

Потпредседница Владе Србије и министарка саобраћаја Зорана Михајловић поновила је да држава разматра могућности за помоћ националној авио-компанији Ер Србија, али и повећање учешћа државе у њеном власништву.



У овом тренутку Република Србија је власник 51 одсто, а Етихад ервејз из Уједињених Арапских Емирата са 49 одсто.

Ер Србија као и вероватно све авио-компаније на свету је претрпела жесток финансијски ударац тиме што је флота приземљена од 19. марта када је у Србији обустављен комерцијални саобраћај (осим интервентних летова за повратак држављана Србије из иностранства и допрему медицинских средстава), а према последњим вестима редовном комерцијалном летењу вратиће се 15. јуна.

Процене Министарства саобраћаја су да ће цео аеротранспортни сектор у Србији

рачунајући и аеродроме претрпети штету од 190 милиона евра ове године, док је министарка Михајловић у јавности давала изјаве да би штета за Ер Србију могла бити већа од 60 милиона евра.

Дакле, нема сумње да је Ер Србији потребна помоћ, али изгледа да један од два сувласника нема намеру да јој ту помоћ и пружи.

Планови да држава повећа удео у компанији могу се тумачити као намеру да држава докапитализује Ер Србију било кроз новчано улагање било кроз куповину авиона која се помињала у јавности, док Етихад не би уложио ништа те би се тако променио власнички однос.

Иначе, не чуди пасивно понашање Етихада у овом партнерству, јер се још од 2018. године помиње чак и његово повлачење из Ер Србије.

Наиме, стратегија куповине мањинских удела у авио-компанијама по свету се показала погрешном, те је Етихад из свих партнерстава сем Ер Србије већ изашао, углавном иза себе оставивши авио-компаније у банкроту.

И сам Етихад муку мучи са својим пословањем.

Од 2016. године забележили су губитке од 5,62 милијарде долара. У прошлој години губитак је износио 870 милиона долара, што је чак и напредак у односу на претходне године. Пандемија ковида 19 натерала је једног о три огромна заливска авио-оператера да 80 одсто флоте држи приземљеном.

Процена ИАТА-е (Међународног удружења за авиотранспорт) је да ће блискоисточне авио-компаније у овој години претрпети чак 19 милијарди долара изгубљених прихода у односу на 2019.

У таквим условима ни не чуди што их помагање Ер Србије много не занима. Економисти немају дилеме да се неки капитал мора уложити у националног авио-превозника, али и да треба изанализирати какве користи компанија има од синергије са арапским сувласником.

Милан Коваечвић, консултант за инвестиције, каже да би пре свега требало добро погледати билансе Ер Србије посебно што је и пре пандемије имала проблеме у пословању.

„Сада ће Ер Србији сигурно бити потребан новац и он може доћи у облику докапитализације или зајма који би се могао конвертовати у капитал, али не верујем да ће нешто стићи од Етихада. Они одавно гледају да извуку неку корист из Ер Србије, а не верујем ни да су задовољни самим пословањем компаније“, напомиње Ковачевић додајући и да је питање да ли би се уопште Ер Србија могла извући без докапитализације или јефтиних зајмова.

Он подсећа и да је Ер Србија имала и велике трошкове за летове током пандемије за допремање медицинског материјала и путника.

„Колико ће новца бити потребно и колику штету ће претрпети Ер Србија зависи од тога када ће се светски авио-саобраћај вратити у нормалу. У сваком случају није питање хоћемо ли да улажемо у Ер Србију или не, већ колико, а ту ће вероватно највише страдати буџет“, сматра Ковачевић додајући да треба видети и да ли ће држава плаћати нешто и за штету коју је претрпео Аеродром Београд, а што највише зависи од тога шта пише у уговору о концесији.

И економиста Саша Ђоговић указује да све земље финансијски помажу авио-компаније па је нормално да то уради и Србија.

„Очигледно је да Етихад нема мотивацију за озбиљније присуство у Ер Србији, што значи да остаје само да држава уложи средства. То онда значи смањење удела Етихада у власништву и на крају то широм отвара могућност и његовог изласка из Ер Србије“, закључује Ђоговић.

(Данас)