



# Prodati ali obdržati?

Aerodrom Maribor je, tako kaže, prodan, o prodaji ljubljanskega letališča pa je še veliko ugank. Vlada ne bo javno objavljala pričakovanj o izkupičku privatizacije, ne daje pa tudi drugih informacij

## ALEŠ MIŠIČ

Aerodrom Ljubljana je edina infrastrukturna družba na seznamu podjetij, v katerih namerava država prodati svoj delež, za kar potrebuje soglasje državnega zbora, prav strateški položaj največjega slovenskega letališča, ki bi ga lahko primerjali z Luko Koper, pa je sprožil pomisleke o smotnosti takšne prodaje in precejšnje začudenje javnosti. Presenečenje je toliko večje, ker je na največjem slovenskem letališču načrtovana gradnja novega terminala, nasploh pa v Evropi ni običajno, da bi letališča prehajala v zasebne roke.

## Prodati Adrio Airways skupaj z delom letališča?

Janševa vlada, za katero je nekako veljalo, da bi prodala vse, kar bi se prodati dalo, ni omenjala prodaje ljubljanskega letališča, še celo več, tik pred glasovanjem o nezaupnici je razširila seznam strateških naložb, na področju prometne infrastrukture pa je mednje uvrstila tudi Dars, Luko Koper in Pošto Slovenije, v teh pa bi zato obdržala večje deleže in vpliv, kot je najprej načrtovala. Uprava Aerodroma Ljubljana je pod vodstvom Zmaga Skobirja že pred odločitvijo vlade Alenke Bratušek o prodaji iskala partnerja, ki bi prinesel nove posle v potniškem in tovornem delu, o tem pa naj bi bili najbolj intenzivni pogovori med predstavniki letališča in morebitnimi kitajskimi vlagatelji.

Nekateri celo menijo, da bi se izgubarske Adrie Airways, ki jo prodajajo že od leta 2011, država najlažje znebila, če bi jo prodala skupaj z delom letališča. Možna bi bila delitev tako, da bi država obdržala nadzor in letališko infrastrukturo, novi vlagatelj pa bi prevzel poslovanje in skrb za širitev, na primer skupaj z novim terminalom. Ampak vse to so za zdaj le ugibanja, saj vlada v zvezi s prodajo razen izraženega namena ni razkrila še ničesar

## Prodaje po sili razmer?

S konkretnimi vprašanji o razlogih za prodajo Aerodroma Ljubljana, vprašali smo tudi, ali ni eden od teh tudi to, da država trenutno nima glasovalnih pravic v letališki družbi, smo se obrnili na finančno ministrstvo, a smo dobili splošen odgovor, ki se nanaša tudi na Adrio Airways, Novo KBM in Telekom, torej na družbe, v katerih ima Republika Slovenija neposredni

lastniški delež. V finančnem ministruvstvu poudarjajo, da je cilj prodaje navedenih družb dolgoročno ohranitev teh in njihov nadaljnji razvoj, s proračunskega vidika pa je namen prodaje kapitalskih naložb zagotovitev sredstev za zniževanje javnofinančnega dolga.

"Cilj, ki se ga želi s tem doseči, je zato doseganje čim višje kupnine in s tem proračunskih prejemkov. Pri posameznih vrstah kapitalskih naložb pa zaradi širših makroekonomskih interesov države, povezanih z gospodarskim razvojem, doseganje čim višje kupnine in s tem proračunskih prejemkov ne more biti edini ključni cilj prodaje. Pri prodaji teh družb bo pomemben cilj tudi iskanje strateškega partnerja, ki bo omogočil dolgoročni obstoj in nadaljnji razvoj posamezne družbe," so zapisali v finančnem ministruvstvu. Na vprašanje, koliko bi lahko država iztržila za svoj delež v Aerodromu Ljubljana, pa so odgovorili, da je minister za finance v svojih javnih izjavah povedal, da vlada ne bo javno objavljala pričakovanj o izkupičku privatizacije, zato teh podatkov ne morejo posredovati.

## Na Brniku okoli 100 podjetij

"Osrednje slovensko letališče je kot pomemben generator mobilnosti prebivalstva, delovnih mest - v ožji in širši okolici letališča je zaposlenih več kot 2000 ljudi - in zaradi omogočanja učinkovitega pretoka ljudi in blaga ter s tem hitrejšega gospodarske rasti - na letališču deluje okoli 100 podjetij - strateškega pomena za državo. Zato predvsem potrebuje lastnika, ki je razvojno naravnani, ali z drugimi besedami strateškega partnerja, ki si bo prizadeval za boljši in hitrejši razvoj infrastrukture, povečanje prometa in pomena, ki ga ima osrednje letališče za državo in regijo. V tej smeri je smotnost razvojnih načrtov Aerodroma Ljubljana z odobritvijo nepovratnih evropskih sredstev za izgradnjo novega terminala potrdila tudi Evropska komisija, saj bodo prinašali pozitivne učinke za Aerodrom Ljubljana in državo. Odločitev o prodaji je seveda stvar lastnika. Po evropski praksi večina letališč, predvsem osrednjih, kar ljubljansko za Slovenijo je, ostaja v rokah države oziroma regij in mest. Aerodrom Ljubljana pa kot podjetje z dobrimi rezultati poslovanja in smelimi razvojnimi načrti vsekakor predstavlja dobro naložbo," je odločitev o

nameravani prodaji za Večer komentiral predsednik uprave Aerodroma Ljubljana Zmago Skobir.

### Vlada za gradnjo novega terminala

Januarja letos sta uprava Aerodroma Ljubljana in tedanji minister za infrastrukturo in prostor Zvonko Črnač podpisala pogodbo o sofinanciranju gradnje novega potniškega terminala, ki naj bi bil zgrajen do januarja 2015. Gradnjo podpira tudi vlada Alenke Bratušek. Na vprašanje o podpori so v resornem ministrstvu odgovorili, "da ministrstvo za infrastrukturo in prostor podpira projekt. Izgradnja potniškega terminala na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana - T2, katerega skupna vrednost naša 89,6 milijona evrov, je del operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013, tretje razvojne prioritete Prometna infrastruktura ESRR - področje letalske in letališke infrastrukture". Projekt je skladen z Resolucijo o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva RS do leta 2020 in Resolucijo o prometni politiki RS.

Načrtovana gradnja potniškega terminala bo pomembna točka junjske skupščine Aerodroma Ljubljana, na kateri bodo delničarji med drugim glasovali še o predlogu izplačila dividend v znesku 0,43 evra bruto za delnico in o predlogu novih članov nadzornega sveta. Investicija v novi potniški terminal naj bi bila uvrščena na dnevni red na zahtevo malih delničarjev, ki bodo imeli po odvzemu glasovalnih pravic državi lani decembra zaradi kršenja prevzemnega zakona ugoden položaj za doseg svojih ciljev. Mali delničarji gradnji niso naklonjeni, saj dvomijo o ekonomski upravičenosti zaradi velikega vložka na eni strani in podatkov o upadanju prometa oziroma številu potnikov na drugi.

Lani je prek Brnika potovalo 1,2

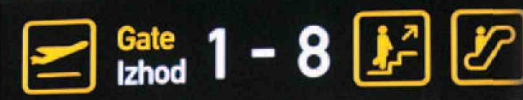
milijona potnikov, kar je najmanj po letu 2004. Vodstvo ljubljanskega letališča pa vidi v novem terminalu razvojno priložnost in napoveduje rast števila potnikov do leta 2017, hkrati pa opozarja, da če ne bodo gradili, se bodo potniki preusmerili na okoliška letališča. Republika Slovenija ima v Aerodromu Ljubljana 50,67-odstotni delež, skupaj s Kapitalsko družbo in Slovensko odškodninsko družbo ter Zavarovalnico Triglav pa razpolaga država z 69 odstotki vseh delnic.

Delničarji bodo na skupščini 6. junija glasovali tudi o predlogu, da novi člani nadzornega sveta s štiri-letnim mandatom postanejo mag. Peter Marn, mag. Anja Strojín Štampar, Marko Mulej in dr. Marko Pahor. Strojín Štamparjeva, kandidatka Soda in Kada, je aktualna predsednica nadzornikov, Marko Mulej je tudi stari član nadzornega sveta, nova kandida-

ta sta le Marn in Pahor, slednji je profesor na ljubljanski ekonomski fakulteti. Največ izkušenj na področju letalskega prometa ima Peter Marn, saj je bil pred leti zaposlen v Adrii in Aerodromu Ljubljana, sedaj pa se kot samostojni podjetnik ukvarja s svetovanjem v letalstvu.

*"Po evropski praksi večina letališč, predvsem osrednjih, ostaja v rokah države oziroma regij in mest"*

### Deset največjih delničarjev družbe Aerodrom Ljubljana



**50.67 %**

Republika Slovenija

**7.36 %**

Kapitalska družba, d.d.

**6.82 %**

Slovenska odškodninska družba, d.d.

**3.98 %**

Zavarovalnica Triglav, d.d.

**2.72 %**

Publikum Trezor d.o.o.

**1.44 %**

KD Rastko, delniški vzajemni sklad

**1.43 %**

Salink Limited

**1.30 %**

Abanka d.d.

**1.07 %**

NFD 1, delniški podsklad

**0.72 %**

KD Galileo, fleksibilna struktura