

Dáme aerolinie Rusům?

Privatizace ČSA nemá za sebou od vládního startu ještě ani týden a již se mění v detektivku. S nepříjemnými překvapeními.

TOMÁŠ SACHR, JAROSLAV SPURNÝ

Pršelo a už jen kape

Finanční toky už nejsou tak velké ani děsivé, jak se svého času zdálo.

THE ECONOMIST

Dáme aerolinie Rusům?

**Tajné služby varují:
Kreml udělá z ČSA
nástupiště špiónů
pro Evropu**

V přednáškovém sále Hospodářské komory ČR na pražské Malé Straně to vře. Náměstek ministra financí Ivan Fuksa právě dokončil přednášku o privatizaci Českých aerolinií a vmžiku se ocitá v obklíčení novinářů. „Kolik bude zájemců, to nemáte ani žádné odhady? A má Aeroflot největší šanci?“ dožaduje se dáma s poznámkovým blokem, v jejíž řeči je znát silný ruský přízvuk. „Rusové chtějí jak aerolinky, tak i letiště, není to bezpečnostní riziko pro celé Česko?“ skáče jí do řeči vedle stojící bělovlasý muž v obleku. Náměstek se snaží uniknout z obklíčení a bezmocně vrtí hlavou.

Privatizace ČSA nemá za sebou od vládního startu ještě ani týden a už se mění v detektivku. Vyšlo najevo, že za slupkou dohadů o možném mnohamiliardovém zisku z prodeje se skrývají i dvě hodně nepříjemná překvapení. Jednak, že bez potřebné finanční injekce od nového majitele hrozí ČSA v blízké budoucnosti bankrot. A zadruhé, že jediný zájemce, který je ochoten zaplatit za skomírající firmu téměř cokoli, se jmenuje Aeroflot. Firma, kterou ovládá Kreml.



Hamletovská otázka: Aeroflot, nebo bankrot?

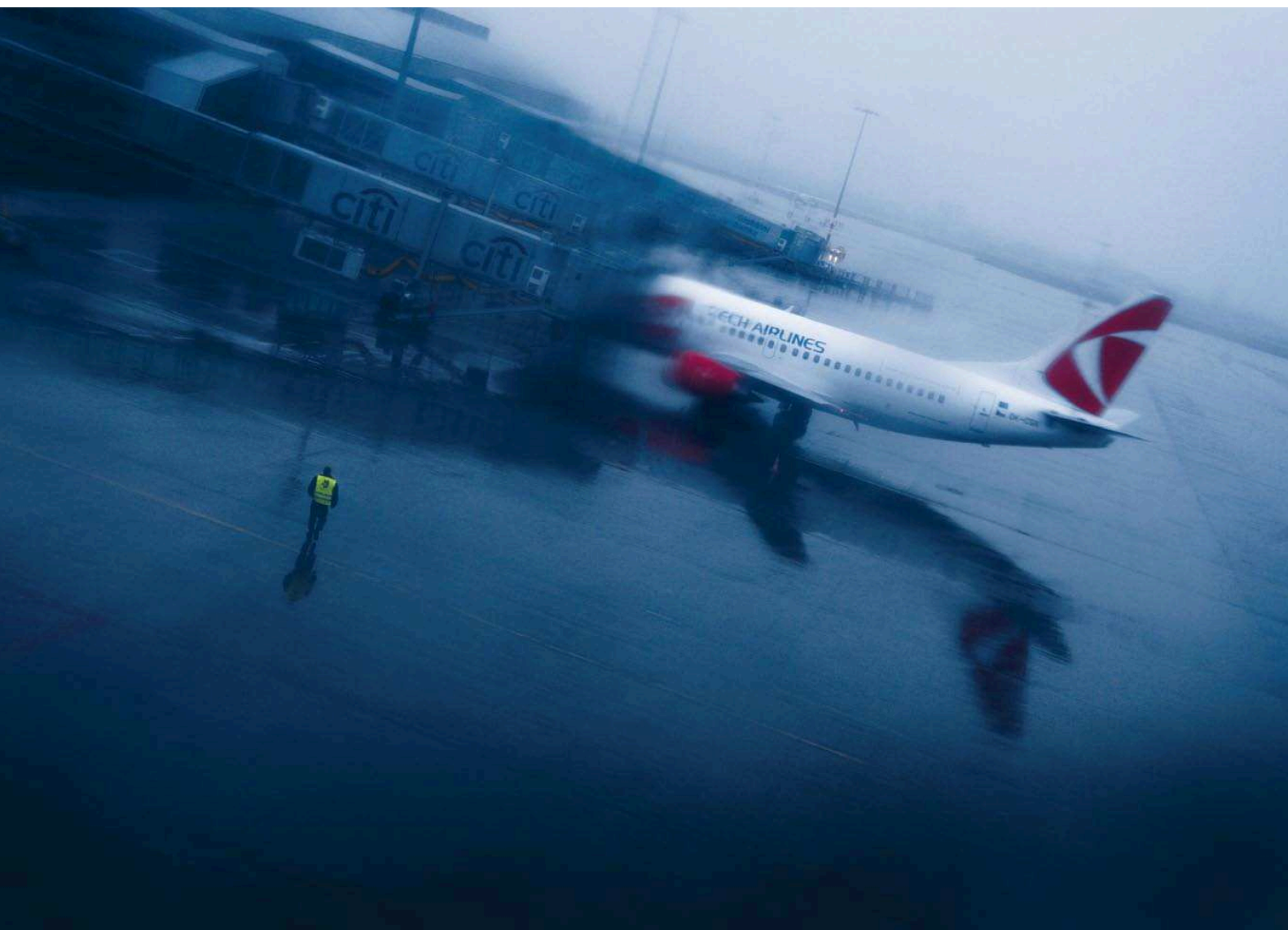
Byl boj na zemi

Otázka rýsuující se před českými politiky tedy zní v případě „národních“ aerolinií následovně: nepri-
vatizovat a lepit díry ze státního rozpočtu, nebo pustit na klíčové středoevropské letiště ruský státní podnik, pod jehož krytím – jak tvrdí experti – dorazí do Prahy stovky agentů ruských tajných služeb. Ani jedna odpověď nezní příliš lákavě. A zatím si mezi nimi nechce vybírat ani náměstek Fuksa. „Neumím věštit z křišťálové koule, já nevím, jak to dopadne,“ opakuje několikrát neodbytným novinářům. „O počtu zájemců bude jasno do května. Až pak vláda rozhodne, zda kvůli bezpečnostním rizikům nebude třeba nějakou zemi vyřadit ze soutěže.“

S trochou nadsázky lze říci, že hamletovský výběr mezi Kremlem a bankrotem by si Češi dnes mohli ušetřit, kdyby svého času nevydali ČSA manažerům dosazeným na principu opoziční smlouvy. Šéfové aerolinek totiž za posledních pět let pod dohledem dozorčí rady obsazené politiky ODS a ČSSD prohospodařili většinu majetku. Z firmy dnes zůstala prakticky jen značka, která je pro Aeroflot branou do Evropské unie.

Důvodů, proč se politiky kontrolovaná firma dostala do existenčních potíží, nabízejí politici několik. „Letecká doprava zažila těžké časy, po jedenáctém září utrpěla spousta firem i kvůli nástupu laciné konkurence,“ zní nejčastější vysvětlení. „Management bojoval proti neústupným odborářům, kteří požadovali nereálně vysoké výplaty pro zaměstnance,“ přidává další argument i náměstek Fuksa. Ani v náznaku podle něj nejde o selhání managementu.

Naopak právě o tomto selhání mluví odborníci z řad expertů a bývalých zaměstnanců aerolinek. Politicky dosazovaný management podle nich namísto úspor a profesionálního řízení firmy



Majetku příliš nezbylo, ale Rusové zaplatí, „kolik bude potřeba“. (Letiště Ruzyně) FOTO MILAN JAROS

bez rozmyslu rozhazoval peníze. K pikantním detailům manažerského řízení „made in ČSA“ se však ještě dostaneme. Pro tuto chvíli zůstaňme u plánu, který minulý týden ohlásila vláda, totiž celou státní firmu, zaměstnávající skoro pět tisíc lidí, prodat do soukromých rukou.

Stát se může cokoli

„Naše výsledky byly, jsou a budou vynikající. Naše strategie z posledních tří let se povedla,“ pochválil se při této vyhlídce v Hospodářských novinách prezident ČSA Radomír Lašák a pochlubil se, že hospodářské výsledky firmy se pod jeho vedením postupně vyhouply z půlmiliardové účetní ztráty k mírnému zisku.

Zdánlivě je tedy všechno v nejlepším pořádku, detailnější pohled na statistik firmy už ale na „vynikající výsledky“ příliš nevypadá. Ztráta aerolinií z pravidelné přepravy cestujících, tedy toho, co by mělo firmu žít, dosahuje v posledních třech letech pravidelně zhruba miliardy korun. Položky na plusové stránce účetnictví plní především rozprodej většiny majetku aerolinek a rušení rezervních fondů. Miliardu prodělanou v roce 2007 například Lašákův management zalepil jen díky tomu, že pět svých letadel formálně prodal a novému majiteli za ně začal platit pronájem. Zhruba za půl miliardy se

S Tvrdíkem přišly miliardové ztráty, které táhnou ČSA dodnes ke dnu.

zbavil dosud ziskové nákladní přepravy a podobně ziskové sekce firmy, zajišťující palubní občerstvení pro většinu pasažérů ruzyňského letiště.

Zjistit, proč se šéf aerolinek pustil do tak zásadního „ořezávání“ firmy, není jednoduché. „Na rozhovor nemá pan prezident ani nikdo jiný z vedení čas, pošlete otázky e-mailem,“ opakovala minulý týden mluvčí ČSA Marcela Fialková. Ani v e-mailové odpovědi, která dorazila od Radomíra Lašáka těsně před uzavěrkou tohoto vydání, však člověk vysvětlení nenajde. „Problémy jsou, ale zvládáme je dobře,“ dala by se shrnout odpověď na většinu otázek.

Důvěru ve „zvládnutí problémů“ už ale podle všeho nemají ani dnešní vládní politici. Vláda privatizaci několik let odkládala. Teď už ale nechce čekat, přestože podle některých ekonomů je vyspělý svět na pokraji vleklé hospodářské krize a na privatizaci ČSA mohou mít turbulence svě-

tové ekonomiky zásadní vliv. Jen v minulém roce zkrachovaly ve světě více než tři desítky aerolinií a zájemců o vstup do nevyzpytatelného byznysu v oblacích není mnoho. Banky dnes navíc na podobné investice půjčují jen velmi nerady a seznam zájemců o ČSA tak nemusí být nijak dlouhý.

Skutečnost, že k privatizaci vláda přistupuje kvůli obavě z brzkého konce firmy, potvrzuje i Ivan Fuksa. „Stát se může cokoli,“ pokyvuje hlavou první náměstek ministra financí. „Jistotu, že v téhle nejisté době firma nebankrotuje, dnes nemáme a je fakt, že lepší je najít silného investora.“

A změna přišla

O tom, kdo se nakonec stane novým majitelem firmy, která každoročně přepraví skoro polovina všech cestujících na pražské Ruzyni, není podle politiků zdaleka jasno. „Nechme se překvapit,“ říká náměstek Fuksa. Jak se dnes ale ukazuje, napětí a očekávání onoho překvapení nesdílejí zdaleka všichni. „Bude to Aeroflot, to je dnes jasné,“ říká v jedné z pražských kaváren jeden z bývalých členů managementu aerolinek. „Počítáme s tím, že to budou Rusové,“ přidává se pak i několik současných ekonomů z různých oddělení firmy. ➔

AUDIT

O krizi, stimulaci a našich expertech

Dánský předseda vlády Anders Fogh Rasmussen oznámil, že v jeho zemi se bude konat referendum o přijetí eura někdy v letošním roce. Přestože většina Dánů je v současnosti pro přijetí eura, předseda vlády chce ještě před konáním referenda zajistit a vyjednat podporu všech hlavních politických stran.

Zatímco v Dánsku zjevně reagují na ekonomickou krizi potřebou většího se přimknutí k Unii, v Česku ve čtvrtek někteří senátoři za ODS oživilí skvělou myšlenku nepřijmout ani Lisabonskou smlouvu.

Česká koruna zahájila prudký pád, ale i z toho se naši experti radují. Jistě si toho všichni obchodníci a investoři hned všimnou, oživí to náš export a navíc nás slabá koruna ochrání před strašidlem deflace. Inu, každý sám svého štěstí strůjcem.

● Mezinárodní měnový fond (MMF) předpověděl Německu v příštím roce pád ekonomiky o 2,5 procenta, v roce 2010 stagnaci - tedy nulu. Stimulační balíček pro německou ekonomiku, který většina našich expertů považuje za nehorázné utrácení, považuje MMF za nedostatečný. Německý vládní stimul, tedy to, co jde nad rámec tzv. automatických stabilizátorů (tedy mandatorní výdaje zvýšené ze zákona, především na základě vyšší nezaměstnanosti), činí 1,2 procenta HDP, podle MMF by to mělo být dvě procenta HDP. Uvidíme, co řeknou „levičáci z MMF“ (jak by asi řekli čeští experti) Česku, zvláště když vláda o chystaných opatřeních ještě nerozhodla.

● Ministr financí Miroslav Kalousek v Bruselu přiměl evropské kolegy k usnesení, že až krize pomine, dají rychle veřejné finance do pořádku. Když se ovšem člověk podívá na neblahá čísla o vývoji české ekonomiky, říká si, aby to náhodou brzy nedopadlo obráceně, než si teď naši experti myslí. Aby Česko nebylo brzy tím, koho budou muset ostatní nabádat, aby si dal sám do pořádku veřejné finance.

● Italský premiér Silvio Berlusconi má občas i dobré nápady. Svolává například na příští týden „automobilový summit“ a tvrdí, že jeho hlavní myšlenkou je zajistit, aby „státy nepomáhaly automobilkám na úkor výrobců v jiných státech“. Berlusconi má i jiné nápady. Řekl Italům, že nejlepší obrana proti krizi je „neměnit životní styl“. Tím chtěl asi říci, že si lidé mají kupovat i nadále hezké oblečení a dobře jíst. Co na to čeští lídři a experti?



JAN MACHÁČEK

KAŽDÝ DEN NOVÝ AUDIT JANA MACHÁČKA
NA WWW.RESPEKT.CZ



Z křišťálové koule věštit neumím. (Fuksa)

Aerolinkám dnes patří jen letadla, jeden hangár, správný budova a pozemky pod nimi.

➔ O obavě z takového konce právě započatého tendru mluví i předseda sdružení pilotů ČSA Filip Gaspar. „Ruské letecké společnosti mají nižší kulturu provozu a také vyšší statistiky nehodovosti,“ říká pan Gaspar s tím, že podobný problém řeší letecký byznys i u dalších asijských přepravců, kteří v minulosti zájem o české aerolinky avizovali. „U Ruska je ale i strategický pohled,“ dodává Filip Gaspar. „Vždyt bychom tak vedle plynu a ropy dále zvyšovali naši závislost na ruském státu.“

Je otázka, zda si vláda dovolí odmítnout hlavního uchazeče. ČSA nemusejí nepovedenou privatizaci přežít, jejich ztráta se za posledních několik let nasčítala na zhruba dvě miliardy (a zřejmě dále poroste) a firma dnes kromě letadel prakticky nemá už co prodat.

Při zhodnocení této vyhlídky se nabízí zásadní otázka - jak se toto všechno mohlo stát firmě, která ještě před pěti lety disponovala dvoumiliardovou hotovostí na kontě a rozsáhlým majetkem v podobě letadel a řady nemovitostí? Pro rozlousknutí této hádanky je potřeba se na okamžik vypravit zpět do roku 2003. V tu chvíli přichází do čela Ruzyně bývalý armádní manažer vojenských lánů a hotelů plukovník Jaroslav Tvrdík. Děje se tak krátce poté, co rezignuje na svou funkci jako neúspěšný ministr obrany a stranické špičky vymýšlejí místo, které by „odpovídalo jeho předchozím zkušenostem“.

V tom překvapivém kroku v podobě dosazení šéfa bez jakýchkoli předchozích zkušeností se složitými zákonitostmi leteckého byznysu dnes mají politologové jasno - jeho jmenování bylo dohodou mezi sociálními demokraty a ODS. Rozhodující hlas pro jeho zvolení patřil pražskému primá-

torovi a členovi dozorčí rady ČSA Pavlu Bémovi. „Podnik potřeboval změnu, pokud se novému vedení podaří uspět, budu mít čisté svědomí, pokud ne, je to jiná věc a moje odpovědnost,“ tvrdil Pavel Bém po Tvrdíkově nástupu.

A změna opravdu přišla, jenže jiná, než si pražský primátor zřejmě představoval. „V armádě bývalo cílem především utratit přidělené peníze, takže on o byznysu neměl ponětí. A zabydlel tuto filozofii i v ČSA,“ říká jeden z bývalých Tvrdíkových spolupracovníků. „Prostě začal utrácet a nekončil, dokud nebyl odvolán.“

Jako v lázních

Jen pro připomenutí - Tvrdík se rozhodl nakoupit na leasing nová letadla s větší dopravní kapacitou a během několika měsíců zvýšil počet volných sedadel se značkou ČSA o celou polovinu. S akcí za třináct miliard korun (splácených patnáct let) souhlasila vláda na základě „doporučení“ poradenské společnosti Deloitte a právních expertů kanceláře Karla Muzikáře, dlouholetého známého již zmíněného pražského primátora Pavla Béma.

Celý obchod byl zahalen neprůhlednými rozhodnutími především v podobě půlmiliardových odměn pro Muzikáře a firmu Deloitte. Ještě důležitější je však skutečnost, že zvýšením počtu sedadel o padesát procent se ČSA rázem staly jednou z nejhůře vytěžovaných aerolinek na světě. Zatímco za dobrý výsledek se v letecké branži považuje v průměru třicetiprocentová obsazenost letadel, České aerolinky plní své stroje sotva ze dvou třetin.

Odborníci na leteckou přepravu se dnes shodují na jednom - samotná investice do nových letadel nemusela znamenat velký problém, kdyby ovšem Tvrdík nepřecenil své síly. Nový šéf aerolinek se totiž nezbavil starých strojů a prohlásil, že nová letadla naplní nově přibývajícími cestujícími. To se ovšem nestalo a právě od té chvíle se datuje i zhruba miliardová každoroční ztráta, s níž si nedokázal poradit ani dnešní management v čele s bývalým šéfem eBanky Radomírem Lašákem, který před třemi lety přišel do firmy se značkou jednoho z nejlepších krizových manažerů v zemi.

Už Jaroslav Tvrdík začal řešit ztráty prodejem majetku a už on jej prodával spřízněným duším. Společnosti ABS Jets, za kterou stál jeho kamarád a bývalý náměstek z ministerstva obrany Jan Váňa, a společnosti J&T prodal za utajených podmínek jeden z hangárů ČSA. Polovinu hangáru si pronajaly aerolinky - opět - za nezveřejněných podmínek nazpět, protože v ní mají techniku na opravu svých letadel. V druhé půlce mají J&T a další společnosti zaparkovány své tryskáče.

Odbory Tvrdíkovi vyčítaly nákup padesátky luxusních vozů audi za téměř sto milionů korun, on rebelující zaměstnance umlčel zvýšením mzdy o dvacet procent. Podle informací od zdrojů z aerolinií Tvrdík utrácel desítky milionů za výplaty poradenským firmám za plány na neproveditelné investice jako třeba koupi maďarské letecké společnosti Malév, desítky milionů korun šly na reklamní akce, které neměly žádný význam (tisk letáků, brožur, plakátů s výzvou zaměstnancům, aby „pracovali lépe“, to vše na luxusním papíře). Politici, státní kontrola i média (včetně tohoto listu) ovšem Tvrdíkovi šefování aerolinek jen přihlíželi.

Po dvou letech ve funkci se Tvrdíkovi podařilo naplnit představu, kterou o něm měli znalci po-



Problémy jsou, ale zvládáme je dobře. (Radomír Lašák – vpravo)

měří. Jako vojenský ekonom utratil miliardy a dostal podnik do velké ztráty. Jeho odchod byl nevyhnutelný. A jak že se v tu chvíli naplnil slib Pavla Béma (nebo jeho stranických kolegů) odpovědnosti za případný propad ČSA? V dobovém tisku nelze najít jedinou zmínku a na otázku, jakou vyvolal odpovědnost z klíčového hlasu pro Tvrdíka, nám Pavel Bém neodpověděl ani dnes.

Pracanti z Aeroflotu

Za vlády Jiřího Paroubka se stal novým šéfem aerolinií Radomír Lašák, kterého podpořil i kabinet Mirka Topolánka a samozřejmě i člen dozorčí rady Bém. Novému managementu se však nepodařilo snížit ztrátu za prodělečné letecké linky a manažeri dál pokračovali v rozprodávání majetku. Jinak by se ČSA neudržely nad vodou (viz box Lašákův výprodej).

Jaká je tedy konečná bilance před privatizací? Aerolinkám vlastně dnes patří jen letadla, jeden hangár, správní budova a pozemky pod nimi. Důležitá je však pro zájemce především značka ČSA, etablovaná na evropských letištích, a fakt, že ČSA má spolu s nálepkou „národní dopravce“ výhodu i v politické podpoře desítek mezistátních letů, které čeští politici nasmlouvali v různých koutech světa.

Přesto lze říci, že k prodeji toho vlastně moc není – kromě značky jen prodělečné linky především do unijních zemí a jako bonus skutečnost, že ČSA je největším zákazníkem ruzyňského letiště, klíčovým obchodním partnerem místa, které hraje důležitou roli ve struktuře NATO a které se má během příštího roku a půl rovněž privatizovat.

Velcí evropští dopravci jako Lufthansa nebo British Airways si nic z toho kupovat nepotřebují, protože to vše mají. Ruský Aeroflot to naopak všechno potřebuje a podle zaměstnanců aerolinek má o ČSA zájem už řadu let. A podle vyjádření jeho představitelů je ochoten zaplatit „tolik, kolik bude potřeba“. Ostatně dává to smysl – majitelem firmy je z většiny ruský stát a znalci poměrů dodávají, že ruští politici by Aeroflot v Praze viděli více než rádi.

LAŠÁKŮV VÝPRODEJ

Prvním velkým prodejem nového vedení bylo ČSA Cargo, nákladní doprava aerolinek. Bez výběrového řízení byla přiklepnuta společnosti Central European Handling, jejímž jediným akcionářem byl jistý Kamil Slavík, dlouholetý manažer ČSA, odpovědný právě za nákladní dopravu. Jistě překvapení zvědavých novinářů předloni vyvolala informace, že společnost, která za stamiliony kupuje významnou část aerolinek, sídlí v panelákovém bytě a vznikla několik týdnů před podpisem smlouvy o prodeji nákladní dopravy, ale Slavík tvrdil, že nejde o nic zvláštního, že na nákup firmy mu půjčila banka Unicredit (která to potvrdila). Nicméně osobní vztahy Slavíka a jeho obchodní kontakty vyvolaly spekulace, že podnikatel byl pouze bílým koněm nějakého silnějšího hráče. Spekulovalo se o zbrojaři Richardu Hávovi, jiní ekonomové se kloní k názoru, že šlo o malou domů managementu ČSA, ale skutečného majitele firmy se dodnes nepodařilo objevit.

Lašák pak prodal výdělečný Catering ČSA, divizi aerolinek, která ročně „nakrmí“ devět milionů pasažérů aerolinek přistávajících a startujících na pražském letišti (krok, který při současných problémech letecké dopravy neudělala žádná významná světová letecká společnost). Pak přišlo na řadu výcvikové středisko, pobočka ČSA v Bratislavě, dokonce náhradní motory letadel a další. Tyto prodeje alespoň částečně kryly provozní ztrátu. Aerolinky prodaly také některá „naleasovaná“ letadla a vzápětí si je znovu pronajaly.

Před čtvrt rokem pomohlo krachujícím aerolinkám Letiště Praha. Směnou pozemků mezi oběma státními společnostmi se sice zpřehlednila a zefektivnily nemovité majetky letiště a aerolinek (což je oficiální zdůvodnění směny), především ale přitekla existenčně potřebná miliarda na záplatu účetnictví.

V úvahách o balících peněz tak vyčnívá jen jediná otázka. Je vůbec Aeroflot jako kupec bezpečnostním rizikem? Nevadí prostě pouze to, že jde – v Česku určitě – o nepopulární ruskou značku? Tuto „xenofobní“ variantu můžeme vyloučit už jen poukazem na diskusi v Británii, kde veřejnost včetně politiků pobouřil a vystrašil „pouhý“ fakt, že jeden ze šéfů Aeroflotu a někdejší agent KGB nasazený v západní Evropě Alexander Lebeděv koupil tamní deník Evening Standard. Aeroflot ve stanu je zkrátka problém a zpravodajci z tajných služeb, kteří se rizikem prodeje tuzemských aerolinek zabývají, jsou dokonce přesvědčeni, že jde o velmi vážný problém.

„Pokud to koupí Aeroflot, určitě přivede do Prahy řadu svých zaměstnanců z Moskvy a dá se očekávat, že aspoň polovina z nich budou špióni,“ říká pod podmínkou zachování anonymity důstojník české tajné služby. „Proč? Zprvče Rusové to udělají už z principu. Zadruhé, jako vlastníci ČSA získají naprosto exkluzivní informace o letištním provozu a Kreml pak bude mít šanci při privatizaci ruzyňského letiště, což je věc klíčového strategického významu. Mít přehled o leteckém provozu v zemi NATO, o tom Moskva sní,“ říká zpravodajec.

Ale Moskva může získávat cenné informace, i když nakonec letiště neprivatizuje, jen skrze úzké propojení letiště a jejího hlavního klienta. O tom, že Rusové mají v Česku dostatek spojenců, kteří jim jejich plány pomáhají prosadit, přitom svědčí i loňská novinka ve výčtu dodavatelů paliva pro letadla. Díky přímělu vlivného lobbisty Miroslava Šloufa se vedle cisteren tradičních značek jako Shell nebo Aral objevily i nápisy největší ruské ropné společnosti Lukoil.

Náměstek doufá

Znamená to tedy, že jediným reálným zájemcem je ruský Aeroflot, který je ochoten platit především za strategický vliv, a nikoli za samotné aerolinky? Jednoznačné odpovědi v tuto chvíli nedokáže nabídnout nikdo. Budou to však vládní politici, kdo nakonec o osudu aerolinek rozhodne. „Rozhodování mezi bankrotem a Aeroflotem to není, to odmítám,“ říká dnes náměstek ministra financí Ivan Fuksa. „My věříme, že se přihlásí celá řada zájemců. A kdyby bylo něco v nepořádku, vláda si vymíní možnost kdykoli už započatou privatizaci zrušit,“ dodává.

Ve snaze rozšířit počet zájemců tak ministerstvo financí vypustilo z pravidel privatizace i podmínku, aby zájemce měl už dřívější zkušenost s provozem aerolinek. To, kolik firem se do několikamiliardové loterie přihlásí, zatím vůbec není jasné, stejně jako odpověď na otázku, o jaké firmy půjde: přihlásit se mohou i zástupci investičních fondů nebo bank. „Očekávám, že se privatizace účastní i několik společností, o kterých se dnes nemluví,“ říká odborník na leteckou dopravu z investiční banky Patria Finance Petr Kováč. „Firmy svůj záměr na podobnou investici často dopředu nezveřejňují.“ Náměstek Fuksa s ním souhlasí a pak na závěr doplňuje: „Především doufám, že nedopadneme jako sousední Rakušané. Ti nakonec museli Lufthanse ještě doplatit, aby si jejich problémové aerolinky vzala pod svá křídla.“ ■

TOMÁŠ SACHR, JAROSLAV SPURNÝ