je treba pričakovano izgubo nekaterih rednih letov pokriti z drugimi dejavnostmi, med katerimi ta hip ni več Adria Airways Tehnike, si Adria čarterskih letov z izgubo preprosto ne more privoščiti. (V tem smislu se tudi spomladanski najem prevelikih airbusov kaže kot neracionalno dejanje. Še posebno dokler, in če, ne bo pri nas pristajala Air India.) Že tako se ob predvidenem zmanjšanju vsakovrstnih stroškov, tudi dela, ne bo mogla izogniti niti zmanjševanju števila rednih letov. Vzpostavlanje rednih povezav je dolgotrajen in razmeroma drag posel. Nič drugačno ni njihovo ukinjanje: vozni redi se spreminjajo samo dvakrat na leto.