



O novem potniškem terminalu odločajo mali delničarji

Skupščina Aerodroma Ljubljana Vprašanje je, ali začeti naložbo pred privatizacijo in dobiti evropski denar ali počakati na novega lastnika

LJUBLJANA – O do 57-milijonski naložbi v nov potniški terminal, poleg tega pa še o izvedbah polletne revizije ter skrbnega pregleda, s katerima hoče večinska lastnica država začeti prodajni postopek, bodo na skupščini Aerodroma Ljubljana odločali samo mali delničarji.

ALEŠ STERGAR

Svet Agencije za trg vrednostnih papirjev (ATVP), ki je državi in z njo povezanim podjetjem (Sod, Kad in Zavarovalnica Triglav) zaradi usklajenega delovanja na začetku letošnjega leta zamrznila glasovalne pravice, je na svoji petkovi seji zavrnil prošnjo skrbnika državnega premoženja, Soda, o vsaj začasni vrnitvi glasovalnih pravic.

Finančno je projekt gradnje terminala po besedah predsednika uprave Zmaga Skobirja pokrit, s pridobitvijo evropskih sredstev je sedanja vrednost te naložbe šest milijonov evrov neto. Donosnost kapitala, vloženega v ta terminal, naj bi bila več kot osem odstotna, delničarji pa naj z naložbo pri prodaji ne bi nič izgubili. Glavno vprašanje namreč je, zagnati naložbo, s katero se zaradi evropskih sredstev že močno muči, pred privatizacijo ali počakati na novega lastnika.

Minister za infrastrukturo in prostor Samo Omerzel pravi, da gre tu za vprašanje, kaj je bilo prej, kokoš ali jajce. Vendar, pravi minister, če bi najprej poiskali partnerja, ta skoraj zanesljivo ne bi mogel računati na evropska sredstva. Celotna naložba je po Omerzelovih besedah realna. Slovenija si želi partnerja, ki bi letališče razvijal. Drugi terminal je dodana naložba, ki prinaša dodaten razvoj, in tak

partner bi moral voditi tako politiko. Minister za infrastrukturo in prostor je naložbi naklonjen, vlada pa o Aerodromu Ljubljana prejšnji teden ni razpravljala.

O drugem terminalu so delničarji veliko govorili že na svoji junijski skupščini, pred tem pa na vsaj dveh rednih informativnih sestankih konec prejšnjih let, vsekakor pa so mali delničarji hoteli najprej slišati mnenje večinske lastnice, zato so odločanje prestavili na ponedeljkovo skupščino. Rajko Stankovič iz društva malih delničarjev (MDS) je za glasovanje dobil 158 pooblastil delničarjev, ki imajo v lasti 113.000 delnic ali 5,8 odstotka osnovnega kapitala brez upoštevanja prednostnih delnic države: 95 odstotkov tistih, ki jih bo Stankovič zastopal, 5,32 odstotka kapitala brez upoštevanja prednostnih delnic države, bo glasovalo za naložbo.

Nasprotno v Publikumu, ki je s 103.264 delnicami ali 2,72-odstotnim deležem v celotnem kapitalu, največji zasebni delničar, močno nasprotujejo gradnji. Naložba je po njihovih navedbah ekonomsko in finančno neupravičena ter preveč tvegana. Že manjša odstopanja pri napovedih rasti potnikov ali stroškov gradnje bi namreč po njihovem pomenila rdeče številke projekta in ustvarjanje izgube družbe.

V Publikumu navajajo, da bi načrtovana naložba v vsakem primeru zmanjšala vrednost družbe, za posledico pa bi imela tudi precej manjši interes potencialnih vlagateljev. To pomeni znižanje vrednosti kapitalskih deležev vseh lastnikov, tudi države. Smisel privatizacije je, da se kapitalsko zahtevne naložbe v širitev infrastrukture financirajo iz zasebnih sredstev, in ne iz javnih.

Oceno upravičenosti gradnje drugega terminala je za Publikum

pripravil Jože P. Damijan, profesor na ljubljanski ekonomski fakulteti. Za Delo je pojasnil, da se mu zdi, da je naložba pred privatizacijo darilo kupcu. Nekonsistentno je, da država Aerodrom prodaja in hkrati vanj investira. Če pa bi začeli naložbo, bi morala država Aerodrom umakniti s seznama za prodajo.

Vrednost nove naložbe je odvisna od strategije kupca, v vsakem primeru pa jo bo kupil z diskontom, trdi Damijan. Prepirali se bodo že pri tem, ali so bila gradbena dela enako vredna, kot bi bila v tujini. Začetna vrednost naložbe je že znižana, ni pa jasno, zakaj. Pravijo, da so se dobro dogovorili. To je lahko tako kot Teš 6, ki je bil na začetku vreden 450 milijonov evrov.

Infrastrukture Jože P. Damijan sicer ne bi prodajal, a za Aerodrom Ljubljana meni, da je svoj položaj doslej slabo izkoriščal. Aerodrom nikoli ni hotel pripeljati konkurence Adria Airways, ni bilo nizkocenovnikov. Damijan opozarja tudi na preveč optimistične napovedi o rasti prometa in odsotnost manj optimističnega modela. Poleg tega pa na negotovo prihodnost Adria Airways. Ko je propadla belgijska Sabena, navaja, se promet na bruseljskem letališču še v desetletju ni vrnil na prejšnjo raven, ker ga drugi niso nadomestili. Damijan omenja tudi primer skopskega letališča, ki so ga na novo zgradili turški naložbeniki in zdaj po njegovih besedah cveti. Na pripombo, da je to zato, ker Makedonija in Skopje plačujejo nizkocenovnikom, odgovarja, da tako delajo povsod, tudi v Italiji. Nizkocenovniki potem letijo, dokler dobivajo subvencije. Majhna letališča to počno iz obupa, da povečajo promet, ko pa potnikov ni več, se promet hitro preusmeri.

Page: 9

Reach: 130000

Country: SLOVENIA

Size: 678 cm2

2 / 2



Drugi terminal bo predvidoma stal manj kot 57 milijonov evrov. FOTO BLAŽ SAMEC



Jože P. Damijan je proti novi naložbi. FOTO LEON VIDIC