

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**VPLIV UVEDBE MEDNARODNEGA STANDARDA
RAČUNOVODSKEGA POROČANJA 16 NA RAČUNOVODSKE
IZKAZE IZBRANIH LETALSKIH PREVOZNIKOV**

Ljubljana, januar 2021

VASJA ŽIKOVIČ

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Vasja Žikovič, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Vpliv uvedbe mednarodnega standarda računovodskega poročanja 16 na računovodske izkaze izbranih letalskih prevoznikov, pripravljenega v sodelovanju s svetovalko izr. prof. dr. Majo Zaman Groff

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu prek Repozitorija Univerze v Ljubljani
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1 MEDNARODNI STANDARD RAČUNOVODSKEGA POROČANJA 16 – NAJEMI	3
1.1 Uveljavitev MSRP 16 – Najemi	3
1.2 Prepoznavanje najemne pogodbe.....	5
1.3 Razvrstitev najemov	7
1.3.1 Finančni najem	7
1.3.2 Poslovni najem	8
1.3.3 Vpliv MSRP 16 na najemnika in najemodajalca.....	8
1.4 Razkritja	9
1.4.1 Model nabavne vrednosti	10
1.4.2 Model prevrednotenja.....	10
1.4.3 Model poštene vrednosti.....	10
1.4.4 Opredelitev okvira, ki ga standard obravnava	11
1.5 Razlike s predhodnim standardom MRS 17	11
2 LETALSKA INDUSTRIJA.....	12
2.1 Pomen letalske industrije za svetovno gospodarstvo.....	13
2.2 Opredelitev in obseg letalske industrije.....	14
2.3 Ekonomski položaj letalske industrije	15
2.4 Letalska industrija v Sloveniji.....	17
2.5 Prihodnost letalske industrije	18
3 PREDSTAVITEV IZBRANIH LETALSKIH DRUŽB.....	20
3.1 Skupina Lufthansa.....	20
3.2 Skupina IAG.....	21
3.3 Skupina EasyJet.....	21
3.4 Skupina Finnair	22
4 ANALIZA VPLIVA MSRP 16 NA RAČUNOVODSKE IZKAZE IN KAZALNIKE IZBRANIH LETALSKIH PREVOZNIKOV.....	23
4.1 Metodologija.....	23
4.2 Premoženjsko in finančno stanje izbranih letalskih prevoznikov na osnovi pregleda konsolidiranih računovodskih izkazov	23
4.2.1 Premoženjsko in finančno stanje skupine Lufthansa.....	23

4.2.2	Premoženjsko in finančno stanje skupine IAG	24
4.2.3	Premoženjsko in finančno stanje skupine Easyjet.....	24
4.2.4	Premoženjsko in finančno stanje skupine Finnair.....	25
4.3	Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze izbranih letalskih prevoznikov	25
4.3.1	Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine Lufthansa..	25
4.3.2	Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine IAG.....	28
4.3.3	Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine EasyJet	31
4.3.4	Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine Finnair	33
4.4	Vpliv MSRP 16 na kazalnike izbranih letalskih prevoznikov	36
4.4.1	Kazalniki stanja financiranja.....	36
4.4.2	Kazalniki investiranja.....	38
4.4.3	Kazalniki plačilne sposobnosti.....	39
4.4.4	Kazalniki gospodarnosti	40
4.4.5	Kazalniki donosnosti	41
4.4.6	Kazalniki EBITDA.....	42
4.5	Analiza rezultatov	42
SKLEP		46
LITERATURA IN VIRI		47
PRILOGE		1

KAZALO TABEL

Tabela 1: Industrije, ki bodo najbolj občutile vpliv MSRP 16.....	4
Tabela 2: Profitna marža v letalski industriji po regijah	16
Tabela 3: Konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa, prilagojena za MSRP 16.....	26
Tabela 4: Konsolidirana bilanca stanja skupine IAG, prilagojena za MSRP 16.....	29
Tabela 5: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine IAG, prilagojen za MSRP 16.....	30
Tabela 6: Konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet, prilagojena za MSRP 16	32
Tabela 7: Konsolidirana bilanca stanja skupine Finnair, prilagojena za MSRP 16	34
Tabela 8: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Finnair, prilagojen za MSRP 16 ..	35
Tabela 9: Kazalniki stanja financiranja pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	38
Tabela 10: Kazalniki investiranja pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	39

Tabela 11: Kazalniki plačilne sposobnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	40
Tabela 12: Kazalniki gospodarnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	40
Tabela 13: Kazalniki donosnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 na izbranih letalskih prevoznikih	41
Tabela 14: Kazalniki EBITDA pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	42
Tabela 15: Odstotno povišanje dolga v obveznostih do virov sredstev zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	44
Tabela 16: Odstotno povišanje celotnih sredstev zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	44
Tabela 17: Odstotno povišanje EBITDA zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih	45
Tabela 18: Kazalniki, na katere MSRP 16 pomembno vpliva	45

KAZALO SLIK

Slika 1: Prisotnost sestavin najema v pogodbi	6
Slika 2: Dobičkonosnost letalsko-prevozniške industrije pred obdobjem covida-19 in v obdobju covida-19 v milijonih dolarjev	14
Slika 3: Tržni delež letalskih družb po regijah	15
Slika 4: Razmerje neto dolga in EBITDAR v letalsko-prevozniški industriji	17

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Konsolidirani računovodski izkazi skupine Lufthansa	1
Priloga 2: Konsolidirani računovodski izkazi skupine IAG	3
Priloga 3: Konsolidirani računovodski izkazi skupine EasyJet	5
Priloga 4: Konsolidirani računovodski izkazi skupine Finnair	7

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

BDP – Bruto domači proizvod

COVID-19 – koronavirus

EBITDA – (angl. Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization); dobiček iz poslovanja pred amortizacijo

LIBOR – (angl. London interbank offered rate); londonska medbančna obrestna mera

MRS – (angl. International Accounting Standards); mednarodni računovodski standardi

MSRP – (angl. International Financial Reporting Standards); mednarodni standardi računovodskega poročanja

OPMSRP – Pojasnila Odbora za pojasnjevanje MSRP

ROA – (angl. Return on Assets); donosnost sredstev

ROE – (angl. Return on Equity); donosnost kapitala

SOP – standardni Odbor za pojasnjevanje

UVOD

1. januarja 2019 je uradno stopil v veljavo mednarodni standard računovodskega poročanja 16 – Najemi ali s kratico MSRP 16. Proces priprave standarda je trajal 12 let. Odbor za mednarodne računovodske standarde je vložil zahtevek za prenovu standardov že julija 2006. Novi standard je nadomestil predhodnika mednarodni računovodski standard 17 ali s kratico MRS 17 – Najemi. Dodatno je tudi nadomestil pojasnila stalnega odbora za pojasnjevanje v SOP 15, SOP 27 in pojasnila Odbora za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja OPMSRP 4 (Bajuk M., 2018b, str. 1).

MRS 17 je dopuščal veliko prostora za odločanje posameznega podjetja o razvrščanju najemov med finančne in poslovne. To je bil sprožilec za podjetja, da so začela prikazovati najeme v izvenbilančnem poročilu in se s tem izognila dodatni zadolženosti iz naslova najemov v bilanci stanja. Po mnenju Bajuk Mušičeve (2018b, str. 2) bo standard bolj kot na najemodajalce vplival na najemnike. Ti namreč ne bodo več razvrščali najemov med finančne in poslovne, ampak bodo kategorizirali najeme glede na pravico uporabe sredstva, ki je predmet najema. Kar se tiče najemodajalcev, pa bo standard dopuščal, da še naprej najeme razvrščajo med finančne in poslovne. Vpliv uvedbe novega standarda je zaznamoval predvsem družbe s pretežnim delom poslovnih najemov, ki morajo biti od 1. januarja 2019 izkazani v bilanci stanja.

Najem ali z drugo besedo leasing je po definiciji pogodba, ki specificira pogoje, h katerim se stranka zaveže z najemom premičnine ali nepremičnine v lasti druge stranke. Najemodajalec jamči najemniku uporabo sredstva, za katero je sklenjena najemna pogodba. Po drugi strani je najemnik zavezan k rednim plačilom najemodajalcu, kot je določeno v najemni pogodbi. Višina obrokov in čas trajanja najema morata biti definirana v pogodbi (Investopedia, 2020).

Za razumevanje MSRP 16 – Najemi je bistveno razumevanje razlike med finančnim in poslovnim najemom. V osnovi najemnik, ki ima sredstvo v finančnem najemu, ni pravni lastnik sredstva, je pa ekonomski lastnik. Ob koncu najemnega obdobja se lastniška pravica prenese na najemnika, z odplačilom zadnjega obroka pa najemnik pridobi lastništvo nad sredstvom. Pri operativnem oziroma poslovnem najemu mora najemodajalec ob koncu najema vrniti najeto sredstvo najemodajalcu ali ga odkupiti. Prednosti operativnega najema so predvsem v fleksibilnosti, ki jo nudi najemniku. Temu ni treba skrbeti za vzdrževanje in servisiranje sredstva, razen če je s pogodbo določeno drugače (CFI, 2018).

Cilj novega standarda je prikazati pošteno pripoznanje najemnih pogodb s področja poslovnih najemov. Standard nalaga najemodajalcu, da mora posle, ki so po definiciji poslovni najemi, pripoznati kot sredstva v bilanci stanja. Seveda to velja za sredstva z dobo koristnosti, daljšo od 12 mesecev, in v primeru, da je njihova vrednost izmerljiva skladno z

mednarodnim računovodskim standardom 16. Standard določa, da se sredstva z nizko vrednostjo izločijo iz obravnave (MSRP 16.5).

V magistrskem delu analiziram računovodske izkaze letalskih prevoznikov Lufthansa, IAG, EasyJet in Finnair. Pri letalskih prevoznikih predstavlja pretežni del najemov najem potniških letal. Po podatkih iz decembra 2017 naj bi bilo približno 38 % vseh razpoložljivih letal na svetu v najemu. Leta 2017 je bilo na svetu 26.000 delujočih zračnih plovil. Projekcije kažejo, da se trend najemov letal povečuje. Do leta 2027 lahko pričakujemo, da bo 50 % vseh letal na svetu v najemu. Po podatkih Fleet Trackerja naj bi se v letu 2019 325 milijard dolarjev vrednosti najetih letal izkazovalo v bilanci stanja kot sredstvo in obveznost do vira sredstev (Deloitte Touche Tohmatsu Limited, 2017a).

Deloitte Touche Tohmatsu Limited (2017a) je leta 2017 naredil študijo o vplivu MSRP 16 na letalsko industrijo. V svojem poročilu navaja rezultate vprašalnika, na katerega je odgovorilo 381 managerjev v letalski industriji. Izmed vseh anketirancev je bilo 59 % trdno prepričanih, da bo imel MSRP 16 pomemben vpliv ne le na izkaze letalskih podjetij, temveč tudi na njihovo poslovanje. Rezultati študije prikazujejo, da bo imel novi standard pomemben vpliv tudi na proizvajalce letal, ki dajejo v najem letala letalskim prevoznikom.

O novem standardu MSRP 16 je bilo že veliko govora. Ta prinaša veliko novosti o načinu poročanja najemov. Najeta sredstva, ki so bila do sedaj izkazana le med stroški storitev, bodo z uveljavitvijo novega standarda izkazana kot sredstva v bilanci stanja (IFRS, 2016).

Novi standard vpliva predvsem na kazalnike financiranja, kazalnike plačilne sposobnosti in kazalnike donosnosti. Uveljavitev MSRP 16 bo vplivala na povečanje razmerja dolg/kapital, zmanjšanje kratkoročnega koeficienta, zmanjšanje donosnosti sredstev in povišanje dobička iz poslovanja pred amortizacijo – EBITDA (IFRS, 2016).

Namen magistrskega dela je predstaviti rezultate analize računovodskih izkazov pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi standarda na izbranih letalskih prevoznikih. V svojo analizo bom vključil štiri mednarodne letalske prevoznike, in sicer Lufthansa, IAG, EasyJet in Finnair. Osrednji **cilj** magistrskega dela je ugotoviti, ali uvedba MSRP 16 pomembno vpliva na računovodske izkaze in na kazalnike izbranih letalskih prevoznikov.

V magistrskem delu bom tako proučil zahteve standarda MSRP 16 in spremembe glede na predhodnika MRS 17, prikazal načine implementacije MSRP 16, opisal trenutne izzive, s katerimi se podjetja soočajo pri implementaciji MSRP 16, prikazal vpliv MSRP 16 na kazalnike izbranih letalskih družb in ugotovil, ali uvedba MSRP 16 vpliva na uspešnost poslovanja družb. V magistrskem delu bom proučil vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze in kazalnike na izbranih letalskih prevoznikih, pri tem bom vsak izkaz za izbrano podjetje prikazal pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi le-tega. Naredil bom primerjavo rezultatov med izbranimi letalskimi prevozniki.

Raziskovalni vprašanji magistrskega dela:

- Kako uvedba MSRP 16 vpliva na konsolidirane računovodske izkaze izbranih letalskih prevoznikov?
- Kako uvedba MSRP 16 vpliva na kazalnike izbranih letalskih prevoznikov?

Magistrsko delo je sestavljeno iz teoretičnega in empiričnega dela. V teoretičnem delu predstavljam MSRP 16 – Najemi in novosti, ki jih standard prinaša trenutnemu poročanju in izkazovanju najemov v računovodskih izkazih. V tem poglavju prikažem razdelitev letalsko-prevozniške industrije, trenutno stanje in stanje letalsko-prevozniške industrije.

V empiričnem delu izvedem kvantitativno raziskavo, ki temelji na sekundarnih podatkih, predstavim lastno analizo računovodskih izkazov na izbranih letalskih družbah in kazalnikih uspešnosti pred uvedbo MSRP 16 ter to primerjam s stanjem po uvedbi MSRP 16. Podatki so pridobljeni iz računovodskih izkazov oz. letnih poročil izbranih podjetij. Magistrsko delo zaključujem s sklepom in glavnimi ugotovitvami, ki izhajajo iz teoretičnega in empiričnega dela. V njem predstavim ugotovitve in kvantitativno primerjam dobljene rezultate med izbranimi letalskimi prevozniki in pričakovanim povprečjem letalsko-prevozniške industrije.

1 MEDNARODNI STANDARD RAČUNOVODSKEGA POROČANJA 16 – NAJEMI

V prvem poglavju predstavljam mednarodni standard računovodskega poročanja 16 – Najemi ali s kratico MSRP 16. Najprej se osredotočam na namen in nastanek MSRP 16. Nato navajam načine prepoznavanja najemne pogodbe. V nadaljevanju navajam lastnosti, po katerih MSRP 16 ločuje finančni najem od poslovnega najema in vpliv najema posamezne vrste na najemodajalca in najemnika. Nadaljujem s poglavjem o razkritjih, ki jih določa MSRP 16, in opisom modela vrednotenja sredstev. Prikazujem tudi razlike med MSRP 16 in predhodnim MRS 17 – Mednarodni računovodski standard 17, Najemi.

1.1 Uveljavitev MSRP 16 – Najemi

Aprila 2001 je Odbor za mednarodne računovodske standarde sprejel MRS 17 – Najemi, katerega prvotna izdaja je bila decembra 1997. Standard je nadomestil in izpopolnil predhodni MRS 17 Računovodstvo najemov, ki je bil izdan septembra 1982. Decembra 2003 je Odbor za mednarodne računovodske standarde izdal revidiran MRS 17 kot del svojega prvotnega programa tehničnih projektov (MSRP 16.1).

Mednarodni računovodski standard 16 je nadomestil MRS 17, OPMSRP 4, SOP-15 in SOP-27. MSRP 16 določa načela za prepoznavanje, merjenje, predstavitev in razkritje najemov. Drugi standardi so deležni manjših posledic spremembe MSRP 16 (MSRP 16.1).

Namen MSRP 16 je zagotoviti, da najemnik in najemodajalec prikažeta dejansko sliko vrednotenja in knjiženja najemov v računovodskih izkazih. Informacije glede najemov so pomembne za uporabnike računovodskih izkazov, saj z njimi lahko ugotovijo vpliv na finančni položaj, uspešnost poslovanja in denarni tok, ki ga podjetja ustvarijo z najemi. Z uvedbo MSRP 16 so podjetja primorana upoštevati vse posle, ki so po vsebini in lastnostih podobni najemu, in jih pravilno izkazovati v skladu z določili MSRP 16. Pri uvedbi standarda morajo podjetja upoštevati vse pogodbene okoliščine in dejstva, ki se nanašajo na posamezni najem (MSRP 16.1).

Po definiciji Bajuk Mušičeve (2018b) so najemnine plačila, ki jih najemnik plačuje najemodajalcu in se neposredno nanašajo na pravico uporabe sredstva, ki je predmet najema med trajanjem najema. Najemnik v svojo najemnino vključi vsa plačila, ki so potrebna, da ima lahko sredstvo v najemu. Tukaj so vključene vse varščine in jamstva.

Pred uvedbo standarda MSRP 16 je bila najemnina izkazana v kategoriji stroškov najemnin in je neposredno bremenila poslovni izid. Po uvedbi novega standarda bodo najemne pogodbe izkazane v bilanci stanja podjetij, kar pomeni, da se bo bilančna vsota za nekatera podjetja pomembno povišala. Po podatkih, ki jih je objavil PwC leta 2018, bo novi standard najbolj vplival na maloprodajo, letalske družbe in strokovne storitve (PwC International Limited, 2018a). V tabeli 1 je prikazanih osem panog, na katere bo imel novi standard MSRP 16 – Najemi največji vpliv. V drugem stolpcu je prikazan predviden odstotek povečanja povprečnega stanja dolga za vsako panogo.

Če pogledamo letalske družbe, je iz podatkov razvidno, da se bo povprečno stanje dolga po uvedbi MSRP 16 predvidoma povišalo za 47 %. V tretjem stolpcu je prikazan podatek o predvidenem povečanju EBITDA za posamezno panogo. Po implementaciji MSRP 16 lahko letalske družbe pričakujejo 33-odstotno povečanje EBITDA (PwC International Limited, 2018b).

Tabela 1: Industrije, ki bodo najbolj občutile vpliv MSRP 16

Panoga	Povprečno povečanje dolga	Povprečno povečanje EBITDA
Maloprodaja	98 %	41 %
Letalske družbe	47 %	33 %
Strokovne storitve	42 %	15 %
Zdravstvo	36 %	24 %
Veleprodaja	28 %	17 %
Prevoz in infrastruktura	24 %	20 %
Zabava	23 %	15 %
Telekomunikacije	21 %	8 %
Vse družbe	22 %	13 %

Vir: PwC International Limited (2018b).

1.2 Prepoznavanje najemne pogodbe

Najem je po vsebini pogodba ali sporazum med več strankami, ki ustvarja izvršljive pravice in obveznosti. Pogodba zagotavlja najemniku pravico do nadzora in uporabo določenega premoženja v določenem časovnem obdobju za dogovorjeno plačilo. MSRP 16 od subjekta zahteva, da ugotovi, ali je pogodba najemna pogodba ali vsebuje značilnosti najema (Caroll, 2018).

Predhodni standard MRS 17 navaja, da je najem pogodbeno razmerje, kjer najemodajalec prenaša pravico do uporabe sredstva najemniku, v zameno mu ta zagotavlja plačilo ali več zaporednih plačil (Bajuk M., 2018b). MSRP 16 je definicijo najema dopolnil v smislu, da je najemna pogodba tista, s katero se pravica uporabe sredstva prenaša za določeno obdobje najemniku v zameno za denarno nadomestilo. Od 1. januarja 2019 so podjetja primorana pregledati vse pogodbe, ki imajo v celoti ali delno lastnosti najema (MSRP 16.B32).

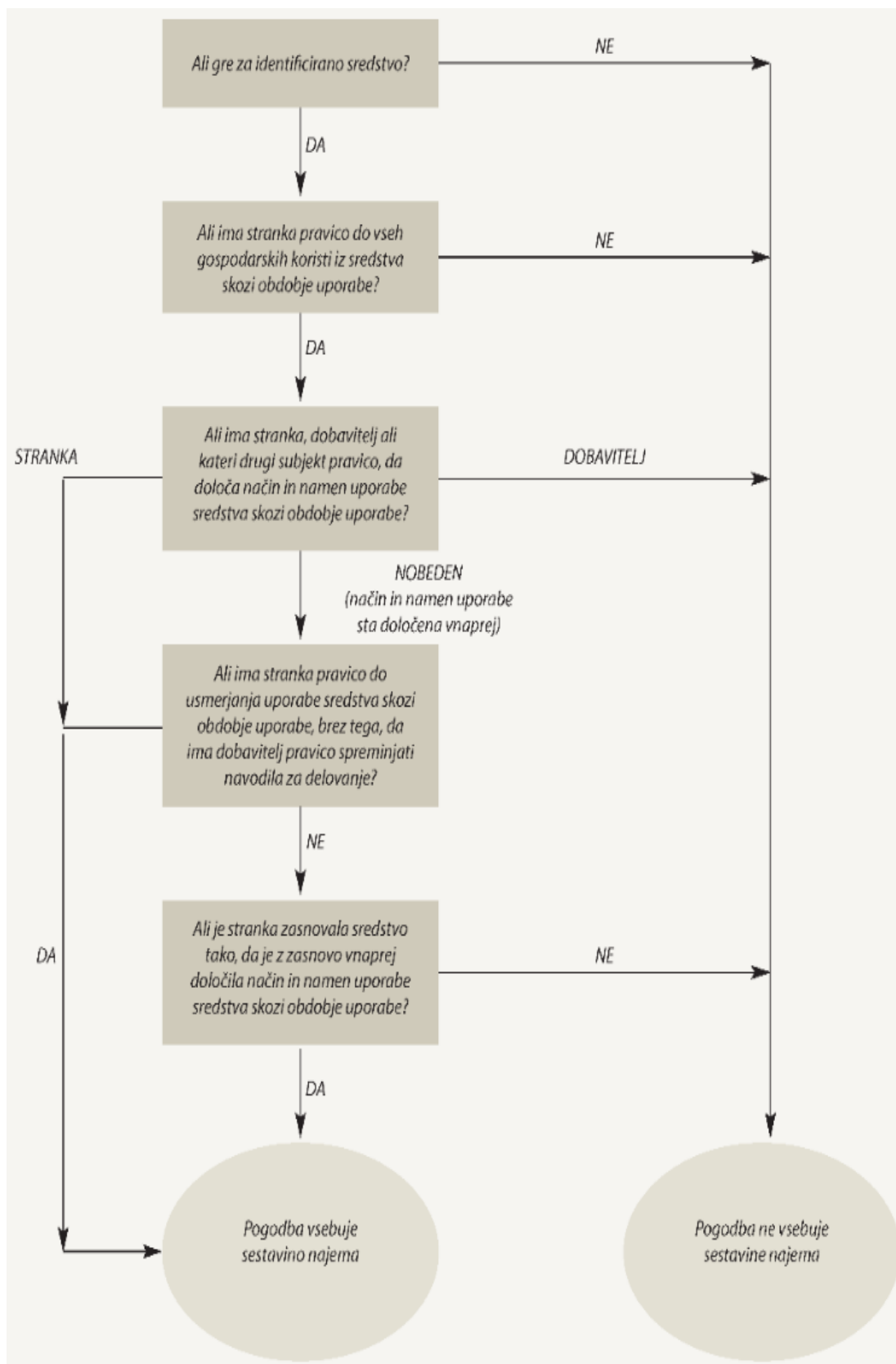
Presoja, ali je pogodba za računovodske potrebe najem, je bila predhodno v domeni SOP 27 – ocenjevanje transakcij, ki vključujejo obliko najema. Z uveljavitvijo MSRP 16 se je postopek presoje spremenil. V prvem koraku mora podjetje presojati, ali je predmet najema natančno določen s pogodbo. V drugem koraku pa mora presojati, ali ima pravico do unovčenja in uporabe najetega sredstva. V tretjem koraku podjetje presoja, ali lahko neodvisno od najemodajalca odloča o načinu uporabe najetega sredstva (Deloitte Touche Tohmatsu Limited, 2017a).

Slika 1 prikazuje shemo, ki določa, kdaj ima pogodba sestavine najema. V prvi stopnji se vprašamo, ali gre za osnovno sredstvo. Če ne gre za sredstvo, pogodba ne more biti najemna. V drugi stopnji se vprašamo, ali ima stranka pravico do vseh gospodarskih koristi iz sredstva skozi obdobje uporabe. Če je odgovor »da«, se pomaknemo na naslednjo stopnjo, kjer se vprašamo, kateri subjekt ima skladno s pogodbo pravico do uporabe sredstva. Če ima dobavitelj pravico do uporabe sredstva, pogodba ne vsebuje sestavine najema. Če ima to pravico stranka, pogodba vsebuje sestavine najema.

V primeru, da nihče nima pravice do uporabe skozi obdobje uporabe, se je treba vprašati, ali ima stranka pravico do uporabe sredstva skozi obdobje uporabe, ne da bi imel dobavitelj pravico spreminjati navodila za delovanje. V primeru, da je odgovor »da«, pogodba vsebuje sestavine najema.

V nasprotnem primeru se je treba vprašati, ali je stranka zasnovala sredstvo tako, da je vnaprej določila način in namen uporabe sredstva skozi obdobje uporabe. V primeru, da to drži, ima pogodba sestavine najema.

Slika 1: Prisotnost sestavin najema v pogodbi



Vir: Bajuk M. (2018a).

MSRP 16 govori o tem, da je sredstvo predmet najema, če ima sledeče lastnosti (MSRP 16.B32):

- je sredstvo, izrecno določeno s pogodbo, in ima enotno identifikacijsko številko, ki ga ločuje od ostalih sredstev ali se mu jo lahko določi;
- s pogodbo je določeno, da bo sredstvo dano na voljo najemniku v določenem najemnem obdobju.

Pravica do pridobitve gospodarskih koristi od uporabe sredstva je temeljni pogoj, da najemnik obvladuje sredstvo. Če imata najemodajalec in najemnik sklenjeno pogodbo za delitev denarnih tokov, ki izhajajo iz najetega sredstva, gre prav tako za najem. To velja tudi, če v pogodbi ni neposredno določeno, da gre za najem. Prav tako, če dobavitelj predhodno določi način in namen uporabe sredstva, ne gre za najemno pogodbo (Bajuk M., 2018b).

Z uveljavitvijo MSRP 16 bo moral najemnik ločiti najemno sestavino od pogodb, ki prvotno niso bile mišljene kot najem. Standard dopušča najemniku možnost poenostavitve. Najemnik lahko tovrstne pogodbe obravnava v celoti kot najem. Trajanje najema je določeno v najemni pogodbi, prav tako najemodajalec določi obdobje, v katerem najema ni mogoče odpovedati, in občasno tudi okviren čas podaljšanja trajanja pogodbe (Bajuk M., 2018b).

MSRP 16 jasno ločuje med datumom začetka najema in datumom sklenitve najemne pogodbe. Datum sklenitve pogodbe je večinoma pred datumom začetka najema. Ob sklenitvi pogodbe se najemodajalec in najemnik zavežeta, da bosta spoštovala določila pogodbe (Giner & Prado, 2018). Ob podpisu pogodbe stranki določita, ali gre za najem, in ga v tej točki tudi pravilno razvrstita. Z datumom začetka najema stranki pripoznata prihodke in odhodke iz naslova najema in najemodajalec dobi pravico do uporabe sredstva. Če je v pogodbi določeno, da mora najemnik pred začetkom najema izvesti plačilo najemodajalcu, se takšno plačilo šteje kot najemnina (Deloitte Touche Tohmatsu Limited, 2017b).

1.3 Razvrstitev najemov

Najemodajalec mora razvrstiti vsak najem med poslovni ali finančni najem. Pri kategorizaciji ima vsebina pogodbe prednost pred obliko pogodbe. Najem je razvrščen kot finančni najem, če najemodajalec po pogodbi postopoma prenaša tveganja in koristi lastništva najetega sredstva najemniku. Po drugi strani je najem kategoriziran kot poslovni najem, če se tveganja in koristi lastništva nad sredstvom nikoli ne prenesejo na najemnika (KPMG International Limited, 2018).

1.3.1 Finančni najem

V skladu z MSRP 16 je finančni najem vsak najem, ki ima sledeče lastnosti (MSRP 16.B53):

- najemodajalec prenese lastništvo nad sredstvom najemniku po koncu najemnega obdobja;
- najemodajalec ima pravico odkupiti najeto sredstvo po koncu najemnega obdobja. Pričakuje se, da bo odkupna vrednost nižja od poštene vrednosti sredstva ob koncu najemnega obdobja;
- najemno obdobje obsega pretežni del življenjskega cikla najetega sredstva. To velja tudi, če lastništvo ni bilo preneseno na najemnika;
- na dan zaključka najemnega obdobja je seštevek najemnin večji ali enak pošteni vrednosti najetega sredstva;
- sredstvo je prilagojeno in ga lahko izključno najemnik uporablja brez posebnih predelav;
- skladno s pogodbo lahko najemnik odpove najem. Stroške odpovedi pogodbe mora kriti najemnik.

Sredstva v finančnem najemu morajo biti izkazana kot osnovno sredstvo in dolg v znesku, ki je določen na začetku najema. Ta je enak pošteni vrednosti vzetega sredstva ali sedanji vrednosti najmanjše vsote najemnin, če je ta manjša (Čižman, 2019).

1.3.2 Poslovni najem

Tudi pri poslovnem najemu se sredstva, ki so predmet najema, pripoznajo v bilanci stanja najemnika kot opredmetena osnovna sredstva. V praksi poslovni najemi zajemajo večinoma dolgoročni najem nepremičnin. Najemodajalec mora najemnino iz poslovnega najema pripoznati kot dohodek, kot linearno osnovo ali drugo sistematično osnovo. Najemodajalec mora pripoznati stroške, vključno z amortizacijo, ki so nastali pri nastanku najema. Amortizacija in amortizacijska osnovna sredstva, ki so predmet poslovnega najema, morajo biti v skladu z običajno amortizacijsko politiko najemodajalca za podobna sredstva. (CFI, 2018).

Najemodajalec izračuna amortizacijo v skladu z MRS 16 – Najemi in MRS 38 – Neopredmetena sredstva. Najemodajalec uporabi pravila iz MRS 36 – Oslabitev sredstev, da ugotovi, ali je predmet osnovnega sredstva poslovni najem, če je treba osnovno sredstvo oslabiti in obračunati izgubo zaradi oslabitve (PwC International Limited, 2018b).

1.3.3 Vpliv MSRP 16 na najemnika in najemodajalca

MSRP 16 nima neposrednega vpliva na bilanco stanja najemodajalca. Najemodajalec mora opredeliti, ali gre za poslovni ali finančni najem. Vse najeme, ki so bili predhodno kategorizirani v finančni najem, mora izločiti iz osnovnih sredstev in jih umestiti med dolgoročne terjatve za najemnine. Iz naslova finančnega najema sredstva najemodajalec prejema prihodke in obresti od najemnika. V primeru poslovnega najema mora najemnik

sredstvo, ki je predmet najema, obdržati v bilanci stanja kot osnovno sredstvo, dano v najem (Bajuk M., 2018b).

Najeto osnovno sredstvo je pri finančnem najemu izkazano v bilanci stanja med osnovnimi sredstvi. To velja za sredstva, ki niso kategorizirana kot sredstva z nizko vrednostjo ali kratkoročni najem. Ključna sprememba, ki jo standard prinaša, je v prepoznavanju poslovnih najemov, ki so po uveljavitvi izkazani med osnovnimi sredstvi in obveznostmi (Bajuk M., 2018c).

1.4 Razkritja

Namen razkritij je prikazati zunanjemu opazovalcu vse potrebne informacije, da lahko oceni finančni položaj podjetja. V primeru najemov morata najemnik in najemodajalec razkriti učinek najema na izkaz poslovnega izida, bilanco stanja in izkaz denarnih tokov. Razkritja pomagajo uporabniku računovodskih izkazov, da oceni finančni položaj in uspešnost najemnika in najemodajalca (Ernest & Young Global Limited, 2018).

Najemodajalec mora razkriti dodatne kakovostne in količinske informacije o svojih najemnih poslih, potrebnih za doseg cilja razkritja, ki ga določa MSRP. Ta vključuje tudi tveganja, s katerimi je najemni posel povezan. Najemodajalec mora dodatno razkriti strategijo upravljanja pravic nad sredstvi, ki jih daje na razpolago najemojemalcu. V tem primeru mora najemodajalec razkriti dogovore o odkupu najetih sredstev, garancije, spremenljiva plačila za uporabo, ki presegajo v pogodbi določeno vrednost in njihovo preostalo vrednost (Ernest & Young Global Limited, 2018).

Najemodajalec mora zagotoviti kakovostno in količinsko razlago pomembnih sprememb knjigovodske vrednosti in čistih naložb v najeme. Razkriti mora analizo zapadlosti terjatev iz najemnin za vse najemne posle in terjatve iz najemnin za obdobje vsaj petih poslovnih let (MSRP 16.A812).

Najemodajalec mora za finančne najeme razkriti sledeče (MSRP 16.90a):

- prodajne izgube ali dobiček,
- finančni prihodek na neto investiciji v sredstvo, ki je predmet najema,
- prihodke, ki se nanašajo na variabilni del prejetih najemnin,
- pojasnilo o pomembnih spremembah knjigovodske vrednosti finančnih najemov.

Najemodajalec mora za poslovne najeme razkriti sledeče (MSRP 16.90b):

- prihodke iz naslova poslovnega najema,
- posebej mora razkriti prihodke iz variabilnega dela najemnine,
- ločitev sredstev, ki jih ima družba v lasti, in sredstev v poslovnem najemu.

V skladu z MSRP 16 ima družba na voljo tri modele za vrednotenje vrednosti sredstev. Družba je dolžna razkriti, kateri model vrednotenja uporablja. Izbrani model vrednotenja mora uporabiti tudi pri najemnih poslih. Odloči se lahko za uporabo enega od modelov, opisanih v nadaljevanju (MSRP 16.30-35).

1.4.1 Model nabavne vrednosti

Najbolj pogost model vrednotenja sredstev je model nabavne vrednosti. Sredstva so pripoznana v bilanci stanja glede na začetno nabavno vrednost, ki je bila izkazana ob nakupu osnovnega sredstva. V nabavno vrednost so vključeni vsi stroški, ki so potrebni za usposobitev sredstva za uporabo. Primeri takih stroškov so predvsem stroški prevoza in storitveni stroški vzpostavitve. Ob prejetju sredstva mora družba umestiti sredstvo v vnaprej določen amortizacijski razred. Skladno z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja družba začne amortizirati osnovno sredstvo, ko je bilo sredstvo usposobljeno za uporabo. Družba znižuje vrednost osnovnemu sredstvu z mesečnim obračunavanjem amortizacije in povečevanjem popravka vrednosti osnovnega sredstva. Na dan bilance stanja so vsa sredstva, ki jih ima družba, pripoznana po neodpisani vrednosti. Amortizacija se seštevata na postavki popravka vrednosti, ki izkazuje odpisano vrednost sredstva. Neodpisana vrednost sredstva je zmanjšana za morebitne oslabitve osnovnega sredstva. Sredstvo ima po izteku dobe koristnosti neodpisano vrednost enako nič in njena vrednost ni izkazana v bilanci stanja, je pa pripoznana v registru osnovnih sredstev (MSRP 16.30-33).

1.4.2 Model prevrednotenja

Model prevrednotenja se pretežno uporablja za vrednotenje nepremičnin. Vrednost sredstva v bilanci stanja je odvisna od vrednosti, ki jo ima sredstvo na trgu. Družba lahko prevrednoti sredstvo glede na dejansko vrednost sredstva. Lahko se odloči, da bo tovrstni model uporabljala za sredstva (nepremičnine), ki so dana v uporabo skladno z MSRP 16 (MSRP 16.35).

1.4.3 Model poštene vrednosti

Če družba uporablja model poštene vrednosti, lahko povečuje ali znižuje vrednost sredstva s pomočjo obračunavanja prihodkov ali odhodkov. Model poštene vrednosti se uporablja predvsem za vrednotenje finančnih instrumentov in sredstev, ki se jim tržna vrednost pogosto spreminja. Tovrstni model lahko uporabi tudi za sredstva, dana v uporabo skladno z MSRP 16 (MSRP 16.34).

1.4.4 Opredelitev okvira, ki ga standard obravnava

Okvir uporabe MSRP 16 je razširjen na vse pogodbe, ki so po vsebini najem. Standard navaja tudi izjeme, pri katerih ni treba uporabiti MSRP 16. Naslednji najemi niso obravnavani v okviru MSRP 16 (MSRP 16.3):

- najemi za odkrivanje ali izrabljanje rudnin, nafte, zemeljskega plina in podobnih neobnovljivih virov,
- najemi, ki se nanašajo na biološka sredstva in sodijo v področje uporabe MRS 41 – Kmetijstvo,
- najemi za koncesijske storitve,
- najemi za licence in intelektualno lastnino,
- najemi za pravice, ki jih ima najemodajalec nad neopredmetenimi sredstvi.

Skladno z načeli MSRP 16 se standard ne uporablja za najeme, krajše od enega leta, ali pri najemih, ki predstavljajo nizko vrednost. Za tovrstne najeme se najemnik lahko odloči, da ne bo uporabil določil MSRP 16 in bo kratkoročne najeme in najeme nizkih vrednosti obračunal skozi odhodke linearno s časovnim okvirjem najema ali na drugi sistematičen način. Najemnik lahko uporabi drugi sistematičen način, če ta predstavlja bolj primeren vzorec (MSRP 16, B3-B8).

Pri najemu sredstev z nižjo vrednostjo standard dopušča, da se določila MSRP 16 uporablja, ko ima lahko najemnik neposredno korist iz naslova sredstva. Prav tako je sredstvo predmet najema, skladno z MSRP 16, če je neposredno povezano z ostalimi sredstvi, ki so predmet najema. Računovodski standardi ločujejo ročnost najemov na podlagi obdobja najema. Najemi, ki so po pogodbi določeni za 12 mesecev ali manj, spadajo med kratkoročne najeme. Vsi ostali najemi so po definiciji dolgoročni (Öztürka & Serçemelib, 2016).

1.5 Razlike s predhodnim standardom MRS 17

Pred uveljavitvijo MSRP 16 je bil v veljavi mednarodni računovodski standard 17 – Najemi. V MRS 17 je bil poslovni najem pripoznan samo v izkazu poslovnega izida. To se je spremenilo z implementacijo MSRP 16, kjer je po novem poslovni najem izkazan v bilanci stanja. MRS 17 je kategoriziral vse najeme, ki niso finančni, v poslovne najeme (Van Kints & Spoor, 2019). Novi standard MSRP 16 prinaša večjo transparentnost v bilanci stanja in nudi uporabnikom računovodskih izkazov možnost primerjave med družbami, ki najemajo sredstva, in družbami, ki dajejo sredstva v najem (Innervision, 2018).

MRS 17 je določal, da je najem pogodbeno razmerje, v katerem najemodajalec za določeno obdobje prenese pravico do uporabe sredstva na najemnika v zameno za plačilo. Na področju finančnega najema je MRS 17 predpisal, da gre za finančni najem, če najemodajalec postopoma prenaša tveganja in bonitete na najemnika. MSRP 16 pa se osredotoča na pravico do uporabe sredstva, ki ga ima najemnik v najemu več kot 12 mesecev. MSRP 16 dodatno

nalaga podjetjem, da najeme, ki so se pričeli v času veljavnosti MRS 17, ponovno kategorizirajo v skladu z novimi pravili in definicijami najema. Največji vpliv implementacije MSRP 16 bo v prvem letu poslovanja po začetku uporabe novega standarda (Bajuk M., 2018c).

V skladu z MRS 17 so se najeta sredstva in obveznosti v finančnem najemu merila po pošteni vrednosti najete nepremičnine ali po pošteni vrednosti minimalnih najemnin. Diskontna stopnja, ki se uporablja pri izračunu poštene vrednosti minimalnih najemnin, je implicitna stopnja, če je znana, sicer je stopnja, ki jo določi najemnik. Vsi začetni neposredni stroški najemnika se prištejejo vrednosti sredstva (Bajuk M., 2018a).

MRS 16 je bolj natančen glede opredelitve plačila, ki ga je treba vključiti v merjenje obveznosti iz najema. Najemna plačila, vključena v najemno obveznost, vključujejo (Bajuk M., 2019):

- fiksna plačila;
- variabilne najemnine, odvisne od indeksa ali stopnje, sprva izmerjene z uporabo indeksa ali tečaja na dan začetka;
- amortizacije, za katere se pričakuje, da jih bo najemnik plačal na podlagi garancij za preostalo vrednost;
- izvedbene cene nakupne možnosti, če je najemnik upravičeno prepričan, da bo izkoristil opcijo odkupa sredstev;
- plačilo kazni za prekinitev najema.

Eden glavnih ciljev MSRP 16 je zagotoviti dosleden pregled obveznosti, ki izhajajo iz najemov v računovodskih izkazih. Da bi to dosegli, je treba zagotoviti dosleden meritveni pristop in posebej opredeliti najeta sredstva in obveznosti (Innervision, 2018).

V času veljave MRS 17 je bilo treba razkriti specifične lastnosti, ki ločujejo finančni najem od poslovnega najema. MSRP 16 pa zahteva, da se v pojasnilih razkrije znesek in število kratkoročnih najemov in najemov z nizko vrednostjo, za katere ni potrebno spremljanje sredstev in obveznosti v bilanci stanja (Innervision, 2018).

2 LETALSKA INDUSTRIJA

V drugem poglavju predstavljam letalsko-prevozniško industrijo in njen vpliv na svetovno gospodarstvo. Dodatno pozornost posvetim tveganjem, ki so prisotna v letalsko-prevozniški industriji. Posvetim se tudi vplivu, ki ga je imel COVID-19. Nato predstavim obseg in opredelitev letalsko-prevozniške industrije ter tržne deleže po svetovnih geografskih regijah. V nadaljevanju predstavim ekonomski položaj letalsko-prevozniške industrije, letalsko prevozniško industrijo v Sloveniji in prihodnost letalsko-prevozniške industrije.

2.1 Pomen letalske industrije za svetovno gospodarstvo

Letalsko-prevozniška industrija je zelo pomembna panoga, ki posredno vpliva na razvoj sveta in svetovnega gospodarstva. V letu 2017 je bilo za letalske prevoze porabljenih 787 milijard USD. Poleg tega letalsko-prevozniška industrija zaposluje 2,8 milijona ljudi, neposredno pa vpliva na preživetje določenih delov sveta, ki niso povezani s celino (IATA, 2018a).

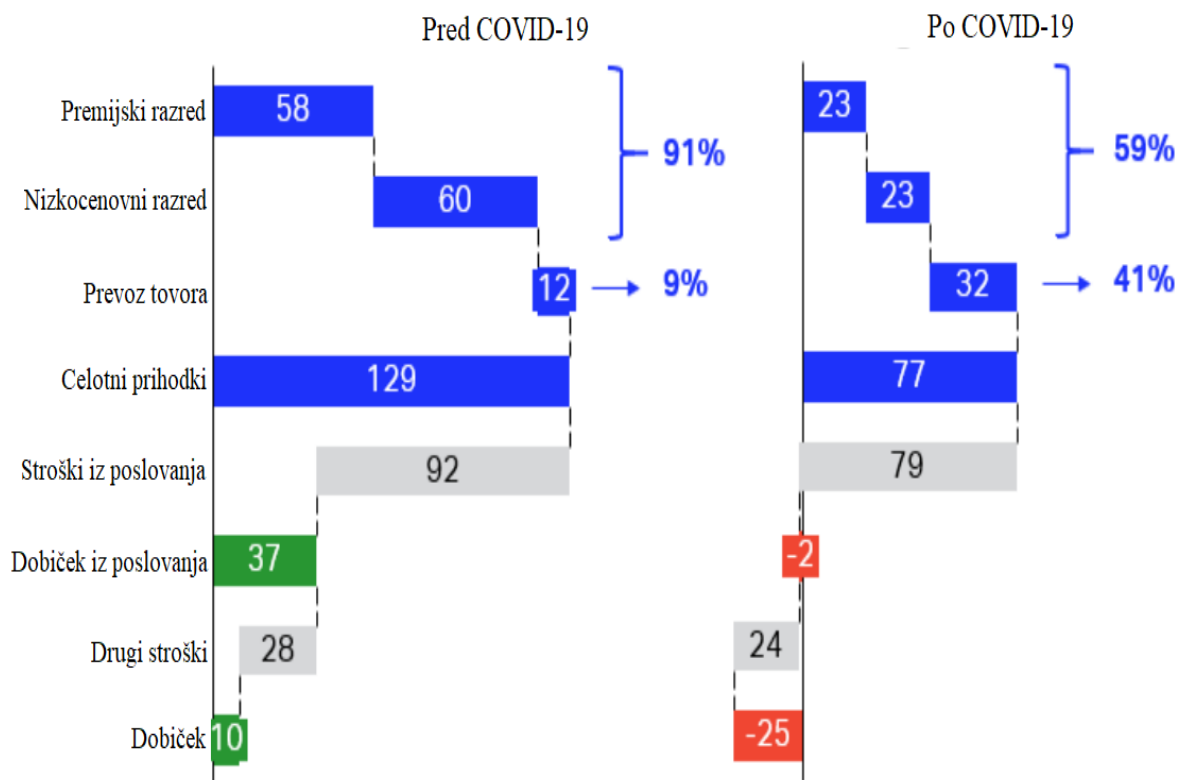
Po podatkih mednarodnega združenja za zračni prevoz je bilo v letu 2018 porabljenih 0,9 % svetovnega bruto domačega proizvoda s kratico BDP za potniške in blagovne letalske prevoze. V 2019 je bilo pobranih 134 milijard dolarjev davkov iz letalske industrije. Velik vpliv na gospodarsko rast držav je predvsem v povečanju števila delovnih mest, povezanih z oskrbovalnimi verigami, logistiko ljudi in dobrin. V letu 2019 je bilo porabljenih 70 milijard dolarjev izdatkov za nova delovna mesta v letalski industriji (IATA, 2018a).

Glede na zgodovinske trende so dolgoročni investitorji z vložkom v letalsko industrijo dobro poplačani. Povprečni letni donos na kapital v letalski industriji v letu 2018 je bil 8,6 %. Z rastjo dobičkonosnosti letalske industrije naj bi v letu 2019 letalski prevozniki prejeli 1780 novih letal. Velik del novih letal so letalske družbe imele v najemu. V letu 2019 je bilo za potniški letalski promet razpoložljivih 4,8 milijona sedežev. Po napovedih IATA naj bi v letu 2019 v povprečju vzletelo 76 letal vsako minuto (IATA, 2018b).

Največja trenutna grožnja letalsko-prevozniški industriji je zagotovo novi koronavirus, COVID-19. Po podatkih mednarodnega združenja zračnega prometa naj bi letalsko-prevozniška industrija v letu 2020 porabila 13 milijard dolarjev denarnih sredstev na mesec, kar pomeni, da bo po vsej verjetnosti nekaj letalskih družb do konca leta 2020 ostalo plačilno nesposobnih. Na sliki 2 je prikazana razčlenitev prihodkov in stroškov iz poslovanja letalsko-prevozniške industrije pred obdobjem covida-19 in v obdobju covida-19. S slike je jasno razvidno, da so se letalski prevozniki preusmerili v večji meri na tovarno dejavnost in opustili večji del potniške dejavnosti zaradi upada potovanja oseb. Letalsko-prevozniški industriji so se prihodki iz poslovanja zaradi covida-19 znižali za 40 %. 10-milijardni dobiček se je prelevil v 25-milijonsko izgubo (IATA, 2020b).

Letalsko-prevozniški industriji prav tako grozi višanje cene goriva, ki za letalsko družbo v povprečju znaša 24,2 % vseh stroškov. Pritisk na stroške goriva je zelo velik, zato letalske družbe iščejo načine, kako znižati porabo goriva. Pri tem kupujejo novejša letala, ki imajo nižjo porabo goriva in so stroškovno učinkovitejša. Prav tako letijo z manjšo količino goriva, kar pomeni manjšo težo za vzlet (IATA, 2019).

Slika 2: Dobičkonosnost letalsko-prevozniške industrije pred obdobjem covid-19 in v obdobju covid-19 v milijonih dolarjev



Vir: IATA (2020c).

2.2 Opredelitev in obseg letalske industrije

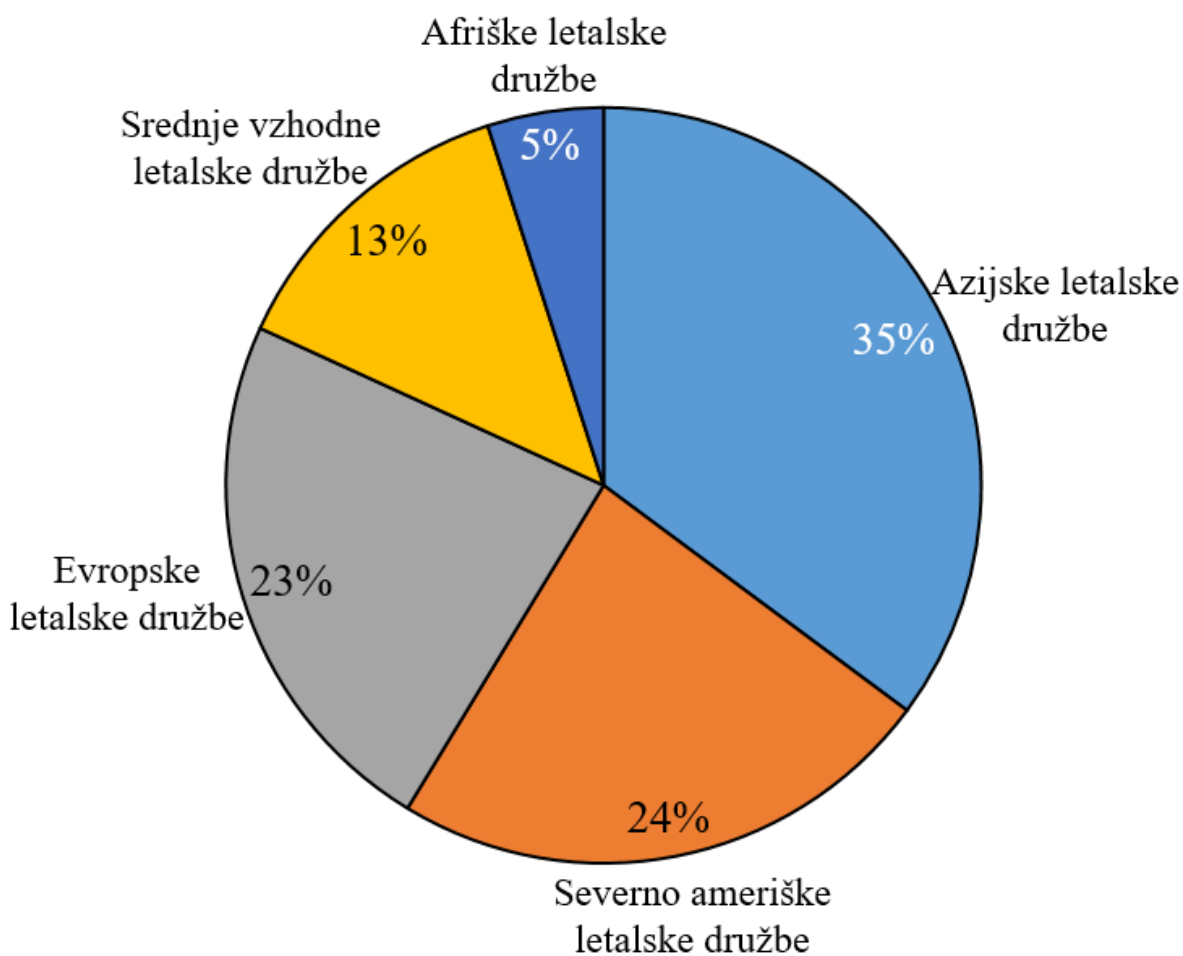
Letalska industrija je sestavljena iz več različnih področij, in sicer (Jimenez, 2017):

- vojaškega letalstva,
- letaliških oblasti,
- potniškega in prevozniškega letalstva,
- proizvajalcev in serviserjev letal.

Med letalskimi prevozniki prihaja do visoke konkurenčnosti, zato letalski prevozniki pogosto spreminjajo svoj način poslovanja. Fleksibilnost, ki jo omogoča najem letal, podpira njihov poslovni model. Pomemben vidik najemanja letal je stroškovna učinkovitost. S pomočjo najema lahko letalski prevoznik pogosteje menjuje svoja letala. S tem si zagotovi, da so mu na razpolago najnovejša letala. To pomeni nižji strošek vzdrževanja, večjo varnost in manjšo porabo goriva, ki predstavlja enega največjih stroškov. Novejša letala potrebujejo manj servisiranja, zaradi česar so oportunitetni stroški, ko letalo ni v zraku, nižji (Jimenez, 2017).

Na sliki 3 je prikazan tržni delež letalskih družb po svetovnih regijah za leto 2018. Največji tržni delež v 2018 so imele azijske letalske družbe s kar 35,4 %. Takoj za njimi so bile severnoameriške letalske družbe s 23,7-odstotnim deležem in evropske letalske družbe s 23,3-odstotnim tržnim deležem. Družbe Srednjega vzhoda zasedajo četrto mesto s 13,3 % tržnega deleža, južnoameriške in afriške družbe imajo skupno 5-odstotni tržni delež. Rast je neposredno povezana tudi s kapaciteto. Če regija nima zadostnih kapacitet, ni zmožna zadovoljiti povpraševanja in s tem zavira svojo rast (IATA, 2019).

Slika 3: Tržni delež letalskih družb po regijah



Vir: IATA, 2019.

2.3 Ekonomski položaj letalske industrije

Najboljše finančne rezultate v letu 2019 so dosegli severnoameriški letalski prevozniki, zato je bil v tej regiji v letu 2019 po obdavčitvi dobiček 16,5 milijarde dolarjev. To predstavlja 16 dolarjev dobička na potnika v letu 2019 (IATA, 2020a).

Evropski letalski prevozniki so bili v letu 2019 podvrženi visoki konkurenci in visokim regulativnim stroškom, kar je pripomoglo k slabšemu finančnemu rezultatu. Širitveni načrti so bili znatno zmanjšani, prav tako ostajajo visoki stroški goriva. Čisti dobiček je v letu 2019 znašal 7,9 milijarde dolarjev, kar predstavlja 6,4 dolarja na potnika in maržo 3,6 % (IATA, 2020a).

Azijsko-pacifiške letalske družbe so bile v letu 2019 najbolj prizadete zaradi znižanja svetovne trgovine in prevoza tovora. Povprečni dobiček na potnika je znašal 3,3 dolarja. V letu 2019 je bil čisti dobiček 6,0 milijarde dolarjev višji kot prejšnje leto, neto marže pa so se izboljšale na 2,2 % (IATA, 2020a).

Letalske družbe Srednjega vzhoda so bile v letu 2019 v fazi prestrukturiranja. Napovedi kažejo na veliko upočasnitev v rasti potniških in blagovnih letalskih prevozov. Srednjevzhodne letalske družbe so leta 2019 beležile izgubo v vrednosti 1,5 milijarde dolarjev. Latinskoameriške letalske družbe so bile leta 2019 pod točko preloma in v povprečju zaključile leto z izgubo (IATA, 2020a).

Izguba v letu 2019 je znašala 0,4 milijarde dolarjev. Afriške letalske družbe so kot v preteklih petih letih poslovale najslabše od vseh regij. Kazalniki dobičkonosnosti so razmeroma slabi, vendar pa je skozi leta viden trend počasnega izboljšanja (IATA, 2020a).

V tabeli 2 je prikazan odstotek profitne marže po posameznih regijah in za svetovno letalsko industrijo od leta 2014 do napovedi za zaključek leta 2019. Iz tabele je razvidno, da imajo severnoameriške letalske družbe v povprečju najvišjo profitno maržo (IATA, 2020a).

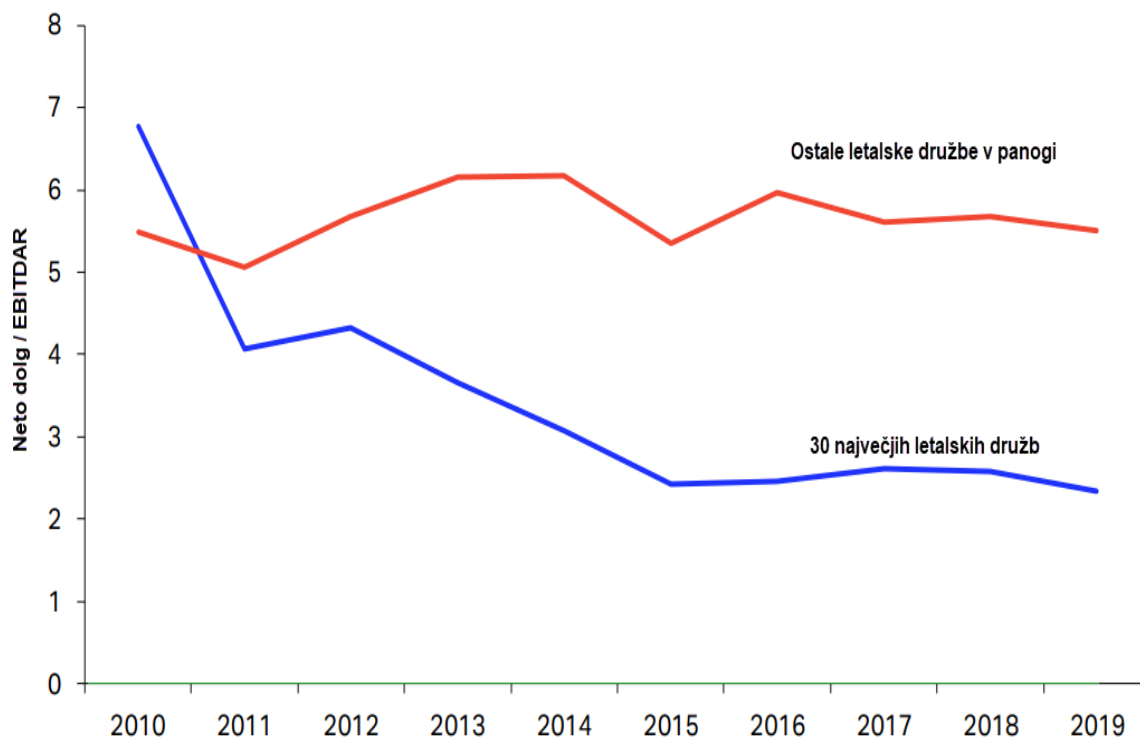
Tabela 2: Profitna marža v letalski industriji po regijah

Regija	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Severna Amerika	9,1 %	14,4 %	13,7 %	11,2 %	9,1 %	9,6 %
Evropa	3,1 %	5,5 %	6,1 %	7,9 %	6,2 %	4,7 %
Azija, Pacifik	2,4 %	6,9 %	7,4 %	6,3 %	4,7 %	3,5 %
Države Srednjega vzhoda	3,0 %	6,3 %	2,2 %	−3,0 %	−4,6 %	−5,2 %
Latinska Amerika	5,0 %	5,0 %	5,6 %	6,2 %	2,7 %	3,6 %
Afrika	−2,7 %	−2,1 %	1,1 %	0,8 %	1,5 %	1,0 %
Svetovna letalska industrija	4,6 %	8,8	8,5	7,5	5,7	5,1

Vir: IATA, 2020a.

Na sliki 4 je prikazano razmerje neto dolga in EBITDAR, torej dobiček pred obrestmi, davki, amortizacijo in najemninami, ki je bil popravljen za vpliv MSRP 16. S slike je razvidno, da bo MSRP 16 vplival predvsem na manjše letalske družbe, ki imajo v lasti manj letal in poslovnih prostorov. Sredstva imajo pretežno v poslovnem najemu. Razmerje neto dolga in EBITDAR je za ostale družbe v povprečju dvakrat večje kot pri 30 največjih letalskih družbah.

Slika 4: Razmerje neto dolga in EBITDAR v letalsko-prevozniški industriji



Vir: IATA, 2019.

2.4 Letalska industrija v Sloveniji

V zadnjih 30 letih je letalska industrija v Sloveniji doživela veliko sprememb predvsem v delitvi tržnega deleža. Vedno večji tržni delež pridobivajo nizkocenovne letalske družbe, ki z nizko ceno privabljajo nove kupce. V letu 2018 je letalsko-prevozniška industrija podpirala 25.000 delovnih mest, od tega je bilo 2.000 zaposlenih v Sloveniji. Pri tem je letalsko-prevozniška industrija doprinesla 1,5 milijarde dolarjev BDP, 2,8 % BDP pa so doprinesli turisti, ki prihajajo v Slovenijo z letalskimi prevozi (IATA, 2019).

Tuji potniki so v letu 2018 v Sloveniji porabili tri milijarde dolarjev. Največ potnikov prihaja iz Italije, Nemčije, Avstrije, Hrvaške in Koreje. V letu 2018 so bile najbolj pogoste neposredne destinacije za potnike Nemčija, Švica, Srbija, Združeno kraljestvo in Francija. Najbolj pogoste tovarne poti z zračnim prevozom pa so bile Francija, Turčija, Nemčija,

Srbija in Albanija. V letu 2018 je v Sloveniji delovalo 16 letalskih prevoznikov, ki so skupno izvedli 12.380 pristankov in vzletov. Iz Slovenije je bilo mogoče v letu 2018 doseči 30 mednarodnih destinacij (IATA, 2019).

A stečajem Adrie Airways v letu 2019 je Republika Slovenija izgubila edinega slovenskega letalskega prevoznika. Adria Airways je bila namreč s strani države v letu 2016 prodana finančnemu skladu iz Nemčije, saj se je slovenska letalska družba že nekaj časa soočala s finančnimi težavami, ki so se še poglobile po omenjeni menjavi lastništva. Kljub napovedim dokapitalizacij in novih strateških partnerjev s strani novih lastnikov je Adria izgubljala svoja lastna letala, najeta pa so bila že pred dokončnim stečajem zasežena zaradi neplačanih dolgov podjetja. Takoj po stečaju Adrie Airways se je rešitev začasno iskala v ustanovitvi nove letalske družbe, ki bi bila v lasti države in bi Sloveniji omogočila nadaljevanje povezav s štirimi, za našo državo strateško najbolj pomembnimi evropskimi letališči (Fraport, 2020).

Omenjena ideja rešitve se ni izkazala za uspešno ali vredno nadaljevanja načrtovanja in izvedbe, so pa bile letalske povezave Adrie Airways že hitro nadomeščene z izvajanjem relacij s strani večjih letalskih prevoznikov, kot so na primer Lufthansa, Swiss International Air Lines in Brussels Airlines. Stečaj Adrie Airways pa je seveda najbolj občutilo ljubljansko letališče oziroma podjetje Fraport, ki za leto 2019 beleži 5-odstotni padec prometa v primerjavi z letom 2018, kar pripisujejo predvsem stečaju domačega letalskega prevoznika, ki je v časih svojega delovanja še v letu 2019 (do stečaja v mesecu septembru) prepeljal približno polovico vseh potnikov, ki so prispeli ali odšli z Letališča Jožeta Plečnika v Ljubljani. V poletnem voznem redu v letu 2019 je imelo namreč ljubljansko letališče kar 29 neposrednih povezav, s stečajem pa je s seznama odpadlo kar devet neposrednih letalskih povezav (Fraport, 2020).

Kot omenjeno, je bil del izgubljenih letalskih povezav prevzet s strani večjih in tudi novih letalskih družb, za leto 2020 je na primer bil napovedan prihod dodatnih letalskih družb, kot na primer British Airways, Iberia in Finnair, vendar je bila izvedba omenjenih letalskih linij preložena ali pa celo odpovedana zaradi svetovne situacije z virusom COVID-19 (Fraport, 2020).

2.5 Prihodnost letalske industrije

Ko govorimo o prihodnosti letalske industrije, ne moremo mimo trenutne globalne situacije, povezane z epidemijo virusa COVID-19, ki je med drugimi skoraj najmočneje prizadel ravno letalsko industrijo. Čeprav naj bi bilo najhujše že mimo in bi se moralo stanje počasi izboljševati, pa vse napovedi kažejo, da najhujša kriza letalsko industrijo še čaka. IATA za leto 2021 namreč pričakuje, da bo letalska industrija globalno prišla kar do skoraj 16 milijard dolarjev izgube. Vzroke za slednje pa iščejo predvsem v oslABLjenem gospodarstvu, ki bo povzročilo sicer hitro, vendar v manjši meri povečano povpraševanje, ki pa se bo zaradi slabšega finančnega stanja in previdnosti potnikov kaj kmalu že zmanjšalo oziroma ustavilo na določeni točki. Ljudje ne bomo imeli več toliko sredstev za potovanja, le-ta bodo

večinoma namenjena za bolj nujne življenjske dobrine in aktivnosti, kar bo povzročilo, da bodo letalski prevozniki še bistveno bolj zadolženi, kot so sedaj v trenutni situaciji, povezani s covidom-19. Hude omejitve potovanj, kot je na primer obvezna karantena, bodo trajno škodile letalskim prevoznikom in celotnemu potovalnemu ekosistemu, pot nazaj na prvotno stanje bo dolga in zahtevna (IATA 2020a).

Zračni prostor je trenutno sicer delujoč, vendar v zelo omejenem obsegu in predvsem temelji na tovornem prevozništvu, sicer pa se, predvsem za namene turizma in potovanj, odpira zelo počasi. Ljudje si trenutno ne želijo potovanj v takem obsegu kot prej, in sicer iz več razlogov, kot so omejene zračne povezave, vprašanje higiene in zdravstvenih ukrepov ter zadrževanja v tesnem, zaprtem prostoru z množico. Posledično je ta trenutek prihodnost letalske industrije zelo težko napovedovati. S strani strokovnjakov lahko najdemo trditve, da bo velika večina predvsem manjših letalskih družb propadla. Napoveduje pa se obstanek predvsem večjih oziroma s strani držav podprtih letalskih družb. Bo pa v vsakem primeru zračni promet potreboval vsaj 10 let, da pride na raven dobička, kot je bil pred izbruhom covid-19 (IATA, 2020b).

Usoda letalske industrije je vsekakor v rokah posameznih vlad, ki z zapiranjem in odpiranjem mej ter specifičnimi ukrepi vplivajo tudi na delovanje letalske industrije. V veliki meri pa bodo na ponovni zagon letalske industrije vplivale letalske družbe, ki imajo močnejšo podporo države, ki bodo morale iz solidarnosti na začetku zadržati nižje cene letalskih prevozov (IATA, 2020b).

Letalske družbe potrebujejo dostop do zadostne in kakovostne infrastrukture, da lahko zadostijo povpraševanju po potniškem in blagovnem prometu. Pri tem je pomembno, da so infrastrukturni stroški zmerni in v večji meri ne vplivajo na prihodnje poslovanje ponudnikov letalskih prevozov. Uspešnost letalsko-prevozniške industrije vpliva na globalni razvoj gospodarstva. Po mnenju IATA je prihodnost letalske industrije v privatizaciji letališč. Privatizacija bi imela velik vpliv na povečanje produktivnosti in izboljšanje odnosa s kupci. Ključni problem privatizacije je v slabšem nadzoru nad morebitnimi monopoli in pridobivanju koristi posameznih letalskih prevoznikov in posledično višanju cen letalskih prevozov (IATA, 2020b).

Velik vpliv na rast in modernizacijo letalske industrije bo imela tudi okoljevarstvena osveščenost. Največji pritisk bo na letalskih proizvajalcih, ki razvijajo tehnologijo, ki bo zmanjšala porabo goriva in s tem zmanjšala emisije in stroške goriva. Iz tega naslova lahko pričakujemo hitrejšo menjavo letal s strani letalskih družb. Poleg zmanjšanja ogljičnega odtisa je velik pritisk na zmanjšanje hrupa, upravljanje z odpadki in prepovedane preprodaje živali in rastlin (IATA, 2020b).

3 PREDSTAVITEV IZBRANIH LETALSKIH DRUŽB

V tretjem delu sem vključil predstavitev štirih letalskih prevoznikov: Lufthansa, IAG, EasyJet in Finnair. Letalski prevozniki so izbrani v analizo, ker vsi izhajajo iz evropskega zračnega prostora. Letalska prevoznika Lufthansa in IAG sta konglomerata z več podrejenimi družbami. Na drugi strani sem pa izbral skupini EasyJet in Finnair, ki sta v osnovi nizkocenovna letalska prevoznika. Predstavil sem letalske prevoznike in opisal njihovo ustanovitev, trenutni položaj ter poslovni model. V nadaljevanju prikazujem kazalnike velikosti družbe, predvsem letno število pripeljanih potnikov, število zaposlenih ter število in tip letal, s katerimi družba upravlja. Podatke sem pridobil iz letnega poročila in z uradne spletne strani posameznega letalskega prevoznika.

3.1 Skupina Lufthansa

Dve leti po tem, ko so lastniki leta 1951 likvidirali prvotno družbo Lufthansa, ustanovljeno leta 1926, je bil 6. januarja 1953 ustanovljen »Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf« ali Luftag s sedežem v Kölnu. 6. avgusta 1954 je Luftag kupil ime in zaščitni modro-rumeni znak – od prvotne družbe Lufthansa, ki je bila takrat v stečajnem postopku. V preteklosti se je imenovala »Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft« ali Nemška Lufthansa delniška družba. Mnogo ovir je bilo treba premagati, da je nova letalska družba pričela z obratovanjem v letalsko-prevozniški panogi. Ambiciozen projekt je uspel 1. aprila 1955 z vzletom prvih dveh letal iz Hamburga in Münchna. Leta 1960 je Lufthansa kupila prvo letalo na turbinski pogon, Boeing B707. Hkrati je podjetje razširilo svoje dejavnosti na dolge razdalje iz Hamburga v Frankfurt in Main in progresivno nadaljevalo širjenje svoje tovarne dejavnosti. Nova Lufthansa se je nato širila v Ameriko, Afriko in na Daljni vzhod. V sedemdesetih letih je bila podvržena mnogim krizam, predvsem naftni krizi od leta 1973 do 1979, ko so se močno povišale cene kerozina (Lufthansa, 2020).

Danes skupina Lufthansa obratuje po celem svetu. V letu 2018 je zaposlovala 135.534 ljudi in ustvarila 35,8 milijarde evrov prihodkov. Skupino Lufthansa sestavljajo segmenti, kot so »Network Airlines«, »Eurowings« in »Aviation Services«. Letalske storitve obsegajo segmente logistika, MRO, gostinstvo in dodatna podjetja in skupne funkcije, med slednje sodijo tudi Lufthansa AirPlus, Lufthansa Aviation Training in IT-družbe, vsi omenjeni segmenti pa zasedajo vodilni položaj na svojih trgih (Lufthansa, 2020).

Segment Network Airlines obsega Lufthansa German Airlines, SWISS in Austrian Airlines. Omenjene letalske družbe ponujajo svojim strankam vrhunsko izkušnjo s kakovostnimi izdelki in storitvami, stranke jih namreč ocenjujejo kot tri najbolj kakovostne letalske družbe v zahodni Evropi glede na lestvico Skytrax. Leta 2019 je Lufthansa ponujala kar 270 destinacij v 105 državah, ki jih oskrbujejo prek mednarodnih vozlišč v Frankfurtu, Münchnu, Zürichu in na Dunaju. Segment Eurowings obsega letalske družbe Eurowings, Germanwings in Eurowings Europe. Del tega segmenta je tudi lastniška naložba v SunExpress. Eurowings

je s floto, trenutno 180 letal, specializiran za nizkocenovne neposredne lete v Evropi in trenutno ponuja več kot 210 destinacij v več kot 60 državah po vsem svetu, kar je tretji največji evropski prevoznik od točke do točke. Leta 2019 z Eurowingsom potovalo 40 milijonov potnikov, število zaposlenih pa je naraslo na približno 9.000 (Lufthansa, 2020).

Lufthansa Group je sestavljena iz večjih segmentov, in sicer Network Airlines (Lufthansa German Airlines, Swiss Airlines in Austrian Airlines), Eurowings in Aviation Services. Do leta 2019 je Lufthansa Group zajemala tudi Brussels Airlines, ki naj bi spadala pod Eurowings, vendar se bo z letom 2020 bolj priključila segmentu Network Airlines. Lufthansa je v letu 2019 prepeljala kar 145 milijonov potnikov in je opravila 1.177.315 letov. Konec leta 2019 je družba Lufthansa obvladovala 710 letal in je bila prisotna na 221 destinacijah. Družba ima v svoji posadki naslednje vrste letal: Airbus a319-100, a320-200, a320 neo, a321-100, a321-100, a321-200. a321 neo, a330-300, a340-300, a340-600, a380-800 ter Boeing 737-300, 737-500, 747-400, 747-8 (Letno poročilo Lufthansa, 2019).

3.2 Skupina IAG

Družba International Airlines Group (IAG) je bil ustanovljena leta 2010 s sodelovanjem med družbami British Airways, Iberia in American Airlines. Uradno je družba začela poslovati 1. januarja 2011 z združitvijo družb British Airways in Iberia. Takrat so delnice novoustanovljene družbe prvič prišle na borzo. Prav tako je aprila 2011 prišlo do združitve družb British Airways World Cargo in Iberia Cargo, kar je pripomoglo k ustanovitvi IAG Cargo. Leta 2012 je znotraj IAG zaživela nova družba z imenom Iberia Express. Novo ustanovljena družba je nizkocenovna družba, ki izvaja letalske prevoze znotraj Evrope. V istem mesecu je družba IAG po dolgi razpravi z regulatornimi evropskimi organi prevzela družbo British Midland Airways. IAG je prevzela družbo Vueling, ki velja za špansko nizkocenovno družbo. Dve leti kasneje je družba IAG prevzela družbo Air. Trenutno ima skupina IAG več hčerinskih družb in posluje pod blagovnimi znamkami, kot so Air Lingus, British Airways, Iberia in Vueling (IAG, 2020). Vsako leto skupina IAG v povprečju prepelje 118 milijonov potnikov. Konec leta 2019 je skupina IAG obvladovala 598 letal, od tega je bilo 197 letal v lasti skupine in 401 letalo v poslovnem ali finančnem najemu. V prihodnosti pričakujejo prevzem 147 dodatnih letal, ki bodo zamenjala starejša letala in povišala kapacitete družbe IAG. Skupina IAG ima v svoji floti naslednje vrste letal: Airbus A320neo, Airbus A321neo, Airbus A350 in Boeing 787 (Letno poročilo IAG, 2019).

3.3 Skupina EasyJet

Easyjet PLC je delniška družba, ki je bila ustanovljena leta 1995 v Veliki Britaniji. Danes je Easyjet drugi največji ponudnik letalskih prevozov na kratke razdalje v Evropi. Znan je po svoji nizki ceni in prijazni storitvi za stranke. Spada v segment nizkocenovnih letalskih družb in je neposredni konkurent družbi Ryanair. EasyJet ima sedež v mestu Luton v Veliki Britaniji (EasyJet, 2020).

EasyJet dodatno skrbi za trajnostni razvoj in varstvo okolja. Poslanstva, povezana s trajnostnim razvojem in varstvom okolja, podpira s pomočjo različnih iniciativ, ki znižujejo ogljični odtis. Ključna iniciativa je zmanjšanje porabe papirja s pomočjo elektronske letalske vozovnice in rezervacije letov prek spleta. Prav tako se osredotočajo na zmanjšanje izpustov, ki jih povzročajo letala. EasyJet redno servisira in menja starejša letala za nova. Novejši modeli letal imajo nižjo porabo goriva in s tem nižje emisije (Letno poročilo EasyJet, 2019). EasyJet je leta 2019 obvladoval 331 letal airbus A320. Uporaba enakega modela letala prinaša skupini EasyJet veliko prednosti, predvsem pri vzdrževanju in usposabljanju pilotov ter posadke. Leta 2019 je EasyJet zaposloval 15.000 ljudi, od tega 4.000 pilotov in 8.000 članov kabinskega osebja. V letu 2018 je EasyJet varno pripeljal 88 milijonov potnikov s preko 1.051 linijami na 159 letališčih. Skupina EasyJet ponuja letalske povezave po celi Evropi in vseh velikih letališč. Njihova ponudba je usmerjena v kratke in nizkocenovne letalske prevoze. Kot vse nizkocenovne letalske družbe stremi k temu, da so letala v večji meri zapolnjena. Letala so prilagojena na kratke razdalje in s tem je zmanjšana tudi ponudba na letalih v primerjavi z letalskimi prevozniki, ki potujejo na daljše razdalje, družba pa za letenje uporablja letala Airbus A319-100, Airbus A320-200 in Airbus A320NEO (Letno poročilo EasyJet, 2019).

3.4 Skupina Finnair

Skupina Finnair je bila ustanovljena novembra 1923 v Helsinkih. Prvotno ime družbe je bilo Areo. Leta 1924 je družba Areo prejela prvo letalo Junker F13, ki je bilo namenjeno za vzlet na vodi. Prvotno je družba Areo obratovala izključno za prevoz pisem iz Helsinkov v Talin, kasneje pa še iz Helsinkov v Stockholm. Od leta 1936 naprej je družba opustila uporabo vodnih letal in se usmerila na letala, ki vzletijo z letalske steze. Med drugo svetovno vojno je družbo obvladovala švedska vojska. Po drugi svetovni vojni je Švedska prevzela večinski delež družbe, ki je bila od ustanovitve v zasebnem lastništvu. Leta 1947 je družba Areo začela uporabljati ime Finnish Air Lines. Ime družbe je bilo uradno spremenjeno leta 1968 v Finnair. Leta 1956 je družba pričela s širjenjem svojih letalskih poti v Azijo, Ameriko in Evropo. Družba Finnair je bila ena od prvih, ki je ponudila svojim kupcem možnost spletnega nakupa vozovnic (Finnair, 2020).

Skupina Finnair spada med šest najstarejših letalskih prevoznikov. Leta 2018 je prejela nagrado za najvarnejšo letalsko družbo na svetu. Do današnjega dne ni doživela nobene letalske nesreče. V letu 2019 je družba Finnair prevozila 14,7 milijona potnikov. Družba Finnair obvladuje 83 letal znamke Airbus, in sicer po oznakah A350-900, A330-300, A321, A320, A319, EMBRAER 190 in ATR 72-500, ter zaposluje 6771 ljudi. V letu 2019 je družba prevozila 173 tisoč ton blaga po celem svetu. Večinski lastnik družbe Finnair je država s 55,8-odstotnim deležem (Letno poročilo Finnair, 2019).

4 ANALIZA VPLIVA MSRP 16 NA RAČUNOVODSKE IZKAZE IN KAZALNIKE IZBRANIH LETALSKIH PREVOZNIKOV

V prvem delu predstavljam trenutno premoženjsko in finančno stanje izbranih letalskih prevoznikov, nato nadaljujem z analizo vpliva MSRP 16 na bilanco stanja in izkaz poslovnega izida. Nazadnje opišem vpliv na izbrane kazalnike in končne ugotovitve, ki izhajajo iz teoretičnega in empiričnega dela.

4.1 Metodologija

V teoretičnem delu magistrskega dela sem proučil MSRP 16 in letalsko-prevozniško industrijo s pomočjo deskriptivno analitičnega pristopa, ki temelji na sekundarnih virih. Viri so pridobljeni iz strokovne literature, znanstvenih člankov, letnih poročil letalsko-prevozniške industrije ter slovenskih revij s področja računovodstva. V empirični del vključujem štiri izbrane letalske prevoznike, ki sem jih predstavil v tretjem poglavju. Pri analizi računovodskih izkazov si pomagam s konsolidiranimi računovodskimi izkazi in propadajočimi pojasnili ter kazalniki. Podatke za analizo sem pridobil iz javno dostopnih letnih poročil izbranih letalskih prevoznikov. Glavni del empiričnega dela je primerjava konsolidiranih računovodskih izkazov pred uveljavitvijo MSRP 16 in po uveljavitvi ter vpliv na izbrane kazalnike in EBITDA.

4.2 Premoženjsko in finančno stanje izbranih letalskih prevoznikov na osnovi pregleda konsolidiranih računovodskih izkazov

Izbrani letalski prevozniki so skladno z določili mednarodnih standardov računovodskega poročanja sprejeli nov standard, MSRP 16, na dan 1. januar 2019. Od izbranih letalskih prevoznikov je skupina EasyJet edina, ki je standard sprejela predhodno, ker se njeno poslovno leto razlikuje od koledarskega.

Trenutno premoženjsko in finančno stanje izbranih letalskih prevoznikov je prikazano na podlagi konsolidiranih računovodskih izkazov, s pomočjo katerih izračunavam tudi ključne kazalnike za analizo. Pri analizi računovodskih izkazov uporabljam letna poročila izbranih letalskih prevoznikov Lufthansa, EasyJet, IAG in Finnair iz leta 2019. Podatki so prikazani v milijonih evrov in so pridobljeni z uradne spletne strani posamezne letalske skupine. Podatki so v skupni valuti evro. Skupina EasyJet v svojem letnem poročilu uporablja domačo valuto britanski funt. Za konverzijo iz funta v evro je uporabljen tečaj na dan bilance stanja 30. september 2019. Vrednost tečaja na dan bilance je 0,897 funta za en evro (ECB, 2020).

4.2.1 Premoženjsko in finančno stanje skupine Lufthansa

V prilogi 1 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Lufthansa za leto 2019. Skupina Lufthansa je v letu 2019 ustvarila 36.424 milijonov evrov prihodkov, od česar je

znašal dobiček iz poslovanja 1.689 milijonov evrov. Lufthansa je v poslovnem letu 2019 ustvarila 1.213 milijonov evrov čistega dobička, kar je 44 % manj kot v preteklem poslovnem letu. V letu 2019 je imela družba 5-odstotno profitno maržo, kar je 3 % manj kot v poslovnem letu 2018 (Letno poročilo Lufthansa, 2019).

V nadaljevanju je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa na dan 31. december 2019. Skupina je v letu 2019 imela 42.659 milijonov evrov sredstev in obveznosti do virov sredstev, v letu 2018 pa le 38.213 milijonov evrov. Pretežni del sredstev predstavljajo dolgoročna sredstva, kot so letala, poslovne stavbe in rezervni deli za letala. Glavni razlog za povišanje sredstev je v implementaciji MSRP 16 v letnih izkazih skupine in povečanju finančnih naložb v finančne instrumente. V letu 2019 je imela skupina 10.256 milijonov kapitala in 32.403 milijonov evrov dolga. Skupina se pretežno financira prek dolgoročnih posojil. Velik del obveznosti predstavljajo rezervacije za pokojnine zaposlenih. Leta 2019 je imela skupina Lufthansa 24-odstotni delež kapitala v obveznostih do virov sredstev (Letno poročilo Lufthansa, 2019).

4.2.2 Premoženjsko in finančno stanje skupine IAG

V prilogi 2 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine IAG za leto 2019. Skupina je leta 2019 ustvarila 25.506 milijonov evrov prihodkov iz poslovanja, kar je 5 % več kot v preteklem letu. V letu 2019 je skupina ustvarila 1.715 milijonov evrov čistega dobička. Profitna marža v letu 2019 je znašala 10 %, kar je 7 % manj kot v letu 2019. (Letno poročilo IAG, 2019).

V nadaljevanju je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine IAG na dan 31. december 2019. Družba IAG je imela ob koncu poslovnega leta 2019 35.661 milijonov sredstev in obveznosti do virov sredstev. Pretežni del sredstev predstavljajo dolgoročna osnovna sredstva, kot so letala in poslovne stavbe in neopredmetena sredstva. Glavni razlog za povišanje sredstev z leta 2018 na leto 2019 je v implementaciji MSRP 16. V letu 2019 je imela skupina 6.829 milijonov kapitala in 28.832 milijonov dolga. Skupina se pretežno financira prek dolgoročnih posojil in obveznosti do dobaviteljev. Velik del kratkoročnih obveznosti predstavljajo odloženi prihodki. Leta 2019 je imela skupina IAG 19 % kapitala v obveznostih do virov sredstev (Letno poročilo IAG, 2019).

4.2.3 Premoženjsko in finančno stanje skupine Easyjet

V prilogi 3 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Easyjet za leto 2019. Skupina EasyJet je leta 2019 ustvarila 7.118 milijonov evrov prihodkov iz poslovanja, kar je 8 % več kot v preteklem letu. V letu 2019 je skupina ustvarila 389 milijonov evrov čistega dobička. Profitna marža v letu 2019 je znašala 7 %, kar je 1 % manj kot v letu 2019 (Letno poročilo Easyjet, 2019).

V nadaljevanju je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet na dan 30. september 2019. Skupina EasyJet je imela ob koncu poslovnega leta 2019 9.100 milijonov evrov sredstev in obveznosti do virov sredstev. Pretežni del sredstev predstavljajo dolgoročna osnovna sredstva, kot so letala in poslovne zgradbe. Glavni razlog za povišanje sredstev z leta 2018 na leto 2019 je v implementaciji MSRP 16. V letu 2019 je imela skupina 3.328 milijonov evrov kapitala in 5.773 milijonov dolga. Skupina se pretežno financira prek dolgoročnih posojil in obveznosti do dobaviteljev. Velik del kratkoročnih obveznosti predstavljajo odloženi prihodki. Leta 2019 je imela družba EasyJet 37 % kapitala v obveznostih do virov sredstev (Letno poročilo Easyjet, 2019).

4.2.4 Premoženjsko in finančno stanje skupine Finnair

V prilogi 4 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida družbe Finnair za leto 2019. Skupina je leta 2019 ustvarila 3.154 milijonov evrov prihodkov iz poslovanja, kar je 8 % več kot v preteklem letu. V letu 2019 je skupina ustvarila 74 milijonov evrov čistega dobička. Profitna marža v letu 2019 je znašala 2 %, kar je 2 % manj kot v letu 2019 (Letno poročilo Finnair, 2019).

V nadaljevanju je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine Finnair na dan 31. december 2019. Skupina Finnair je imela ob koncu poslovnega leta 2019 3.878 milijonov evrov sredstev in obveznosti do virov sredstev. Pretežni del sredstev predstavljajo dolgoročna osnovna sredstva, kot so letala in poslovne zgradbe in kratkoročne finančne naložbe. V letu 2019 je imela skupina 966 milijonov evrov kapitala in 2.912 milijonov evrov dolga. Skupina pretežno financira svoja sredstva prek dolgoročnih in kratkoročnih najemov. Velik del kratkoročnih obveznosti predstavljajo odloženi prihodki. Leta 2019 je imela skupina Finnair 25 % kapitala v obveznostih do virov sredstev (Letno poročilo Finnair, 2019).

4.3 Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze izbranih letalskih prevoznikov

V točkah 4.3.1 do 4.3.4 prikazujem vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze izbranih letalskih prevoznikov. Pri tem uporabljam podatke za poslovno leto 2018, pridobljene iz letnih poročil leta 2019. Prikazujem prilagoditve za MSRP 16, ki jih posamezna skupina razkriva v letnem poročilu v postavkah bilance stanja in izkaza poslovnega izida.

4.3.1 Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine Lufthansa

Skupina Lufthansa je prvič implementirala MSRP 16 z začetkom januarja 2019. Pri tem je približno dve milijardi evrov iz naslova poslovnih najemov pripoznala v bilanci stanja. Pretežni del najemov predstavljajo najeta letala, najem letalskih hangarjev, skladišč,

proizvodnih delavnic, čakalnic na letališču in poslovnih prostorov. Lufthansa v manjši meri najema tudi letalske motorje. Družba Lufthansa pretežno najema zemljišča in stavbe za obdobje 36 let (Letno poročilo, Lufthansa 2019).

V tabeli 3 je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa za leto 2018 na dan 31. december 2018, prilagojena za implementacijo MSRP 16 na dan 1. januar 2019. Skupina Lufthansa je leto 2018 zaključila pred implementacijo standarda, zato je januarja poročala razlike, ki so nastale iz naslova uveljavitve MSRP 16.

Bilančna vsota se je povečala za 1.951 milijonov evrov, kar je 5-odstotno povečanje glede na 31. december 2018. Povečanje bilančne vsote je posledica povečanja osnovnih sredstev. Na strani sredstev je največje povišanje v kategoriji nepremičnine, naprave in druga oprema, ki so se z implementacijo MSRP 16 povečale za 1.531 milijonov evrov. Povišanje sredstev je razvidno tudi v vrednosti letal in rezervnih letalskih motorjev.

Ti so se povišali za 401 milijon evrov. Na strani obveznosti do virov sredstev je povišanje razvidno predvsem v postavki dolgoročnega zadolževanja, kjer je družba povišala obveznosti za 1.599 milijonov evrov. V postavki kratkoročnega zadolževanja je družba povišala svoje obveznosti za 359 milijonov evrov. Ob tem pa je prišlo do znižanja ostalih finančnih obveznosti za sedem milijonov evrov. Iz podatkov, pridobljenih v letnem poročilu Lufthanse, je razvidno, da je imel MSRP 16 pomemben vpliv na bilanco stanja.

Skupina ne razkriva vpliva MSRP 16 na izkaz poslovnega izida in na izkaz denarnih tokov.

Tabela 3: Konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa, prilagojena za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
SREDSTVA			
Dolgoročna sredstva	27.559	1.951	29.510
Neopredmetena sredstva	1.381	0	1.381
Druga neopredmetena sredstva	512	19	531
Letalski in rezervni motorji	16.776	401	17.177
Rezervni deli za letala	2.133	0	2.133
Nepremičnine, naprave in druga oprema	2.221	1.531	3.752
Naložbe po kapitalski metodi	650	0	650
Druge kapitalske naložbe	246	0	246
Dolgoročni vrednostni papirji	41	0	41
Dolgoročne finančne naložbe	512	0	512
Izvedeni finančni instrumenti	828	0	828

Se nadaljuje

Tabela 3: Konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa, prilagojena za MSRP 16 (nad.)

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Odloženi stroški	118	0	118
Dolgoročne terjatve za davek	10	0	10
Odložene terjatve za davek	2.131	0	2.131
Kratkoročna sredstva	10.654	0	10.654
Zaloge	968	0	968
Pogodbena sredstva	234	0	234
Terjatve do kupcev in druge terjatve	5.576	0	5.576
Izvedeni finančni instrumenti	357	0	357
Odloženi stroški	217	0	217
Kratkoročne terjatve za davek	58	0	58
Vrednostni papirji	1.735	0	1.735
Denar in denarni ustrezniki	1.500	0	1.500
Sredstva za prodajo	9	0	9
Skupaj sredstva	38.213	1.951	40.164
KAPITAL IN OBVEZNOSTI			
Osnovni kapital	1.217	0	1.217
Kapitalske rezerve	343	0	343
Zadržani dobiček	4.555	0	4.555
Druge rezerve	1.185	0	1.185
Čisti dobiček/izguba	2.163	0	2.163
Neobvladujoči delež	110	0	110
Skupaj kapital	9.573	0	9.573
Dolgoročne obveznosti	12.425	1.592	14.017
Rezervacije za pokojnine	5.865	0	5.865
Druge rezervacije	537	0	537
Dolgoročna posojila	5.008	0	5.008
Pogodbene obveznosti	22	0	22
Obveznosti iz dolgoročnega najema	0	1.599	1.599
Druge finančne obveznosti	137	-7	130
Odloženi prihodki	51	0	51
Izvedeni finančni instrumenti	222	0	222
Odložene obveznosti za davek	583	0	583
Kratkoročne obveznosti	16.215	359	16.574
Druge rezervacije	894	0	894
Kratkoročna posojila	1.677	0	1.677
Obveznosti iz kratkoročnega najema	0	359	359
Poslovne in druge finančne obveznosti	5.720	0	5.720
Rezervacije za terjatve do kupcev	3.969	0	3.969
Druge pogodbene obveznosti	2.391	0	2.391
Odloženi prihodki	388	0	388
Izvedeni finančni instrumenti	393	0	393
Rezervacije za pokojnine	783	0	783
Skupaj obveznosti	28.640	1.951	30.591
Skupaj obveznosti do virov sredstev	38.213	1.951	40.164

Vir: Letno poročilo skupine Lufthansa 2019.

4.3.2 Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine IAG

Skupina IAG je MSRP 16 implementirala s 1. januarjem 2019. Obveznosti, po definiciji najem, so bile ocenjene na podlagi preostalih plačil najemodajalcu, pomnožene z diskontirano stopnjo izposoje tovrstnih sredstev in s tečajnimi razlikami na dan 1. januar 2019. V pojasnilih bilance stanja skupina navaja, da je bila sprememba narejena samo na poslovnih najemih. Pri tem se finančni najemi ne spreminjajo (Letno poročilo IAG, 2019).

Sprejetje MSRP 16 je od skupine IAG zahtevalo številne presoje, ocene in predpostavke. Mednje sodijo (IAG, 2019):

- predvideni rok najema: obdobje vsakega najema temelji na prvotnem roku najema, razen v primeru, da je vodstvo zaznalo možnost za podaljšanje najema. Ta odločitev je bila sprejeta na podlagi prihodnjih načrtov in zgodovinskih izkušenj na področju razširitve poslovanja;
- diskontna stopnja: skupina IAG je ocenila diskontne stopnje na prihodnjih najemninah, ki so bile izračunane na podlagi netvegane komponente na tečajih londonske medbančne obrestne mere s kratico LIBOR, ki so na voljo v valuti najema. Za prihodnje obveznosti najema letal bo skupina uporabila implicitno obrestno mero v najemu;
- dogovori na terminalih: skupina IAG je pregledala pogodbe na letaliških terminalih, da bi ugotovila, ali obstajajo elementi pogodbe, ki jih je treba opredeliti kot najeme. Dodatnih najemov ni bilo.

V tabeli 4 je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine IAG, prilagojena za vplive implementacije MSRP 16. Družba IAG je 1. januarja 2019 povečala sredstva in obveznosti do virov sredstev za vplive MSRP 16. Zaradi uvedbe MSRP 16 se je bilančna vsota povečala za 4.580 milijonov evrov, kar je približno 16 % bilančne vsote leta 2018. Na strani sredstev je bilo največje povečanje na nepremičninah, napravah in drugi opremljeni. Skupina ima v najemu predvsem letala, letalska skladišča in poslovne prostore (Letno poročilo IAG, 2019).

Zaradi uvedbe MSRP 16 se je družbi znižal kapital za 550 milijonov evrov. To je predvsem zaradi predvidenih rokov najema in diskontnih stopenj, ki so bile uporabljene za oceno bodočih obveznosti iz najemnih pogodb (Letno poročilo IAG, 2019).

Največjega povišanja med obveznostmi so bile deležne dolgoročne obveznosti, ki so se povišale za 4.270 milijonov evrov. Dolgoročna najeta posojila so se povišala za 4.315 milijonov evrov in rezervacije za 120 milijonov evrov. Skupina je povišala kratkoročna najeta posojila za 880 milijonov evrov (Letno poročilo IAG, 2019).

Tabela 4: Konsolidirana bilanca stanja skupine IAG, prilagojena za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
SREDSTVA		2018	
Dolgoročna sredstva	17.941	4.615	22.556
Nepremičnine, naprave in druga oprema	12.437	4.485	16.922
Neopredmetena sredstva	3.198	0	3.198
Dolgoročne naložbe	31	0	31
Druge kapitalske naložbe	80	0	80
Naložbe v pokojninski sklad	1.129	0	1.129
Izvedeni finančni instrumenti	221	0	221
Dolgoročne terjatve za davek	536	130	666
Ostala dolgoročna sredstva	309	0	309
Kratkoročna sredstva	10.093	-35	10.058
Zaloge	509	0	509
Poslovne terjatve	1.597	0	1.597
Druga kratkoročna sredstva	1.175	-35	1.140
Kratkoročne terjatve za davek	383	0	383
Izvedeni finančni instrumenti	155	0	155
Druge naložbe	2.437	0	2.437
Denar in denarni ustrezniki	3.837	0	3.837
Skupaj sredstva	28.034	4.580	32.614
KAPITAL IN OBVEZNOSTI			
Osnovni kapital	996	0	996
Preneseni dobiček	6.022	0	6.022
Lastne delnice	-68	0	-68
Druge rezerve	-236	-550	-786
Neobvladujoči delež	6	0	6
Skupaj kapital	6.720	-550	6.170
Dolgoročne obveznosti	10.264	4.270	14.534
Dolgoročna posojila	6.633	0	6.633
Obveznosti iz dolgoročnega najema	0	4.315	4.315
Rezervacije za pokojnine	289	0	289
Odložene davčne obveznosti	453	-40	413
Dolgoročne rezervacije	2.268	120	2.388
Izvedeni finančni instrumenti	423	0	423
Druge dolgoročne obveznosti	198	-125	73
Kratkoročne obveznosti	11.050	860	11.910
Kratkoročna posojila	876	0	876
Obveznosti iz kratkoročnega najema	0	880	880

Se nadaljuje

Tabela 4: Konsolidirana bilanca stanja skupine IAG, prilagojena za MSRP 16 (nad.)

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Poslovne in druge obveznosti	3.959	0	3.959
Odloženi prihodki od prodaje	4.835	0	4.835
Izvedeni finančni instrumenti	656	0	656
Kratkoročne obveznosti za davek	165	-20	145
Kratkoročne rezervacije	559	0	559
Skupaj obveznosti	21.314	5.130	26.444
Skupaj obveznosti do virov sredstev	28.034	4.580	32.614

Vir: Letno poročilo skupine IAG 2019.

V tabeli 5 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine IAG, ki je prilagojen z vplivom implementacije MSRP 16. Novi standard MSRP 16 je imel negativen vpliv na izkaz poslovnega izida za 59 milijonov evrov. Največji odmik je imela skupina na postavki poslovnih najemov letal in postavki nepremičnin in IT-stroškov, ki se je z uveljavitvijo MSRP 16 premestil v postavko amortizacije osnovnih sredstev. Če bi skupina IAG uvedla MSRP 16 v letu 2018, bi čisti poslovni izid znašal 2.838 milijonov evrov. Skupina IAG ne razkriva vpliva na izkaz denarnih tokov (IAG, 2019).

Tabela 5: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine IAG, prilagojen za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Prihodki	21.401	-	21.401
Prihodki iz tovarne dejavnosti	1.173	-	1.173
Drugi prihodki	1.684	-	1.684
Skupni prihodki	24.258	-	24.258
Stroški dela	-4.352	-	-4.352
Stroški goriva, olja in pristojbine za emisije	-5.283	-	-5.283
Drugi obratovalni stroški	-2.740	7	-2.733
Pristajanja in pristojbine letal	-2.184	-	-2.184
Stroški vzdrževanja letal	-1.828	-29	-1.857
Informacijski in drugi stroški	-930	129	-801
Stroški prodaje	-1.046	-	-1.046
Amortizacija	-1.254	-742	-1.996
Stroški operativnega najema letal	-890	890	-
Valutne razlike	-73	-	-73
Poslovni izid iz poslovanja	3.678	255	3.933
Finančni odhodki	-231	-330	-561
Finančni prihodki	41	-	41

Se nadaljuje

Tabela 5: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine IAG, prilagojen za MSRP 16 (nad.)

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Obresti posojila za financiranje pokojnin	27	–	27
Preračunavanje valut	–19		–19
Drugi stroški	–9	–	–9
Poslovni izid pred obdavčitvijo	3.487	–75	3.412
Davek od dohodka pravnih oseb	–590	16	–574
Čisti poslovni izid	2.897	–59	2.838

Vir: Letno poročilo skupine IAG 2019.

4.3.3 Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine EasyJet

Skupina EasyJet je MSRP 16 implementirala s 1. oktobrom 2018. Glavni razlog za predhodno implementacijo standarda je, da skupina EasyJet nima poslovnega leta enakega koledarskemu. Poslovno leto skupine EasyJet traja od 1. oktobra do 30. septembra. EasyJet v svojem letnem poročilu navaja razlike v bilanci stanja leta 2018. Pri tem ne navaja vpliva na izkaz poslovnega izida in izkaz denarnih tokov leta 2018. Iz bilance stanja je razviden vpliv MSRP 16 predvsem na postavki nepremičnin, naprav in druge opreme. Pri tem so uporabili enake diskontne stopnje za podobna sredstva, da bi ocenili dejansko preostalo vrednost sredstev, ki so v poslovnem najemu. Skupina EasyJet se je dodatno osredotočila na najemne pogodbe, ki bi lahko bile predmet podaljšanja. Pogodbe, ki so po vsebini krajše od 12 mesecev, ne bodo deležne nikakršnih sprememb zaradi implementacije MSRP 16 (Letno poročilo Easyjet, 2019).

EasyJet je imel 30. septembra 2019 84 letal in šest nepremičnin v poslovnem najemu. 1. septembra 2019 je skupina EasyJet najeta sredstva kapitalizirala skladno z MSRP 16. Kapitalizirala je tudi rezervacije, ki so bile oblikovane za bodoča popravila letal in obnove zgradb. Doba koristnosti letal v družbi EasyJet znaša 23 let, rezervnih delov za letala pa 14 let. Najemi zgradb trajajo od pet do deset let, odvisno od pogodbe (Easyjet, 2019).

V tabeli 6 je prikazana konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet za leto 2018, prilagojena za vplive implementacije MSRP 16. Skupina EasyJet je 1. oktobra 2018 povišala sredstva in obveznosti do virov sredstev za vplive MSRP 16. Zaradi uvedbe MSRP 16 se je bilančna vsota povišala za 545 milijonov evrov, kar je približno 7 % bilančne vsote leta 2018. Na strani sredstev je bilo največje povišanje na nepremičninah, napravah in drugi opremi, te so se povišale za 554 milijonov evrov. Skupina ima v najemu predvsem letala in zgradbe. Zaradi uvedbe MSRP 16 se je družbi znižal kapital za 40 milijonov evrov. To je predvsem zaradi predvidenih rokov najema in diskontnih stopenj, ki so bile uporabljene za oceno bodočih obveznosti iz najemnih pogodb. Največjega povišanja med obveznostmi so bile deležne dolgoročne obveznosti iz najemnin, ki so se povišale za 532 milijonov evrov.

Dolgoročna najeta posojila so se znižala za 99 milijonov evrov in rezervacije so se povečale za 20 milijonov evrov. Skupina je znižala kratkoročna najeta posojila za 10 milijonov evrov in povečala kratkoročne obveznosti za posojila za 169 milijonov evrov. MSRP 16 je imel pomemben vpliv na bilanco stanja skupine EasyJet (Letno poročilo Easyjet, 2019).

Skupina EasyJet ne prikazuje vpliva MSRP 16 na konsolidirani izkaz poslovnega izida v letu 2018. Podatki so na voljo samo za poslovno leto 2019. Enako velja za konsolidirani izkaz denarnih tokov (Letno poročilo Easyjet, 2019).

Tabela 6: Konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet, prilagojena za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
SREDSTVA			
Dolgoročna sredstva	5.567	554	6.122
Dobro ime	407	0	407
Druga neopredmetena sredstva	202	0	202
Osnovna sredstva	4.615	554	5.169
Izvedeni finančni instrumenti	195	0	195
Kapitalske naložbe	0	0	0
Dolgoročne finančne naložbe	12	0	12
Druga dolgoročna sredstva	136	0	136
Kratkoročna sredstva	2.229	-9	2.220
Terjatve do kupcev in druge terjatve	453	-9	444
Izvedeni finančni instrumenti	245	0	245
Terjatve za davek	0	0	0
Denarni depoziti	388	0	388
Denar in denarni ustrezniki	1.143	0	1.143
Skupaj sredstva	7.796	545	8.341
KAPITAL IN OBVEZNOSTI			
Kapital in rezerve	3.604	-40	3.564
Osnovni kapital	120	0	120
Preneseni dobiček	735	0	735
Rezerve dobička	333	-2	331
Prevajalne rezerve	1	0	1
Zadržani dobiček	2.415	-38	2.377
Skupaj kapital	3.604	-40	3.564
Dolgoročne obveznosti	1.895	434	2.329
Dolgoročna posojila	1.079	-99	980
Obveznosti iz dolgoročnega najema	0	532	532
Izvedeni finančni instrumenti	8	0	8
Dolgoročno odloženi prihodki	20	-13	7
Rezervacije za odpravnine	32	0	32
Rezervacije za obveznosti in stroške	373	20	394
Dolgoročne terjatve za davek	382	-6	377

Se nadaljuje

Tabela 6: Konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet, prilagojena za MSRP 16 (nad.)

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Kratkoročne obveznosti	2.297	152	2.448
Poslovne in druge obveznosti	1.140	-10	1.130
Kratkoročno odloženi prihodki	978	0	978
Kratkoročna posojila	10	-10	0
Obveznosti iz kratkoročnega najema	0	169	169
Izvedeni finančni instrumenti	27	0	27
Kratkoročne obveznosti za davek	10	0	10
Rezervacije za obveznosti in stroške	132	2	134
Skupaj obveznosti	4.192	585	4.777
Skupaj obveznosti do virov sredstev	7.796	545	8.341

Vir: Letno poročilo skupine EasyJet 2019.

4.3.4 Vpliv MSRP 16 na konsolidirane računovodske izkaze skupine Finnair

Skupina Finnair je MSRP 16 implementirala s 1. januarjem 2019. Pri tem je uporabila retrospektivno metodo. Vpliv na računovodske izkaze je prikazala za nazaj z začetkom v poslovnem letu 2018. Zaradi implementacije MSRP 16 se je družbi povišala vrednost sredstev za 1.005 milijonov evrov, kar je 25-odstotno povišanje glede na prvotno stanje. Prav tako je imela skupina razlike v izkazu poslovnega izida, kjer se je poslovni izid izboljšal za 55 milijonov evrov. Implementacija MSRP 16 ima pomemben vpliv na računovodske izkaze skupine Finnair (Finnair, 2019).

V skladu s pojasnili bilance stanja ima skupina v najemu pretežno letala in zgradbe, v manjši meri pa tudi avtomobile, rezervne letalske motorje in delovna vozila na letališčih. Poleg najema za letala skupina kapitalizira tudi rezervacije za morebitna investicijska vzdrževanja letal. Ali se tovrstni stroški kapitalizirajo, je odvisno od tega, ali so stroški nujni za delovanje sredstva. Skupina Finnair ne uporablja MSRP 16 na sredstvih z nižjo vrednostjo, ki niso materialna za skupino v skladu z MRS 1, in za najeme, krajše od 12 mesecev. Stroški, ki so povezani s tovrstnimi najemi, so odvedeni skozi poslovni izid linearno prek stroškov storitev (Finnair, 2019).

V tabeli 7 je prikazana bilanca stanja skupine Finnair za leto 2018, prilagojena za vplive implementacije MSRP 16. Skupina Finnair je 1. januarja 2018 povečala sredstva in obveznosti do virov sredstev za vplive MSRP 16. Zaradi uvedbe MSRP 16 se je bilančna vsota povišala za 1.005 milijonov evrov, kar je približno 35 % bilančne vsote leta 2018. Na strani sredstev je bilo največje povišanje v kategoriji dolgoročnih sredstev. Skupina Finnair pretežno najema letala, zato je povišanje največje na postavki letalske flote, in sicer 834 milijonov evrov. Prav tako so se povišala sredstva v kategoriji druga sredstva za kar 164 milijonov. Zaradi uvedbe MSRP 16 se je skupini znižal kapital za 57 milijonov evrov. Največjega povišanja v obveznostih so bile deležne dolgoročne obveznosti iz najemnin, ki

so se povišale za 945 milijonov evrov. Druge obveznosti so se povišale za 57 milijonov evrov in rezervacije so se povišale za 11 milijonov evrov. MSRP 16 je imel pomemben vpliv na bilanco stanja skupine Finnair (Letno poročilo Finnair, 2019).

Tabela 7: Konsolidirana bilanca stanja skupine Finnair, prilagojena za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
SREDSTVA			
Dolgoročna sredstva	1.494	987	2.481
Neopredmetena sredstva	20	0	20
Letala	1.280	-45	1.235
Pravica za uporabe letal	0	834	834
Druga osnovna sredstva	186	-13	173
Pravica do uporabe drugih osnovnih sredstev	0	164	164
Druga dolgoročna sredstva	8	46	53
Kratkoročna sredstva	1.393	18	1.410
Zaloge in rezervni deli	25	6	31
Terjatve do kupcev in druge terjatve	242	0	242
Izvedeni finančni instrumenti	52	0	52
Druge finančne naložbe	892	12	904
Denar in denarni ustrezniki	181	0	181
Skupna sredstva	2.887	1.005	3.891
KAPITAL IN OBVEZNOSTI			
Osnovni kapital	75	0	75
Drugi lastniški kapital	940	-57	884
Skupni kapital	1.016	-57	959
Dolgoročne obveznosti	747	1.000	1.746
Obveznosti iz dolgoročnega najema	0	945	945
Druge dolgoročne obveznosti	587	57	644
Obveznosti za pokojnine	6	0	6
Dolgoročne rezervacije	79	11	90
Odložene davčne obveznosti	74	-14	60
Kratkoročne obveznosti	1.125	62	1.187
Obveznosti iz kratkoročnega najema	0	46	46
Druge kratkoročne obveznosti	132	16	148
Kratkoročne rezervacije	21	0	21
Obveznosti do dobaviteljev	91	0	91
Izvedeni finančni instrumenti	81	0	81
Odloženi prihodki	475	0	475
Rezervacije za pokojnine	139	0	139
Druge obveznosti	173	0	173
Obveznosti v zvezi s sredstvi za prodajo	11	0	11
Skupne obveznosti	1.871	1.061	2.933
Skupni kapital in obveznosti	2.887	1.005	3.892

Vir: Letno poročilo skupine Finnair 2019.

V tabeli 8 je prikazan konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Finnair, ki je prilagojen za vpliv implementacije MSRP 16. Novi standard MSRP 16 je imel negativen vpliv na poslovni izid za 44 milijonov evrov. Največji odmik je imela skupina na podstavki stroškov poslovnih najemov. Stroški najemov so se znižali za 155 milijonov evrov (Letno poročilo Finnair, 2019).

Na drugi strani se je amortizacija povišala za 130 milijonov evrov. Stroški financiranja so se povišali za 111 milijonov evrov. Če bi skupina Finnair uvedla MSRP 16 v letu 2018, bi čisti poslovni izid znašal 107 milijonov evrov. (Letno poročilo Finnair, 2019).

Skupina Finnair razkriva vpliv na izkaz denarnega toka, in sicer je vpliv manj kot 5 % celotnega denarnega toka (Letno poročilo Finnair, 2019).

Tabela 8: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Finnair, prilagojen za MSRP 16

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Prihodki	2.835	–	2.835
Drugi poslovni prihodki	74	–	74
Skupni prihodki	2.908	–	2.908
Stroški dela	–433	6	–427
Stroški goriva	–581	–	–581
Stroški najemnin	–155	155	1
Material in rezervni deli	–169	1	–169
Prometne pristojbine	–301	–	–301
Stroški prodaje, trženja in distribucije	–92	–	–92
Stroški zemeljske oskrbe in prehrane	–257	–	–257
Stroški za turistično dejavnost	–113	–	–113
Storitve za potnike	–	2	2
Drugi stroški	–331	–	–331
Premoženjski, informacijski in drugi stroški	–	20	20
EBITDA	476	184	660
Amortizacija in slabitev osnovnih sredstev	–306	–285	–436
Primerljivi poslovni izid iz poslovanja	169	55	224
Konverzija tujih valut	–5	–	–5

Se nadaljuje

Tabela 8: Konsolidiran izkaz poslovnega izida skupine Finnair, prilagojen za MSRP 16 (nad.)

V milijonih evrov	2018	MSRP 16	2018 + MSRP 16
Dobički in izgube pri prodaji letal in druge transakcije	43	–	43
Poslovni izid iz poslovanja	207	55	262
Finančni prihodki	–2	1	–2
Finančni odhodki	–16	–111	–127
Poslovni izid pred obdavčitvijo	189	–55	134
Davek od dohodka pravnih oseb	–38	11	–27
Čisti poslovni izid	151	–44	107

Vir: Letno poročilo skupine Finnair 2019.

4.4 Vpliv MSRP 16 na kazalnike izbranih letalskih prevoznikov

Pri prikazu kazalnikov uporabljam podatke letnih poročil iz leta 2019, kjer skupine navajajo vplive MSRP 16 in prilagoditve na končno bilanco stanja za poslovno leto 2018. Kazalnike sem izračunal iz konsolidiranih računovodskih izkazov izbranih letalskih prevoznikov (Igličar & Hočevar & Zaman Groff, 2013). Pri analizi kazalnikov primerjam kazalnike pred uvedbo MSRP 16 na dan bilance stanja leta 2018 in kazalnike po uvedbi MSRP 16 z upoštevanimi prilagoditvami. Dobljene rezultate primerjam med seboj in pojasnim njihov pomen. V svojo analizo vključujem kazalnike stanja financiranja, kazalnike investiranja, kazalnike plačilne sposobnosti, kazalnike gospodarnosti, kazalnike donosnosti in kazalnike EBITDA.

4.4.1 Kazalniki stanja financiranja

Prva skupina kazalnikov so kazalniki stanja financiranja. V magistrsko delo sem vključil štiri kazalnike stanja financiranja: delež kapitala v financiranju, delež dolgoročnega in trajnega financiranja, delež kratkoročnega financiranja in kazalnik finančnega vzvoda. Kazalniki stanja financiranja prikazujejo način financiranja izbranih letalskih prevoznikov in pojasnjujejo vrsto dolga, ki ga ima posamezna skupina. Pomembni so predvsem za potencialne investitorje, posojilodajalce, latnike in poslovne partnerje (Igličar & Hočevar & Zaman Groff, 2013).

Po opravljeni analizi bilance stanja v poglavju 4.3 je jasno razvidno, da ima MSRP 16 pomemben vpliv na strukturo financiranja posameznega letalskega prevoznika, predvsem

zaradi povišanja dolga iz naslova najemov. Pričakuje se, da bo vpliv povečanja dolga znotraj obveznosti do virov sredstev razviden tudi v kazalnikih financiranja.

S kazalnikom deleža kapitala v financiranju (1) pojasnujemo, kolikšen je delež kapitala znotraj obveznosti do virov sredstev. S kazalnikom deleža dolgoročnega financiranja (2) prikazujemo delež kapitala, dolgoročnega dolga in rezervacij znotraj obveznosti do virov sredstev. S kazalnikom deleža kratkoročnega financiranja (3) prikazujemo odstotek kratkoročnega dolga in pasivnih časovnih razmejitev znotraj obveznosti do virov sredstev. S kazalnikom finančnega vzvoda (4) prikazujemo razmerje med dolgom in kapitalom v obveznostih.

$$\text{Delež kapitala v financiranju} = \frac{\text{Kapital}}{\text{Obveznosti do virov sredstev}} \quad (1)$$

$$\begin{aligned} &\text{Delež dolgoročnega in trajnega financiranja} \\ &= \frac{\text{Kapital} + \text{Dolgoročni dolg} + \text{Rezervacije}}{\text{Obveznosti do virov sredstev}} \quad (2) \end{aligned}$$

$$\text{Delež kratkoročnega financiranja} = \frac{\text{Kratkoročni dolg} + \text{PČR}}{\text{Obveznosti do virov sredstev}} \quad (3)$$

$$\text{Kazalnik finančnega vzvoda} = \frac{\text{Dolg}}{\text{Kapital}} \quad (4)$$

V tabeli 9 je prikazan vpliv izbranih kazalnikov stanja financiranja pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 za izbrane letalske prevoznike. Razvidno je, da ima MSRP 16 pomemben vpliv na kazalnike stanja financiranja izbranih letalskih prevoznikov.

Z vključitvijo najemov v dolgoročne obveznosti se je delež kapitala v obveznostih do virov sredstev znižal. Prav tako se je spremenilo razmerje med kratkoročnim in dolgoročnim dolgom, kar vpliva na delež kratkoročnega financiranja (3) izbranih letalskih prebežnikov. Navsezadnje povišanje dolga iz naslova najemov vpliva na kazalnik finančnega vzvoda (4).

Razmerje med dolgom in kapitalom se je povišalo za vse letalske prevoznike. Višji kot je kazalnik finančnega vzvoda (4), bolj je skupina tvegana za posojilodajalce. Največji odmik je imela skupina Finnair, ki je povišala dolgoročne obveznosti za eno milijardo evrov, kar je približno tretjina prvotnih obveznosti do virov sredstev pred uvedbo MSRP 16.

Tabela 9: Kazalniki stanja financiranja pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki stanja financiranja	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina Easyjet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6
(1) Delež kapitala v financiranju	0,25	0,24	0,24	0,19	0,46	0,43	0,35	0,25
(2) Delež dolgoročnega in trajnega financiranja	0,60	0,63	0,63	0,65	0,72	0,72	0,62	0,70
(3) Delež kratkoročnega financiranja	0,42	0,41	0,39	0,37	0,30	0,29	0,39	0,30
(4) Kazalnik finančnega vzvoda	2,99	3,20	3,17	4,29	1,16	1,34	1,84	3,06

Vir: lastno delo.

4.4.2 Kazalniki investiranja

Druga skupina kazalnikov so kazalniki stanja investiranja, ki prikazujejo strukturo celotnih sredstev izbranih letalskih prevoznikov. V magistrsko delo sem vključil zgolj kazalnik deleža dolgoročnih sredstev (5), ker je najprimernejši za analizo sredstev v bilanci stanja izbranih letalskih prevoznikov. Kazalniki investiranja so predvsem pomembni za odločanje o morebitnih investicijah znotraj skupine.

Iz poglavja 4.3. ugotavljam, da ima MSRP 16 pomemben vpliv na sredstva izbranega letalskega prevoznika. Pri vseh izbranih letalskih prevoznikih vidim povišanje dolgoročnih sredstev, prav tako se pričakuje vpliv na kazalnike investiranja.

Povišanje kazalnika deleža dolgoročnih sredstev (5) je rezultat povišanja izkazanih dolgoročnih sredstev za najeta letala in dolgoročne najeme poslovnih prostorov ter letalskih hangarjev. Iz tabele 10 je najvišji vpliv razviden pri skupini Finnair, kjer se je kazalnik po uvedbi MSRP 16 povišal za 12 odstotnih točk. Skupina Finnair ima večji del letal v poslovnem najemu.

$$\text{Delež dolgoročnih sredstev} = \frac{\text{Dolgoročna sredstva}}{\text{Celotna sredstva}} \quad (5)$$

Tabela 10: Kazalniki investiranja pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki investiranja	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina Easyjet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6
(5) Delež dolgoročnih sredstev	0,72	0,73	0,64	0,69	0,71	0,73	0,52	0,64

Vir: lastno delo.

4.4.3 Kazalniki plačilne sposobnosti

Tretja skupina kazalnikov so kazalniki plačilne sposobnosti, ki pomagajo posojilodajalcem oceniti, ali je podjetje zmožno poravnati svoje obveznosti. V magistrsko delo sem vključil zgolj kazalnik dolgoročnega in trajnega financiranja dolgoročnih sredstev (6) (Igličar & Hočevnar & Zaman Groff, 2013).

Iz poglavja 4.3. ugotavljam, da ima MSRP 16 pomemben vpliv na dolgoročna sredstva in obveznosti izbranega letalskega prevoznika. Pri vseh izbranih letalskih prevoznikih je opaziti tako povišanje dolgoročnih sredstev kot tudi obveznosti. Večjega vpliva na kazalnike plačilne sposobnosti zato ni pričakovati.

Kazalnik dolgoročnega in trajnega financiranja (6) prikazuje razmerje med dolgoročnimi in trajnimi viri financiranja in dolgoročnimi sredstvi. Če skupina v celoti pokriva svoja dolgoročna sredstva z dolgoročnimi obveznostmi, kapitalom in rezervacijami, je vrednost kazalnika enaka 1.

Skupina Lufthansa, skupina IAG in skupina EasyJet imajo kazalnik dolgoročnega in trajnega financiranja nižji od 1, kar pomeni, da del dolgoročnih sredstev financirajo s kratkoročnim dolgom. Skupina Finnair je edina izmed izbranih letalskih prevoznikov, ki vsa dolgoročna sredstva financira s pomočjo dolgoročnih in trajnih virov financiranja.

Pri vseh izbranih letalskih prevoznikih je razvidno znižanje kazalnika dolgoročnega in trajnega financiranja (6), ki je rezultat povišanja kratkoročnih obveznosti iz najemov, ki zapadejo v plačilo v obdobju, ki je krajše od leta dni.

Dolgoročno in trajno financiranje dolgoročnih sredstev

$$= \frac{\text{Kapital} + \text{Dolgoročne obveznosti} + \text{Rezervacije}}{\text{Dolgoročna sredstva}} \quad (6)$$

Tabela 11: Kazalniki plačilne sposobnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki plačilne sposobnosti	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina Easyjet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16
(6) Dolgoročno in trajno financiranje dolgoročnih sredstev	0,80	0,80	0,98	0,94	1,01	0,98	1,19	1,10

Vir: lastno delo.

4.4.4 Kazalniki gospodarnosti

Četrta skupina kazalnikov so kazalniki gospodarnosti, ki prikazujejo učinkovitost poslovanja izbranih letalskih prevoznikov oziroma razmerje med prihodki in odhodki. Pri analizi kazalnikov gospodarnosti sem vključil zgolj kazalnik gospodarnosti poslovanja (7). Podatki so pridobljeni iz izkaza poslovnega izida posameznega letalskega prevoznika (Igličar & Hočevar & Zaman Groff, 2013).

Iz poglavja 4.3 ugotavljam, da MSRP 16 nima pomembnega vpliva na končni poslovni izid posameznega letalskega prevoznika. Vpliva pretežno na prerazporeditev stroškov storitev v stroške amortizacije.

Tabela 12: Kazalniki gospodarnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki gospodarnosti	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina Easyjet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16
(7) Gospodarnost poslovanja	1,08	n.p.	1,18	1,19	1,16	1,18	1,13	1,15

Vir: lastno delo.

$$\text{Gospodarnost poslovanja} = \frac{\text{Poslovni prihodki}}{\text{Poslovni odhodki}} \quad (7)$$

Skupina Lufthansa ne razkriva vpliva MSRP 16 na konsolidiran izkaz poslovnega izida, zato kazalnika gospodarnosti poslovanja ne moram izračunati. Pri vseh ostalih je razvidno povišanje kazalnika gospodarnosti poslovanja (7).

4.4.5 Kazalniki donosnosti

Peta skupina kazalnikov so kazalniki donosnosti, ki pojasnjujejo delež čistega dobička, ustvarjenega za lastnike s pomočjo sredstev in kapitala. Kazalniki donosnosti jasno prikazujejo ekonomsko učinkovitost skupine ter so ključnega pomena za lastnike in potencialne investitorje.

Iz poglavja 4.3 ugotavljam, da ima MSRP 16 pomemben vpliv na dolgoročna sredstva in obveznosti izbranega letalskega prevoznika, kar pomeni, da vpliva tudi na čisto donosnost kapitala (8) in čisto donosnost sredstev (9). Višji kot so kazalniki, bolj je skupina učinkovita pri svojem poslovanju in bolj privlačna za potencialne investicije.

Zaradi implementacije MSRP 16 se je skupinama IAG in EasyJet zvišala čista dobičkonosnost sredstev (8) za eno odstotno točko zaradi višjih povprečnih sredstev. Kazalnik čiste donosnosti kapitala (9) se je zvišal zaradi nižjega povprečnega kapitala.

$$\text{Čista donosnost sredstev (ROA)} = \frac{\text{Čisti poslovni izid}}{\text{Povprečno stanje sredstev}} \quad (8)$$

$$\text{Čista donosnost kapitala (ROE)} = \frac{\text{Čisti poslovni izid}}{\text{Povprečno stanje kapitala}} \quad (9)$$

Tabela 13: Kazalniki donosnosti pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 na izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki donosnosti	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina EasyJet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6
(8) Čista donosnost sredstev	0,06	0,06	0,10	0,09	0,06	0,05	0,03	0,03
(9) Čista donosnost kapitala	0,23	0,23	0,42	0,44	0,11	0,11	0,16	0,16

Vir: lastno delo.

4.4.6 Kazalniki EBITDA

Zadnja skupina kazalnikov so kazalniki EBITDA. Največja sprememba, do katere je prišlo zaradi uvedbe MSRP 16, je neposredni vpliv na povišanje kazalnikov EBITDA. Stroški storitev za najeme letal in letalskih hangarjev so se premestili v stroške amortizacije, torej izven kazalnikov EBITDA. Iz tega naslova se je EBITDA povišala pri vseh letalskih prevoznikih, razen pri skupini Lufthansa, ki pa ne razkriva vpliva MSRP 16 na poslovni izid.

V tabeli 14 je prikazana EBITDA v milijonih evrih pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi novega standarda. Povišanje izhaja predvsem iz naslova znižanja stroškov storitev. Lufthansa je edina, ki ne razkriva vpliva na izkaz poslovnega izida, posledično izračun kazalnika EBITDA marža (10) ni bil mogoč. Prav tako ne razkriva vpliva na kazalnik EBITDA kot ostali izbrani letalski prevozniki.

$$EBITDA \text{ marža} = \frac{EBITDA}{\text{Poslovni prihodki}} \quad (10)$$

Tabela 14: Kazalniki EBITDA pred uvedbo MSRP 16 in po uvedbi MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

Kazalniki EBITDA	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina Easyjet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16	2018	2018 + MSRP16
EBITDA (mEUR)	2.800	n.p.	3.678	3.933	935	1.037	476	660
(8) EBITDA Marža	0,13	n.p.	0,20	0,24	0,11	0,16	0,16	0,23

Vir: lastno delo.

4.5 Analiza rezultatov

Namen MSRP 16 je zagotoviti, da najemnik in najemodajalec na resničen in pošten način prikažeta stanje na področju najemov, kar obsega tako knjiženje kot izkazovanje najemov v računovodskih izkazih. Informacije glede najemov so pomembne za uporabnike računovodskih izkazov, saj z njimi ugotovijo, kako ta aktivnost vpliva na finančni položaj, uspešnost poslovanja in denarni tok družbe (MSRP 16.1).

Po podatkih, ki sem jih pridobil iz strokovne literature, ugotavljam, da MSRP 16 v največji meri vpliva na maloprodajo, letalske družbe, strokovne storitve, zdravstvo, prevoz in

infrastrukturo ter telekomunikacije. Za letalske družbe je veljala napoved, da se bo v povprečju kazalnik EBITDA povišal za 33 odstotnih točk, povprečno povečanje dolga pa za 47 odstotnih točk (PwC International Limited, 2018b).

V magistrskem delu sem proučeval vpliv MSRP 16 na izbrane letalske prevoznike. Namenoma sem v analizo vključil letalske skupine, ki se razlikujejo po prihodkih od prodaje in poslovnem modelu. Pri tem sta skupini Lufthansa in IAG večji družbi po ustvarjenih prihodkih od prodaje ter sta po osnovi konglomerata.

Na drugi strani sem vključil skupini EasyJet in Finnair, ki sta nizkocenovni skupini in imata nižje prihodke od prodaje v primerjavi z ostalima dvema. Letalsko-prevozniška industrija je panoga z visokimi vstopnimi ovirami in je visoko konkurenčna za letalske prevoznike, ki se na novo ustanavljajo.

Izbrani letalski prevozniki so MSRP 16 prvič implementirali s 1. januarjem 2019, pri tem so uporabili retrospektivno metodo. Izjema je zgolj skupina EasyJet, ki je standard sprejela s 1. oktobrom 2018. Glavni razlog za predhodno implementacijo standarda je, da skupina EasyJet nima poslovnega leta enakega koledarskemu. Pred uvedbo MSRP 16 so izbrani letalski prevozniki izkazovali poslovne najeme v stroških storitev. Vrednost najetih letal, letalskih hangarjev in poslovnih prostorov ni bila izkazana v bilanci stanja.

Iz analize konsolidiranih računovodskih izkazov izbranih letalskih prevoznikov ugotavljam, da ima MSRP 16 pomemben vpliv predvsem na bilanco stanja in izkaz poslovnega izida. V tabeli 15 je prikazan odstotek povišanja dolga na izbranih letalskih prevoznikih zaradi implementacije MSRP 16. Skupini Finnair se je dolg po implementaciji MSRP 16 povišal za 57 odstotnih točk, kar je deset odstotnih točk več kot pričakovano povprečje letalske industrije.

V skladu s pojasnili bilance stanja ima skupina v najemu pretežno letala in zgradbe, v manjši meri pa tudi avtomobile, rezervne letalske motorje in delovna vozila na letališčih. Poleg najema za letala skupina kapitalizira tudi rezervacije za pričakovana investicijska vzdrževanja letal. Skupini Lufthansa pa se je dolg povišal samo za sedem odstotnih točk, ker skupina Lufthansa v večji meri ne najema letal in poslovnih prostorov.

V tabeli 16 je prikazan odstotek povišanja celotnih sredstev kot posledica vpliva implementacije MSRP 16. Za izbrane letalske prevoznike so se celotna sredstva povišala v povprečju za 25 odstotnih točk. Največjo spremembo je izkazala skupina Finnair, in sicer kar 35 odstotnih točk. Najnižji vpliv na aktivo je imela skupina Lufthansa, zgolj pet odstotnih točk.

Tabela 15: Odstotno povišanje dolga v obveznostih do virov sredstev zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

	Skupina Lufthansa	Skupina IAG	Skupina Easyjet	Skupina Finnair	Povprečje izbranih 4 skupin	Povprečje letalske industrije
Povišanje dolga zaradi MSRP 16	7 %	24 %	14 %	57 %	25 %	47 %

Vir: lastno delo.

Pri analizi konsolidiranega izkaza poslovnega izida za posamezno letalsko skupino ugotavljam, da MSRP 16 nima pomembnega vpliva na čisti poslovni izid. Vpliv je razviden predvsem pri prerazporeditvi stroškov najemov iz stroškov storitev v stroške amortizacije. To pomembno vpliva na kazalnik EBITDA, kar je razvidno iz tabele 17.

Skupina Lufthansa je edina, ki ne razkriva vpliva na konsolidiran izkaz poslovnega izida. Skupini Finnair se je kazalnik EBITDA povišal za 39 odstotnih točk, kar je šest odstotnih točk več kot povprečje letalske industrije.

S pomočjo kazalnikov sem ocenil vpliv MSRP 16 na izkaz poslovnega izida in bilanco stanja posameznega letalskega prevoznika. Implementacija MSRP 16 pretežno vpliva na kazalnike stanja financiranja, kazalnike investiranja in kazalnike EBITDA.

V tabeli 18 so prikazani kazalniki, pri katerih je imel MSRP 16 največji vpliv. Pri treh letalskih prevoznikih, ki razkrivajo vpliv MSRP 16 na poslovni izid, je razvidno povišanje kazalnika EBITDA in EBITDA marža. Skupina Finnair je tista, ki je deležna najvišjega povečanja kazalnika EBITDA in EBITDA marže.

Tabela 16: Odstotno povišanje celotnih sredstev zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

	Skupina Lufthansa	Skupina IAG	Skupina Easyjet	Skupina Finnair	Povprečje izbranih 4 skupin	Povprečje letalske industrije
Povišanje dolgoročnih sredstev zaradi MSRP 16	5 %	16 %	7 %	35 %	25 %	38 %

Vir: lastno delo.

Tabela 17: Odstotno povišanje EBITDA zaradi uvedbe MSRP 16 pri izbranih letalskih prevoznikih

	Skupina Lufthansa	Skupina IAG	Skupina EasyJet	Skupina Finnair	Povprečje izbranih 4 skupin	Povprečje letalske industrije
Povišanje EBITDA zaradi MSRP 16	n.p.	7 %	11 %	39 %	19 %	33 %

Vir: lastno delo.

Pri vseh izbranih letalskih prevoznikih je razvidno povišanje kazalnika finančnega vzvoda. Razmerje med dolgom in kapitalom se je povišalo zaradi implementacije MSRP 16. To je rezultat povišanja dolga pri skoraj nespremenjenem kapitalu, kar velja tudi za kazalnik delež kapitala v financiranju. Iz kazalnika deleža dolgoročnih sredstev je razvidno povišanje deleža dolgoročnih sredstev znotraj celotnih sredstev. Razlog za to je kapitalizacija dolgoročnih najemov letal in letalskih hangarjev.

Uvedba MSRP 16 ne vpliva neposredno na uspešnost poslovanja izbranih letalskih prevoznikov, saj nima neposrednega vpliva na čisti poslovni izid. Zagotovo pa ima vpliv na bilanco stanja, v največji meri pa na zadolženost posamezne skupine. Skupine z višjim dolgom predstavljajo večje tveganje za posojilodajalce.

Tabela 18: Kazalniki, na katere MSRP 16 pomembno vpliva

	Skupina Lufthansa		Skupina IAG		Skupina EasyJet		Skupina Finnair	
	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6	2018	2018 + MSRP1 6
(1) Delež kapitala v financiranju	0,25	0,24	0,24	0,19	0,46	0,43	0,35	0,25
(4) Kazalnik finančnega vzvoda	2,99	3,20	3,17	4,29	1,16	1,34	1,84	3,06
(5) Delež dolgoročnih sredstev	0,72	0,73	0,64	0,69	0,71	0,73	0,52	0,64
EBITDA (mEUR)	2.800	n.p.	3.678	3.933	935	1.037	476	660
(8) EBITDA marža	0,13	n.p.	0,20	0,24	0,11	0,16	0,16	0,23

Vir: lastno delo.

Dobiček za lastnike ostaja pretežno nespremenjen, poviša pa se EBITDA kot eden ključnih kazalnikov uspešnosti. Stroški storitev za najeme letal in letalskih hangarjev so se premestili v stroške amortizacije, torej izven kazalnikov EBITDA.

SKLEP

MSRP 16 ima pomemben vpliv na računovodske izkaze in kazalnike izbranih letalskih prevoznikov. Uvedba novega standarda je prinesla spremembo v računovodenju poslovnih najemov. Področje finančnih najemov ostaja nespremenjeno. Standard MSRP 16, ki je nadomestil predhodnika MRS 17 – Najemi, prinaša večjo transparentnost v bilanci stanja, izkazu poslovnega izida in denarnega toka.

V predhodnem MRS 17 je bil poslovni najem pripoznan samo v izkazu poslovnega izida. To se je spremenilo z implementacijo MSRP 16, kjer je po novem poslovni najem izkazan v bilanci stanja. MRS 17 je kategoriziral vse najeme, ki niso finančni, v poslovne najeme. Najemodajalec mora razvrstiti vsak najem med poslovni ali finančni najem. Pri kategorizaciji ima vsebina pogodbe prednost pred obliko pogodbe. Najem je razvrščen kot finančni najem, če najemodajalec po pogodbi postopoma prenaša tveganja in koristi lastništva najetega sredstva najemniku. Novi standard MSRP 16 prinaša večjo transparentnost v bilanci stanja in nudi uporabnikom računovodskih izkazov možnost primerjave med družbami, ki najemajo sredstva, in družbami, ki dajejo sredstva v najem.

Namen MSRP 16 je zagotoviti, da najemnik in najemodajalec prikažeta dejansko sliko vrednotenja in knjiženja najemov v računovodskih izkazih. Informacije glede najemov so pomembne za uporabnike računovodskih izkazov, saj z njimi lahko ugotovijo vpliv na finančni položaj, uspešnost poslovanja in denarni tok, ki ga podjetja ustvarijo z najemi. Z uvedbo MSRP 16 so podjetja primorana upoštevati vse posle, ki so po vsebini in lastnostih podobni najemu, in jih pravilno izkazovati v skladu z določili MSRP 16.

V času priprave magistrskega dela je v svetu prišlo do epidemije virusa COVID-19, ki pomembno vpliva na letalske prevoznike. Letalski prevozniki so se v večji meri preusmerili na tovorno dejavnost in opustili večji del potniške dejavnosti zaradi upada potovanja oseb. Letalsko-prevozniški industriji so se prihodki iz poslovanja zaradi koronavirusa znižali za 40 odstotkov.

Po izvedeni analizi računovodskih izkazov vseh štirih letalskih prevoznikov ugotavljam, da skupine ne razkrivajo nikakršnih sprememb, ki bi vplivale na poslovanje ali večje spremembe pri knjiženju najemov. Vsi izbrani letalski prevozniki izkazujejo povišanje dolgoročnega dolga, povezanega predvsem s poslovnim najemom letal, hangarjev in poslovnih prostorov. Prav tako ne razkrivajo pomembnega vpliva na odločitve potencialnih

investitorjev. MSRP 16 pomembno vpliva na dolgoročna sredstva in zvišuje bilančno vsoto posameznega letalskega prevoznika.

Po pregledu izbranih kazalnikov ugotavljam, da je vpliv MSRP 16 izrazitejši v računovodskih izkazih skupin EasyJet in Finnair, katerih poslovni model vključuje večji delež najetih letal. Pri tem ugotavljam, da ima MSRP 16 največji vpliv na kazalnike stanja financiranja in na kazalnika EBITDA in EBITDA marža.

MSRP 16 ima vpliv na kazalnike stanja financiranja predvsem zaradi povečanja stanja dolga. Pomemben vpliv je razviden tudi pri kazalniku EBITDA marža. V vseh skupinah se je EBITDA povišal (za skupino Lufthansa, ki ne razkriva vpliva MSRP 16 na izkaz poslovnega izida, nimamo podatka). EBITDA se je povišal predvsem zaradi prerazvrstitve stroškov najemov letal iz stroškov storitev v amortizacijo osnovnih sredstev. V skupini večjih letalskih skupin, torej Lufthansa in IAG, je vpliv na kazalnike nekoliko nižji. Izbrane skupine izkazujejo v povprečju nižji odstotek povišanja dolga in sredstev, kot znaša povprečje v letalsko-prevozniški industriji.

LITERATURA IN VIRI

1. Bajuk M. A. (2018a). Računovodenje najemov pri najemnikih po MSRP 16. *IKS: revija za računovodstvo in finance*, (9), 20–32.
2. Bajuk M. A. (2018b). Finančni najem. *IKS : revija za računovodstvo in finance*, (6), 23–31.
3. Bajuk M. A. (2018c). MSRP 16 – Najemi. *IKS : revija za računovodstvo in finance*, (7), 29–40.
4. Bajuk M. A. (2019). Knjiženje prejetih računov pri najemih. *IKS : revija za računovodstvo in finance*, (6), 22–31.
5. Carroll S. (2018). *Definition of a lease*. Pridobljeno 12. julija 2019 iz <https://www.granthornton.global/en/insights/ifrs-16/ifrs-16---definition-of-a-lease/>
6. Corporate finance institute, CFI. (2018). *Capital lease VS. Operating lease*. Pridobljeno 17. julija 2019 iz <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/accounting/capital-lease-vs-operating-lease/>
7. Čižman M. (2019). Računovodska obravnava najemov pri določenih in drugih uporabnikih. *IKS: revija za računovodstvo in finance*, (6), 22-31.
8. Deloitte. (2017a). *Balancing the Books IFRS 16 and Aviation Finance*. Pridobljeno 05. julija 2019 iz <https://www.euromoneythoughtleadership.com/aviation-IFRS16/>
9. Deloitte. (2017b). *IFRS model financial statements 2018 — Appendix 2: Early adoption of IFRS 16 'Leases'*. Pridobljeno 05. julija 2019 iz

<https://www.iasplus.com/en/publications/global/models-checklists/2018/ifrs-16-appendix>

10. EasyJet. (2018). *Konsolidirano letno poročilo skupine EasyJet plc. 2018*. Luton, Easyjet plc.
11. EasyJet. (2019). *Konsolidirano letno poročilo skupine EasyJet plc. 2019*. Luton, Easyjet plc.
12. EasyJet. (2020). *Our Journey*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://corporate.easyjet.com/about/our-journey>
13. ECB. (2020). *Policy and exchange rates*. Pridobljeno 14. aprila 2020 iz: https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-gbp.en.html
14. Ernest & Young. (2018). *Applying IFRS – Presentation and disclosure requirements of IFRS 16 Leases*. Pridobljeno 08. julija 2019 iz [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-apply-leases-update-december_2018/\\$File/ey-apply-leases-update-december%202018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-apply-leases-update-december_2018/$File/ey-apply-leases-update-december%202018.pdf)
15. Finnair. (2018). *Konsolidirano letno poročilo skupine Finnair Oyj 2018*. Helsinki: Finnair Oyj
16. Finnair. (2019). *Konsolidirano letno poročilo skupine Finnair Oyj 2019*. Helsinki: Finnair Oyj
17. Finnair. (2020). *The History of Finnair*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://company.finnair.com/en/about/history>
18. Fraport. (2020). *Leto 2019 z 1,72 mio potniki in s posodabljanjem infrastrukture*. Pridobljeno 15. septembra 2020 iz <https://www.fraport-slovenija.si/sl/mediji/7922>
19. Jimenez H. (2017). *Commercial Aircraft Leasing and its Booming Complexities*. (magistrsko delo). Tennessee, ZDA: Middle Tennessee State University.
20. Giner B., Pardo F. (2018). The Value Relevance of Operating Lease Liabilities: Economic Effects of IFRS 16. *Australian accounting review vol. 28, issue 4*.
21. IAG. (2018). *Konsolidirano letno poročilo skupine IAG S.A. 2018*. Madrid: International airline group S.A.
22. IAG. (2019). *Konsolidirano letno poročilo skupine IAG S.A. 2019*. Madrid: International airline group S.A.
23. IAG. (2020). *History of IAG*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://www.iairgroup.com/en/the-group/iag-overview/history>
24. IATA. (2018a). *Economic Performance Of The Airline Industry*. Pridobljeno 04. julija 2019 iz <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/Industry-Economic-Performance/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-end-year-2018-report.pdf>

25. IATA. (2018b). *IATA Industry Accounting Working Group Guidance IFRS 16, Leases*. Pridobljeno 04. julija 2019 iz <https://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Documents/IAWG/IAWG-Guidance-IFRS-16.pdf>
26. IATA. (2019). *IATA Value of slovenian aviation*. Pridobljeno 5. marca 2020 iz <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/slovenia--value-of-aviation/>
27. IATA. (2020a). *IATA Annual review 2019*. Pridobljeno 12. aprila 2020 iz <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2019.pdf>
28. IATA. (2020b). *Airline industry economic performance*. Pridobljeno 6. marca 2020 iz <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-december-2019---presentation/>
29. IATA. (2020c). *Strong cargo revenues making some long-haul services possible*. Pridobljeno 5. decembra 2020 iz <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/strong-cargo-revenues-making-some-long-haul-services-possible/>
30. IASB-International accounting standard board. (2018). *International Financial Reporting Standard 16 – Leases*. London: IASCF.
31. IASB-International accounting standard board. (2016). *International Financial Reporting Standard 16 – Leases, effect analysis*. London: IASCF.
32. Igličar, A., Hočevár, M. & Zaman Groff, M. (2013). *Uvod v računovodstvo*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
33. Innervision. (2018). *The New Lease Accounting Standards: The Story So Far*. Pridobljeno 23. oktobra 2020 iz <http://blog.innervision.co.uk/blog/the-new-lease-accounting-standards-the-story-so-far>
34. Investopedia. (2020). *Operating Lease*. Pridobljeno 13. septembra 2020 iz <https://www.investopedia.com/terms/o/operatinglease.asp>
35. KPMG. (2018). *Leases – one month to go*. Pridobljeno 12. julija 2019 iz <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2018/12/leases-one-month-to-go.PDF>
36. Lufthansa. (2018). *Konsolidirano letno poročilo skupine Lufthansa group AG 2018*. Koln: Lufthansa group AG.
37. Lufthansa. (2019). *Konsolidirano letno poročilo skupine Lufthansa group AG 2019*. Koln: Lufthansa group AG.
38. Lufthansa. (2020). *As Times Fly By*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://www.lufthansagroup.com/en/company/history.html>

39. Öztürka M., Serçemelib M. (2016). Impact of New Standard “IFRS 16 Leases” on Statement of Financial Position and Key Ratios: A Case Study on an Airline Company in Turkey. *Business and Economics Research Journal* vol. 7, (4), 143-157.
40. PriceWaterhouseCoopers. (2018a). *In The Spotlight – Impact of IFRS 16 to Airlines*. Pridobljeno 13. julija 2019 iz <https://www.pwccn.com/en/ifrs/ifrs16-aerospace-may2016.pdf>
41. PriceWaterhouseCoopers. (2018b). *MSRP 16 – Najemi*. Pridobljeno 13. julija 2019 iz <https://www.pwc.com/si/sl/services/assurance-and-audit/ifrs/msrp-16.html>
42. Van Kints R., Spoor L. (2019). Leases on balance, a level playing field. *Advances in accounting* 2019, (44), 3-9.

PRILOGE

Priloga 1: Konsolidirani računovodski izkazi skupine Lufthansa

Konsolidirani izkaz poslovnega izida skupine Lufthansa za leto 2019

in mEUR	2019	2018
Traffic revenue	28.136	27.801
Other income	8.288	7.741
Total Revenue	36.424	35.542
Changes in inventories and work performed by entity and capitalised	685	531
Other operating income	1.889	1.818
Cost of materials and services	- 19.827	- 18.367
Staff costs	- 9.121	- 8.811
Depreciation, amortisation and impairment	- 2.776	- 2.205
Other operating expenses	- 5.585	- 5.708
Operating profit	1.689	2.800
Result of equity investments accounted for using the equity method	88	114
Result of other equity investments	80	60
Interest income	79	68
Interest expenses	- 394	- 212
Other financial items	318	46
Profit before tax	1.860	2.784
Income taxes	- 615	- 588
Profit / loss attributable to non-controlling interests	- 32,00	- 33,00
Profit for the year	1.213	2.163

Konsolidirana bilanca stanja skupine Lufthansa na dan 31.12.2019:

in mEUR	2019	2018
ASSETS		
Non-current assets	31.374	27.559
Intangible assets with an indefinite useful life	1.395	1.381
Other intangible assets	547	512
Aircraft and reserve engines	18.349	16.776
Repairable spare parts for aircraft	2.270	2.133
Property, plant and other equipment	4.041	2.221
Investments accounted for using the equity method	672	650
Other equity investments	256	246
Non-current securities	53	41
Loans and receivables	469	512
Derivative financial instruments	906	828
Deferred charges and prepaid expenses	116	118
Effective income tax receivables	32	10
Deferred tax assets	2.268	2.131
Current assets	11.285	10.654
Inventories	980	968
Contract assets	277	234
Trade receivables and other receivables	5.417	5.576
Derivative financial instruments	459	357
Deferred charges and prepaid expenses	245	217
Effective income tax receivables	153	58
Securities	1.970	1.735
Cash and cash equivalents	1.415	1.500
Assets held for sale	369	9
Total Assets	42.659	38.213
EQUITY AND LIABILITIES		
Issued share capital	1.224	1.217
Capital reserve	378	343
Retained earnings	5.617	4.555
Other neutral reserves	1.715	1.185
Net profit / loss	1.213	2.163
Non-controlling interest	109	110
Total equity	10.256	9.573
Non-current liabilities	16.417	12.425
Pension provisions	6.659	5.865
Other provisions	490	537
Borrowings	8.396	5.008
Other financial liabilities	133	210
Derivative financial instruments	128	222
Deferred tax liabilities	611	583
Current liabilities	15.986	16.215
Other provisions	794	894
Borrowings	1.634	1.677
Trade payables and other financial liabilities	5.351	5.720
Liabilities from unused flight documents	4.071	3.969
Other contract liabilities	2.675	2.391
Advance payments received, deferred income and other non-financial liabilities	382	388
Derivative financial instruments	137	393
Effective income tax obligations	402	783
Liabilities in connection with assets held for sale	540	0
Total liabilities	32.403	28.640
Total Equity and Liabilities	42.659	38.213

Priloga 2: Konsolidirani računovodski izkazi skupine IAG

Konsolidirani izkaz poslovnega izida skupine IAG za leto 2019:

in mEUR	2019	2018
Revenue	22.468	21.401
Cargo revenue	1.117	1.173
Other income	1.921	1.684
Total Revenue	25.506	24.258
Employee costs	- 5.634	- 4.352
Fuel, oil costs and emissions charges	- 6.021	- 5.283
Handling, catering and other operating costs	- 2.972	- 2.740
Landing fees and en-route charges	- 2.221	- 2.184
Engineering and other aircraft costs	- 2.092	- 1.828
Property, IT and other costs	- 811	- 930
Selling costs	- 1.038	- 1.046
Depreciation, amortisation and impairment	- 2.111	- 1.254
Aircraft operating lease costs	-	- 890
Currency differences	7	- 73
Operating profit	2.613	3.678
Finance costs	- 611	- 231
Finance income	50	41
Net financing credit relating to pensions	26	27
Net currency retranslation credits/(charges)	201	- 19
Other non-operating charges	- 4	- 9
Profit before tax	2.275	3.487
Income taxes	- 560	- 590
Profit for the year	1.715	2.897

Konsolidirana bilanca stanja skupine IAG na dan 31.12.2019:

in mEUR	2019	2018
ASSETS		
Non-current assets	24.334	17.941
Property, plant and equipment	19.168	12.437
Intangible assets	3.442	3.198
Investments accounted for using the equity method	31	31
Other equity investments	82	80
Employee benefit assets	524	1.129
Derivative financial instruments	268	221
Deferred tax assets	546	536
Other non-current assets	273	309
Current assets	11.327	10.093
Inventories	565	509
Trade receivables	2.255	1.597
Other current assets	1.314	1.175
Current tax receivable	186	383
Derivative financial instruments	324	155
Other current interest-bearing deposits	2.621	2.437
Cash and cash equivalents	4.062	3.837
Total Assets	35.661	28.034
EQUITY AND LIABILITIES		
Issued share capital	996	996
Share premium	5.327	6.022
Treasury shares	-60	-68
Other reserves	560	-236
Non-controlling interest	6	6
Total equity	6.829	6.720
Non-current liabilities	16.084	10.264
Interest-bearing long-term borrowings	12.411	6.633
Employee benefit obligations	328	289
Deferred tax liability	572	453
Provisions	2.416	2.268
Derivative financial instruments	286	423
Other long-term liabilities	71	198
Current liabilities	12.748	11.050
Current portion of long-term borrowings	1.843	876
Trade and other payables	4.344	3.959
Deferred revenue on ticket sales	5.486	4.835
Derivative financial instruments	252	656
Current tax payable	192	165
Provisions	631	559
Total liabilities	28.832	21.314
Total Equity and Liabilities	35.661	28.034

Priloga 3: Konsolidirani računovodski izkazi skupine EasyJet

Konsolidirani izkaz poslovnega izida skupine EasyJet za leto 2019:

in mEUR	2019	2018
Passenger revenue	5.584	5.226
Ancillary revenue	1.534	1.349
Total Revenue	7.118	6.575
Fuel	- 1.579	- 1.320
Airports and ground handling	- 2.057	- 1.838
Crew	- 958	- 848
Navigation	- 456	- 446
Maintenance	- 337	- 373
Selling and marketing	- 175	- 159
Other costs	- 508	- 669
Other income	32	14
EBITDAR	1.081	935
Aircraft dry leasing	- 6	- 181
Depreciation	- 540	- 222
Amortisation of intangible assets	- 17	- 17
Operating profit	520	516
Interest receivable and other financing income	27	13
Interest payable and other financing charges	- 67	- 33
Net finance (charges)/income	- 40	- 20
Tax (charge)/credit	- 90	- 97
Profit for the year	389	399

Konsolidirana bilanca stanja skupine EasyJet na dan 30.10.2019:

in mEUR	2019	2018
ASSETS		
Non-current assets	6.738	5.567
Goodwill	407	407
Other intangible assets Equity investment	219	202
Property, plant and equipment	5.756	4.615
Derivative financial instruments	140	195
Equity investment	54	0
Restricted cash	4	12
Other non-current assets	158	136
Current assets	2.362	2.229
Trade and other receivables	415	453
Derivative financial instruments	164	245
Current tax assets	27	0
Money market deposits	324	388
Cash and cash equivalents	1.433	1.143
Total Assets	9.100	7.796
EQUITY AND LIABILITIES		
Capital and reserves	3.328	3.604
Share capital	120	120
Share premium	735	735
Hedging reserve	-4	333
Cost of hedging reserve	9	0
Translation reserve	-1	1
Retained earnings	2.469	2.415
Total equity	3.328	3.604
Non-current liabilities	2.798	1.895
Borrowings	1.476	1.079
Lease liabilities	400	0
Derivative financial instruments	80	8
Non-current deferred income	7	20
Post-employment benefit obligation	52	32
Provisions for liabilities and charges	443	373
Deferred tax	340	382
Current liabilities	2.974	2.297
Trade and other payables	1.171	1.140
Unearned revenue	1.192	978
Borrowings	0	10
Lease liabilities	244	0
Derivative financial instruments	154	27
Current tax payable	0	10
Provisions for liabilities and charges	214	132
Total liabilities	5.773	4.192
Total Equity and Liabilities	9.100	7.796

Priloga 4: Konsolidirani računovodski izkazi skupine Finnair

Konsolidirani izkaz poslovnega izida skupine Finnair za leto 2019:

in mEUR			2019	2018
			Restated	
Revenue			3.098	2.836
Other operating income			56	74
Total Revenue			3.154	2.910
Staff costs	-	535	-	500
Fuel costs	-	687	-	581
Capacity rents	-	130	-	122
Aircraft materials and overhaul	-	201	-	163
Traffic charges	-	331	-	301
Sales, marketing and distribution costs	-	172	-	159
Passenger and handling services	-	477	-	440
Property, IT and other expenses	-	132	-	131
EBITDA		488		513
Depreciation and impairment	-	325	-	294
Comparable operating result		163		218
Unrealized changes in foreign currencies of fleet overhaul provisions	-	1	-	5
Fair value changes of derivatives		1		0
Sales gains and losses on aircraft and other transactions		0		43
Restructuring costs	-	3	-	0
Operating result		160		256
Financial income		5	-	2
Financial expenses	-	84	-	85
Exchange rate gains and losses		13	-	42
Share of results in associates and joint ventures	-	1		-
Result before taxes		93		127
Income taxes	-	18	-	26
Profit for the year		74		102

Konsolidirana bilanca stanja skupine Finnair na dan 30.10.2019:

in mEUR	2019	2018
ASSETS	Restated	
Non-current assets	2.629	2.466
Fleet	1.533	1.218
Right-of-use fleet	736	882
Other fixed assets	178	172
Right-of-use other fixed assets	141	186
Other non-current assets	40	8
Current assets	1.249	1.435
Receivables related to revenue	161	269
Inventories and prepaid expenses	80	62
Derivative financial instruments	56	105
Other financial assets	801	833
Cash and cash equivalents	152	150
Assets held for sale	0	17
Total Assets	3.878	3.901
EQUITY AND LIABILITIES		
Capital and reserves	966	960
Share capital	75	75
Other equity	891	885
Total equity	966	960
Non-current liabilities	1.689	1.750
Lease liabilities	914	1.049
Other interest-bearing liabilities	477	540
Pension obligations	77	6
Provisions and other liabilities	157	95
Deferred tax liabilities	64	60
Current liabilities	1.223	1.191
Lease liabilities	140	69
Other interest-bearing liabilities	44	126
Provisions	17	26
Trade payables	85	91
Derivative financial instruments	39	81
Deferred income and advances received	553	475
Liabilities related to employee benefits	119	139
Other liabilities	226	173
Liabilities related to assets held for sale	0	11
Total liabilities	2.912	2.941
Total Equity and Liabilities	3.878	3.901