

Terminala na Aerodromu Ljubljana ne bo

TV SLOVENIJA 1, 16.09.2013, ODMEVI, 22:19

ROSVITA PESEK (voditeljica): Letališče je menda okno v svet in hkrati ogledalo države. Ljubljansko letališče že več let zbira denar za večji, sodobnejši in lepši potniški terminal. A so zdaj, ko so načrti za gradnjo pripravljeni, delničarji Aerodroma Ljubljana predlog zavrnili. Potem, ko se država kot večinska lastnica družbe Aerodrom do načrtovane naložbe ni opredelila, za današnjo skupščino niti ni dobila glasovalne pravice, so o načrtu odločali manjši delničarji in sklenili so, da 57-milijonske naložbe na Brniku še ne bo. Morda kdaj kasneje, ko bo znan nov lastnik, saj država Aerodrom Ljubljana prodaja.

MARJETA KLEMENC (novinarka): Kakor je za nekatere sporna ideja o gradnji novega terminala, je za druge sporno dejstvo, da je država Aerodrom uvrstila na seznam premoženja za prodajo. Tretjina delničarjev 57 milijonov evrov vredne naložbe noče, ker da je preveč tvegana in pravzaprav darilo morebitnemu novemu lastniku Aerodroma.

ZMAGO SKOBIR (predsednik uprave Aerodroma Ljubljana): So lastniki tisti, ki povedo, kaj je prav. Moja dolžnost kot uprava in ostalih članov uprave je, da skrbimo prvo za zdravo poslovanje družbe, kot drugo pa, da pokažemo nek razvoj.

KLEMENC. Z novim, 32 tisoč kvadratnih metrov velikim potniškim terminalom bi si brniško letališče sicer povečalo možnosti na trgu. Predvsem pa odpravilo ozka grla in povečalo varnost. Število potnikov, ki je po rekordnem letu 2008 padalo, se zvišuje in naj bi se še naprej. Raste tudi število prevoznikov. Z zmogljivejšim terminalom bi si Ljubljana utrdila položaj v regiji. Tu je še tovorni promet. Načrti so stari že osem let. Zaradi krize in tveganj na trgu so jih prelagali. Zdaj so napovedi dobre, denar zbran, 14 milijonov evrov bi k naložbi dala Evropska unija. No, danes država o gradnji terminala vsaj uradno molči. To je začetek konca, pa ogorčen nad odnosom večinske lastnice pravi eden od nadzornikov.

PETER MARN (delničar in član nadzornega sveta Aerodroma Ljubljana): Pred enim letom, dvema letoma je dala 50 milijonov v Adrio in zdaj pa nasprotuje izgradnji terminala, ki je pa eden od pogojev za uspešno poslovanje Adrie.

SKOBIR: V luft ni vrženo nič. Vloženo je bilo pa do zdaj dva milijona 375 tisoč evrov. Vsa gradbena dovoljenja, plačana stavbna pravica, dejansko je lahko na razpolago za jutrišnji razvoj, za nekega novega lastnika.

KLEMENC: Ta sicer ne bo dobil denarja od Evrope, lahko pa takoj gradi. Države lastništvo v Aerodromu očitno ne zanima. Upravljevec državnega premoženja se bolj kot z razvojem trudi s prodajo letališča. A ne komurkoli, opozarjajo na Brniku.

SKOBIR: Po našem mnenju je to lahko samo nekdo, ki je precej oddaljen od našega letališča, več kot 500 kilometrov, zelo zdrava, močna družba, ki ima več kot 15 milijonov potnikov, to čisto iz razloga, da lahko vpliva tudi na prevoznike.

KLEMENC: In to vsekakor ni beneško letališče, za katerega se zdaj ogreva tudi že premierka, ampak kvečjemu frankfurtsko.

PESEK: Dober večer gospoda Stanovnik in Stankovič. Zdi se, da so se danes s skupščino stvari postavile na pravo mest. Če se bo Aerodrom prodajal, potem ni razloga, da bi se zdaj vanj investiralo 57 milijonov evrov.

SAŠO STANOVNIK (finančni analitik, Alta Invest): Ja, jaz mislim, da je razlog, zakaj so se delničarji tako odločili, kot so se, lahko govorimo o dveh sklopih. Eno je čisto ekonomski sklop, kjer enostavno je bila odločitev, ali obstoječi terminal, govorimo o 13.000 kvadratnih metrih, je tukaj tudi kapaciteta tega letališča, so še vedno sposobne prenesti večje število potnikov. Pomnimo, leta 2–8 so imeli rekordni promet ravno zaradi Evropske unije. Skratka je zmožen prenesti večjo kapaciteto. In v končni fazi bi lahko

rekel tudi, se ga da še modernizirati. Na drugi strani to, kar je uprava predlagala, je čisto drugačen koncept. Skratka dajmo zraven zgraditi popolnoma nov terminal, popolnoma moderniziran, 31.000 kvadratnih metrov, skratka bistveno večji terminal, ki pa bi delničarje in torej posredno tudi državo stal 57 milijonov. In zdaj, obstoječi delničarji so očitno presodili, da ta investicija ni smotrna. Je bolje iti v obstoječi terminal, kot drugače. Zdaj, drugi sklop je pa povezan s privatizacijo. Zakaj bi sedaj mi investirali v letališče, tvegali, da se morda stroški izgradnje povečajo, manjši potniški promet, pa potem prodali to nekemu tujemu strategu. Zakaj nebi tuji strateg prišel k nam, ga zavezali k investiranju in on prevzame tveganje.

PESEK: To bo pa gospod Stankovič pojasnil, ker mislim, da ste vi se danes navduševali nad to investicijo. Skratka zakaj investirati v nekaj, kar se bo tako ali tako prodalo?

RAJKO STANKOVIČ (predsednik društva **Mali delničarji** Slovenije): Glejte, da narediš investicijo v infrastrukturni objekt, pretečo veliko vode. Tako je država morala sprejeti prostorske ureditvene akte, državni prostorski umestitveni načrt in pripraviti vse načrte. Že tri leta se pogovarjamo o tem, da je ta investicija potrebna in država do malo pred junijsko skupščino je bila vedno naklonjena tej investiciji. Ne smemo pozabiti tudi na to, da leto 2–8 je bilo neko ekstremno leto, v katerem se je v pol leta res zvrstilo rekordno število potnikov in so na letališču v ta namen že nekaj posodobili in veliko improvizirali. Ne smemo pozabiti, da smo člani Evropske unije. Minister za infrastrukturo oziroma njegov državni sekretar sta opozorila, da smo zavezani določenim standardom in da so se ti standardi spremenili. Tako smo glede varnostnega standarda na zelo slabem nivoju in govoriti o tem, da že sedaj te obstoječi elementi dovoljujejo večji obseg potnikov, žal ne držijo že po strokovni plati. Ne smemo tudi pozabiti tudi argumentov, ki smo jih danes slišali, pa ne samo danes, že dve leti. Na žalost nismo slišali argumentov kontra. Zanimivo je, da na skupščini ni bilo niti besedice o tako imenovani študiji doktor Damijana, katero so videli samo posvečeni...

PESEK: Imate kakšno razlago, zakaj ne? Namreč podatki iz tiste študije ravno govorijo o nasprotju s tem, kar vi zagovarjate. Gospod Damijan je jasno zapisal, terminal je bil v letu 2008, to letnico ste tudi vi omenjali, ko je bilo na letališču največ potnikov, 40–odstno bolj obremenjen kot je danes. Ali s številkami, promet letališča je v petih letih upadel za tretjino. In če imamo ta podatek, potem se resno sprašujemo, recimo kaj je bilo v ozadju te želje, da se vendarle gre v to ne malo investicijo.

STANKOVIČ: Glejte, v letu 2–8 moramo pogledati tudi v drugih gospodarskih panogah. Ne samo na letališču, tako morajo pogledati v turizmu. To je bilo9 ekstremno leto, kjer je prišlo ogromno tujcev. Kot posledica, bom rekel predsedovanja Evropski uniji. To ne more biti merilo. Odgovorni so povedali, da so reševali na različne načine, z improvizacijami, s šotori za prtljago in podobnimi zadevami. Na žalost so se standardi spremenili in ne moremo več pristati, da namesto fičota, vozimo še vedno fičota, ampak se moramo modernizirati.

PESEK: Vi ste hoteli k temu nekaj dodati?

STANOVNIK: Ja, kot prvo stvar, saj se strinjamo, da rabimo modernizacijo. Tudi standardi se zaostrejejo. Ampak vseeno mislimo, da znotraj obstoječega terminala. Recimo primer, uprava trdi, da ni nikjer za postaviti tako imenovanih elektronskih check–inn avtomatov. To je avtomat, ki ga poznamo recimo, če gremo v kino, ali pa konec koncev, vse bolj so pogosti tudi v trgovinah te avtomatske postaje. Podobna velikost je ta avtomatski check–inn. Zdaj, kdor pozna Letališče Ljubljana, ve, da za to aparaturo se pa že najde prostor na obstoječem terminalu. To je samo eden izmed primerov. In konec koncev, kot ste že sami omenili, ne vidimo smisla, zakaj to ne prepustiti kasnejšemu vlagatelju. Ja, se strinjamo v tem smislu, da ja, če bomo tukaj podaljševali to prodajo in bo ta prodaja v resnici prišla čez pet let, potem se bo marsikaj lahko zamudilo. Ampak če smo pa resni s prodajo, torej resni s privatizacijo, to lahko izvedemo v letu, dveh. V letu, dveh bo ta obstoječi terminal še vedno zadostoval za vse kapacitete in ne bomo zamudili, da bi novi lastnik seveda lahko investiral v to letališče in po svoji meri. Tukaj se tudi strateg od stratega razlikuje, kaj si želi.

PESEK: Ampak vendarle, to, kar se je danes dogajalo, ponuja še dve vprašanji, da zdaj ne gremo detajlno v vse, kar se na letališču dogaja. Prvo vprašanje je, da je danes o tej ne majhni odločitvi in investiciji odločala izredno majhna številka delničarjev. Kako si pravzaprav razlagate to odsotnost države, to odsotnost večinskega lastnika in nejasno stališče v zvezi s tem?

STANKOVIČ: Jaz mislim, da bom rekel, odsotnost države je bila seveda povezana z odvzemom glasovalnih pravic. Vendar vseeno bi pričakoval, da bi predstavnik države na skupščini jasno povedal, kakšno je njihovo stališče. Poznamo stališče gospoda Omrzela kot resornega ministra, ki to investicijo podpira. Na primer danes e je para državni sklad, Modra zavarovalnica glasovala proti tej investiciji. Torej država se sama med sabo ni zmenila, tako je prišlo tudi polarizacije mnenj med malimi in manjšimi delničarji. Namerno poudarjam manjšinski delničarji, saj je danes šest največjih malih, manjšinskih delničarjev, zavrnilo to investicijo. V Društvu malih delničarjev Slovenije smo zastopali 558 malih delničarjev in samo 28 jih je bilo proti. To je v procentu zastopana 0,8, 22 procentov je bilo pa za.

PESEK: Še eno dejstvo nekako bode v oči. Evropska sredstva bodo zdaj ostala neporabljena, oziroma jih bomo vračali, oziroma jih ne bomo dobili.

STANOVNIK: Ja, sicer bi najprej samo to rekel, da če po drugi strani pogledamo, . 4 petine glasovalnih pravic je glasovalo proti temu terminalu. In samo ema petina, oziroma dobra petina...

STANKOVIČ: Šest lastnikov, od tega dva krepko povezana.

STANOVNIK: Na delničarstvu prevladuje število delnic. Zdaj, kar se tiče evropskih sredstev, tukaj zagotovo to na nek način izgubimo ta sredstva. Tudi je res, da v Sloveniji premalo porabljamo ta evropska sredstva. Ampak ravno tukaj je ta problem številkk. Investicija naj bi prinesla delničarjem torej 6,5 milijona. To pomeni brez investicije teh 14 milijonov Evrope je sama invsticija negativna. Tudi po mnenju te uprave, ki je zagovarjala termina. Torej brez, da bi Evropa nam dala nekaj denarja, bi bila investicija nesmotrna. Samo zaradi teh 14 milijonov postane smotrna. Ampak ponovno, tudi teh 14 milijonov ne moremo biti čisto prepričani, da jih bomo dobili. To dobimo samo v primeru, da se potem vse po regelcih deluje, torej da se držimo vseh kriterijev, ki jih sestavljajo in vsega načina investiranja. Dobro pa poznamo že kar nekaj zgodb v Sloveniji, kjer se ni investiralo takoj, ko je treba, ker se je izigravalo ta evropska sredstva in na koncu bi bilo treba vračati.

STANKOVIČ: Zdaj pa oprostite kolega, zavajate e drugič. To zavajanje ste že v radijski oddaji povedali. Evropska sredstva so odobrena, vi to dobro veste.

STANOVNIK: So odobrena, ni pa nujno, da jih dobimo.

STANKOVIČ: In ne govoriti, da jih ne bomo dobili, če bi investicijo izvedli skladno s planom. Investicija je danes bila na pladnju. Se pravi 57 milijonov plus minus 10%. In če bi to potrdili, bi ta sredstva dobili. Kar se tiče pa kazalnikov, moram pa povedati, da govorimo o hruškah in jabolkih. Študija, ki jo je doktor Damijan naredil, govori o 10% diskontnem... Diskontu. V Evropski uniji je pet pa pol procenten diskont, v Sloveniji pa 7%

PESEK: Zdaj smo šli res zelo v podrobnosti. Hvala vama obema za komentarje današnje skupščine.