**Otpis potraživanja Aerodroma prema kompaniji Air Serbia**

Polemika o oprostu duga kompanije Air Serbia prema Aerodromu Nikola Tesla, povodom teksta objavljenog na portalu Krik (<https://goo.gl/HnXUW0>) ponovo je pod lupu javnosti vratila ugovor Vlade Srbije, Etihada i Jata iz 2013. godine.

Novinari portala Krik prvo su objavili da je Vlada zaključkom iz decembra 2015. zatražila od Aerodroma da kompaniji Air Serbia oprosti dug od 22 miliona dolara. Potom je reagovalo Ministarstvo privrede tvrdnjom (http://goo.gl/OxqeL4) da je Etihad učinio uslugu državi i pristao da se obaveza investicije države "prebije" sa troškovima prema Aerodromu. U polemiku su se uključili i Siniša Mali i Aleksandar Vučić, navodeći da je sve to propisano ugovorom.

Ko je ovde u pravu? Čini se da su svi pomalo u pravu, ali da istovremeno zapostavljaju (slučajno ili namerno) druge delove slagalie koji daju celu sliku. Otkriće novinara Krika nije, naime, novost jer ugovor, pored direktnih subvencija od 14 miliona dolara godišnje (u 2014, 2015. i 2016. godini) propisuje obavezu da Vlada obezbedi dodatnih 22 miliona u 2014. i 18 miliona dolara u 2015. godini. To može biti direktna novčana subvencija ili se može obezbediti "smanjenjem gotovinskih troškova".

To je i učinjeno - otpisom duga Aerodromu smanjeni su gotovinski troškovi. Vlada je u novembra 2014. preporučila Aerodromu da otpiše dug od oko 17,6 miliona dolara, a u decembru 2015. dodatnih 22,3 miliona. Odluka iz 2015. odnosi se na dug nastao u periodu  oktobar 2014. - septembar 2015, tako da je ovim praktično pokrivena obaveza koju ju Srbija prihvatila ugovorom.

Ne stoji tvrdnja Ministarstva privrede da je je Etihad zapravo "učinio uslugu državi" pristajanjem da se dug "prebije" jer je prihvatio da nemamo gotovog novca za investiranje. Nije reč o bilo kakvom dodatnom ustupku već o onome što ugovor propisuje. Činjenica je da ugovor predviđa mogućnost da Srbija deo direktne subvencije (od 14 miliona dolara godišnje) "prebije" preko dodatnog smanjenja troškova kompanije Air Serbia, odnosno dodatnim otpisom dugova Aerodromu (iznad predviđenih 22+18 miliona dolara ). To se, međutim, bar do sada, nije desilo.

A desilo se ono što je ugovor propisao - da se od kompanije koja je 84% u vlasništvu Srbije (a ostatak u vlasništvu građana) uzima i daje kompaniji koja je 51% u vlasništvu Srbije (a ostatak u vlasništvu Etihada). Pri tome premijer najavljuje da će se za Aerodrom privatizovati do kraja 2016. godine (<http://www.tanjug.rs/full-view.aspx?izb=224153>). Aerodrom u privatizaciju kreće sa pozicija oslabljenih u prethodne tri godine, jer umesto da je investirao dobit i razvijao se, on se odricao u korist Air Serbia. To je ono što je sporno sa stanovišta zdrave ekonomske logike i ukazuje da je reč o političkom projektu, koji je javnosti predstavljen pod parolom borbe za očuvanje nacionalnog avio prevoznika.  A umesto ekonomskom računicom, korist projekta je dokazivana izjavama i tvrdnjama, pa se čak i u obrazloženju rešenja kojim je Komisja za kontrolu državne pomoći dozvolila državnu pomoć za Jat (odnosno subvencije iz ugovora sa Etihadom) našlo  mesta za konstataciju da bi "indirektna i dugoročna šteta od gubitka nacionalnog avio prevoznika" bila "neprocenjivo veća" (od iznosa državne pomoći) jer bi taj gubitak "doveo u pitanje poverenje stranih ulagača da ulažu u Srbiju, bila bi ugrožena pozicija Srbije u regionu i Evropi, što bi dovelo u pitanje integraciju i povezanost RS sa jedinstvenim tržištem EU".

A ekonomski potencijal političkog projekta Air Serbia treba eventualno tek da se pokaže. Činjenica je da Jat u prethodnom periodu nije uspevao da nađe strateškog partnera, ali je pitanje da li su u prethodnim pokušajima potencijalnim partnerima nuđeni tako povoljni uslovi kakvi su ponuđeni Etihadu. Vlada je preuzela gotovo 200 miliona evra Jatovog duga i pretvorila ga u javni dug, preuzela je u prvoj godini dodatne obaveze od preko 100  miliona dolara (socijalni program, dug i gubici nastali u 2013. godini, pokrivanje nedostatka obrtnog kapitala), unela imovinu i prava vredne oko 150 miliona dolara i obavezala se na subvencije u naredne tri godine i dodatne subvencije preko pomenutog opisa potraživanja Aerodroma. Etihad je obezbedio pozajmicu od 100 miliona dolara.

 Prilikom potpisivanja ugovora u avgustu 2013. godine[[1]](#footnote-2), najavljeno je da će Air Serbia za godinu dana ostvarivati profit. Profit u 2014. godini iznosio je 2,7 miliona evra, ali u toj godini je Srbija dotirala Air Serbia sa 32 miliona dolara.

Dve i po godine nakon potpisivanja ovog, u najmanju roku spornog, ako ne i štetnog, ugovora, javnost se iznenađuje kada se otkriju detalji o obavezama koje je Srbija preuzela, kao što se sada desilo sa otpisom potraživanja Aerodroma. To je posledica činjenica da je ovaj posao, kao i mnogi drugi poslednjih godina, zaključen daleko  od očiju javnosti, bez konkurencije koja bi izrodila najbolje uslove po državu. Ugovor je, kao i brojni drugi poslednjih godina, sakrivan od javnosti, a nakon objavljivanja (njgovih delova) u medijima nije bilo prostora za ozbiljnu debatu o obavezama koje je Srbija prihvatila i potencijalnim rizicima ili koristima. Zbog toga TS insistira na konkurenciji i transparentnosti, kao najmoćnijim antikorupcijskim  mehanizmima i na objavljivanju ugovora, sporazuma i memoranduma koje država zaključuje. U praksi, nažalost, umesto dokumenata sve češće imamo samo izjave i tvrdnje političara.



1. Ugovor je potom skrivan i tek nakon jednogodišnjeg upornog insistiranja javnosti u avgustu 2014. objavljeni su njegovi delovi - dva od pet dokumenata i izmena jednog od dokumenata, dok Ugovor akcionara, Ugovor o pružanju usluga podrške i Ugovor o konvertibilnom zajmu nisu objavljeni do danas. [↑](#footnote-ref-2)