

Агенција за приватизацију објавила је 31. јула јавни позив за учешће на тендеру за продају 51 процента акција компаније "Јат ервејз". Тако је, после дугог одлагања, и национални авиопревозник најзад дошао на ред за приватизацију. Али, како се ближи рок за достављање понуда, испоставља се да интересовање купаца опада, а судећи према изјавама потпредседника владе и министра економије Млађана Динкића, за садашњу владу би најпожељнији исход био да тендер не успе.

Пропуштене прилике за успешан тендер □

О приватизацији Јат-а врло интензивно се говорило у последњих годину и по дана, а интересовање је показало више великих компанија, попут Аерофлота, Ер Индије и Исланд ер-а. Влада Србије је, по најавама, требала да до краја јуна 2007. одлучи на који ће начин компанија бити приватизована. Јат је тада процењиван на око 150 милиона евра, иако је, по неким мишљењима, вредност компаније вишеструко већа ако се укључе слотови (резервисани термини) за слетање на међународним аеродромима. Светске компаније изразиле су жељу за куповином, јер, и поред бројних тешкоћа, процена је да уз озбиљног партнера “Јат” има перспективу, због стручног и школованог кадра, и јаког регионалног тржишта, док се сматра да би стављање Србије на белу шенгенску листу повећало обим путничког промета минимално између 25 и 30 одсто.

Међу више незваничних, понуда Аерофлота сматрана је најбољом. Руска компанија најавила је да намерава да задржи име компаније, преузме све запослене, врати дугове Јат-а, до краја 2009. године замени флоту, сачува постојеће линије и развије регионални саобраћај.[1] Према најавама “Аерофлота”, “Јат ервејз” би био модерна авио-компанија са флотом од око 40 или 45 летелица (вероватно руске производње).

Поред “Аерофлота”, озбиљну понуду дала је и компанија “Ер Индија”, с којом је сарадња започета у децембру 2006, када је потписано писмо о намерама заједничког пословања. Тим документом било је предвиђено изнајмљивање Јатових пилота индијској флоти, школовање индијских пилота у Јатовој пилотској академији у Вршцу, успостављање директних летова “Ер Индије” из Београда за САД и Канаду, као и стварање заједничке компаније у Београду. Међутим, показало се да би овакав вид сарадње био знатно неповољнији за “Јат” од руског предлога, јер, Индијци у заједничку компанију не би преузели све запослене, већ само неопходне кадрове, пре свих – део летачког особља. Остатак “Јата” би остао са постојећим старим авионима, и са мањим обимом саобраћаја, сведеним на регионалне летове. Тако би новоформирани превозник аутоматски, постао конкуренција остатку српске државне компаније.

Ипак, главни разлог интересовања Аерфолота (или Ер Индије) за Јат била је могућост да Руси из Београда добију неограничени број летова ка западној Европи, на основу Споразума о отвореном небу, по коме би све европске авиокомпаније имале исти третман у земљама потписницама. Када би Аерофлот купио ЈАТ, а Србија ратификовала споразум, руска компанија би слободно могла да лети широм Европе и буде заштићена на својој матичној територији.

Међутим, могућност да Руси (Или Индијци) уђу на тржиште изненадила је Европску

комисију, која је изразила забринутост око давања компанији изван ЕУ улазне тачке у Унију. Стога је Европска унија почетком године српској влади препоручила да државну авиокомпанију Јат ервејз "прода неком европском превознику", што је потврдио и Велимир Илић. Илић је тада изјавио да на тендеру неће бити “протекције”, али, да ли због препоруке ЕУ, или из других разлога, процес приватизације покренут је тек сада, када руска компанија више не показује озбиљно интересовање. Почетком ове године навођено је да ће тендер бити расписан у пролеће, а затим је и тај рок умерен. Продаја је каснила, како је то недавно Динкић признао, “због читавог низа околности, од серије избора, техничке неспремности до спорости у раздели имовине.”

Компанија пред гашењем по сниженој цени

Тендер је најзад расписан, али по цени која је вишеструко нижа од оне која се могла добити само неколико месеци раније. На продају је понуђено 51 одсто капитала, са могућношћу куповине до 70 одсто, по минималној цени од 51 милион евра за 51 одсто акција. По савету приватизационог саветника конзорцијума који предводи инвестициона банка из Француске "Ротшилд", цена је снижена због кризе у авиоиндустрији. Али, ни по нижој цени озбиљним авиопревозницима „Јат“ више није примамљив. “Јат” није једина компанија у Европи која чека приватизацију, пошто је већ започео поступак приватизације „Чех ерлајнса”. Најављује се и продаја румунског „Тарома” и португалског ТАП-а као и аустријског “Остријан ерлајнса”, а због кризе у авиоиндустрији очекује се да ће у наредном преиоду бројне компаније бити нуђене у бесцење. Неизвесно је стога да ли ће за Јат уопште бити заинтересованих купаца. Пре неколико месеци своје намере да уђу у трку за куповину исказивало је седам авиокомпанија, а данас ниједна од њих није потврдила интересовање. Представници “Исланд Ера”, који унутар Јата имају снажан лоби саопштили су да одлука још није донета, док је, готово сигурно да ће “Ер Берлин”, који се такође спомињао као могући купац одустати. Представници “Аерофлота”, компаније која је дуго важила за најозбиљнијег купца недавно су изјавили да највероватније неће учествовати на тендеру, јер је цена за “Јат” превисока, а да су у међувремену постали заинтересовани за “Чех ерлајнс”, тако да ће одлука о куповини “Јата” зависити само од политичке воље Кремља.[2]

Коментаришући расписивање тендера за “Јат”, шеф прес службе “Аерофлота”, Ирина Таненберг, нимало бираним речима је прокоментарисала услове приватизације српске авиокомпаније, и саопштила да је „бесмислено платити за авио-компанију која не вреди практично ништа“. Таненберг је изјавила да руска авиокомпанија има озбиљне резерве због понуђених услова, односно цене српске компаније, да су услови које влада Србије даје такви да Аерофлот највероватније неће учествовати. Овакав коментар, нажалост, није далеко од истине, јер Јат због застарелости летелица у најбољем случају самостално може да излети ову и наредну сезону, првенствено због огромних трошкова које изискује ремонт и одржавање авиона просечне старости преко 20 година. Такође, упркос рекордном боју превезених путника, због високих цена керозина „Јат“ ће ове године морати да за гориво издвоји чак 65 милиона евра, уместо планираних 37 милиона. Посебан проблем за компанију представља Споразум о отвореном небу који Србија треба да ратификује, а који омогућава авиокомпанијама да без прибављања посебних дозвола лете на било којој европској дестинацији. Процене су да би почетак

Пише: Младен Ђорђевић
уторак, 12 август 2008 21:27

примене овог споразума довео велику конкуренцију, коју домаћа авиокомпанија не би издржала. Такође, дугови “Јата” се процењују на око 200 милиона евра, а будући купац ће морати да преузме и веома лош уговор Јата са “Ербасом”, који је склопљен из политичких разлога 1998.

Према Студији о приватизацији коју је за Владу Србије израдила ИФЦ (Интернационал Финанциал Цорпоратион) компанија се налази у лошем стању, и њој је, поред нове флоте, потребна темељна реорганизација као и хитне мере стабилизације и штедње. У Студији ИФЦ-а наводи се да су у Јату недовољно искоришћена средства, да је продуктивност ниска, да је изражен недостатак капитала, да преовлађује пракса старих времена, да је приметан недостатак лидерства и развојне визије и да су несразмерно високи трошкови, а ниски приходи. Студија јасно говори да “Јат” може да стане на ноге само кроз приватизацију или избор стратешког партнера, јер у супротном не може опстати. Ипак, у садашњој влади Србије нема забринутости поводом могућности да тендер не успе. Потпредседник Владе Србије и министар економије Млађан Динкић је већ саопштио да цена неће бити снижавана те најавио да ће у случају неуспеха држава сама финансирати реструктурирање “Јат ервејза” и куповину нових авиона, а затим би, тек за неколико година, компанија изашла на берзу.

Ништа без “Ербаса”

За чуђење је то што највећи заговорник приватизације сада сматра да државна компанија треба да остане у државним рукама, и тако прекрши европску праксу, по којој се због конкурентности не дозвољава да државе помажу авиопревознике. Изгледа да ни у садашњој Влади нико не жели да се олако одрекне предузећа, које важи као једно од најпогоднијих за удомљавање кадрова. Садашња Влада, такође, вероватно не жели да преузме одговорност за продају у којој држава не би добила ни динара, јер би продаја по садашњој цени била довољна да се покрију само обавезе према радницима, грађанима и Народној банци Србије.

У случају да тендер заиста не успе, поставља се питање колико би, већ сиромашна држава, морала да уложи у опоравак националне компаније. Поједини стручњаци сматрају да је решење за „Јат“ лизинг и изнајмљивање летелица, а да би то било улагање од највише око 50 милиона евра. Према тој верзији, „Јату“ су потребни мањи и економичнији авиони са 70 до 90 седишта попут бразилског „ембраерија“, или канадског „бомбардјеа“. Ако би се авиони куповали, морало би се издвојити много више новца, чак и до 500 милиона евра, јер је потребно од 12 до 15 авиона, а „Боингови“ и „Ербасови“ авиони коштају 50 и више милиона долара. Процене указују да би Јату требала још два до четири мања авиона, за регионални саобраћај, од којих сваки кошта од 20 до 50 милиона долара, а постоји и јефтиније решење, попут куповине авиона типа АТР, који стају од 16 до 17 милиона долара по летелици. Оволики новац није нимало једноставно издвојити, али, нажалост, евентуални неуспех тендера и финансије нису једини проблем Јата и Владе Србије. Јат је наиме оптерећен уговором о куповини Ербасових авиона, који би будући купац морао да преузме. Уговор је потписан 1998. године уочи преговора у Рамбујеу, када је Слободан Милошевић желео да ојача свој положај међу земљама ЕУ. Од „Ербаса“ је тада наручено осам авиона и уплаћен је аванс од 23,5 милиона долара,

иако је Јат у флоти имао авионе “Боинг”.

Овај уговор је састављен као школски пример лошег посла, јер се, осим броја авиона, не зна тип авиона који се купују, време испоруке и њихова цена. Споразум је у време закључења 1998. вредео 580 милиона долара и предвиђао испоруку авиона у периоду од 2000. до 2005. године, а постао је важећи оног тренутка кад је Србија платила прву тромесечну рату од око 25 милиона долара. Он, између осталог, предвиђа да Јат као купац (или држава Србија као гарант) мора тромесечно да плаћа по 25 милиона долара, све док се не одлучи који ће тип авиона да купи од Ербаса. Од јесени 1998. године до данас, Јат ервејз није одлучио који тип авиона жели да купи и дужан је, према уговору, да свака три месеца плаћа по 25 милиона долара. Такође, уговор је састављен тако да се цена сваког авиона формира посебно, те није могуће рећи колико кошта куповина сваког појединачног од осам авиона [3].

После НАТО бомбардовања посао ипак није реализован, а у “Јату” су касније покушали да га раскину, или да уговор препусте некој другој авиокомпанији. Французи, међутим, за тако нешто нису желели ни да чују, а уговор је практично нераскидив, јер не поседује такозвану одредбу „ребус сик стантибус“, која омогућава да се споразум раскине или измени у случају промене друштвених околности под којима је склопљен.

Обзиром на овако састављен уговор и чврст став “Ербаса” све приче о куповини нових авиона се свODE на авионе француског произвођача. Међутим, “Ербасови” авиони су превелики за данашње потребе “Јат-а”, али према уговору “Јат” не може ни да набавља авионе другог произвођача без сагласности француске компаније. Због тога је била осујећена и намера менаџмента “Јата” да 2006. купи два нова авиона типа “бомбардје ЦРЈ 700”. Због свега овога треба се запитати зашто је чекано да “Аерофлот” готово сигурно одустане од тендера, пошто би ова компанија, која има далеко јачу позицију него “Јат” на можда најбољи начин решила проблем са “Ербасом”. “Аерофлот” наимае, у својој флоти има авионе Иљушин и Тупољев, али и летелице “Боинга” и “Ербаса”, а Аерофлот је недавно од “Ербаса” наручио пет авиона типа А321. Штавише, “Аерофлот” има удео у ЕАДС-у, матичном конзорцијуму европских авиона, а у Русији се склапају њихове летелице А319 и А320. Тако би, за кратко време, могао да буде решен спор који “Јат” оптерећује већ 10 година.

Рок за достављање понуда истиче крајем септембра, и ако тендер за “Јат” пропадне, а “Аерофлот”, или нека друга компанија заједно са “Јатом” не преузме и уговор са “Ербасом”, онда ће тај уговор морати да преузме држава Србија као гарант. Тим поводом, поставља се питање да ли је најави министра Динкића да ће држава сама преузети реструктурирање “Јата” и купити нове авионе – у ствари најави да ће “Ербасови” авиони слетети у Сурчин. Остаје да се види да ли је Динкић заиста искрено мислио на опоравак компаније, или му је намера да “Ербасу” омогући да најзад реализује вишеструко штетан уговор и инкасира огромну суму новца, или је најважнији циљ био да се Руси елиминишу и из овог посла, без обзира на судбину националног авиопревозника.

Фусноте:

[1] Половином маја 2007. представници Јат ервејз и Аерофлота потписали у Сочију Писмо о намерама за партнерство. 1. августа 2007. бивши премијер Војислав Коштуница примио је Валерија Окулова, генералног директора Аерофлота, и јавно објавио да је та фирма добродошла да учествује у надметању за стратешког партнера Јат ервејза, а Окулов је потврдио заинтересованост Аерофлота за то партнерство. Само два дана касније Велимир Илић, министар за инфраструктуру, изјавио је да су “Руси најбољи” јер су дали најбољу незваничну понуду и да је она боља од понуда неколико светских авио-компанија (немачке, аустријске, индијске...). Илић је, такође, додао да се мишљење Аерофлота поклапа за закључцима студије о приватизацији Јат-а, у којој се наводи да национална авио-компанија треба да има око 40 или 45 летелица.

[2] Шеф прес службе “Аерофлота” Ирина Таненберг изјавила је да Аерофлот има “највеће интересовање за “Чех ерланс”. „Та компанија је добра у послу и показује добре резултате. Планирамо да учествујемо на том тендеру, који ће бити расписан највероватније идуће године”, најавила је Таненберг. Према писању “Вечерњих новости” челници “Аерофлота” немају јединствен став. Једна струја, коју предводи генерални директор Валериј Окулов је за “Јат”, док његов заменик Михаил Полубојаринов сматра да руска компанија треба да учествује у приватизацији чешког авиопревозника

[3] Оно што се сигурно зна је да би Јат један авион Ербаса, који је 1998. године (када је склопан Уговор) коштао 30 милиона долара, данас морао да га плати 43 милиона долара. Али, још један детаљ из Уговора завређује пажњу. Наиме, Јат ервејз као купац и држава Србија као гарант пристали су на клаузулу по којој купац постаје власник авиона тек онда када отплати последњу рату за осми авион. То практично значи да Јат ервејз не може бити власник ни првог купљеног и отплаћеног авиона све док не отплати и последњи, осми купљени авион.