



# Aerodrom smo že zapili

**V**olja in motiviranost nasprotnikov privatizacije po mojem mnenju poenjajeta. Če zanemarimo krog blizu revije Mladina, je bilo nasprotovanja privatizaciji upravljavca Letališča Jožeta Pučnika malo. Celo ta vikend, ko je bil podpis pogodbe - postopek je tako postal ireverzibilen -, kakšnih posebnih akcij ni bilo, tudi zaradi lepega vremena (da, tudi take podrobnosti vplivajo). Mogoče se bo kdo oglasil ta teden, ampak v primerjavi z drugimi zgodbami se ni zgodilo nič posebnega. Še preden pa gredo nasprotniki privatizacije trošit energijo s prižiganjem sveč, denimo, si je treba odgovoriti na preprosto vprašanje. Ali storitve Aerodroma Ljubljana uporabljajo, ko je v igri njihov osebni denar. Konkretno, ko kam (recimo na dopust) letijo in si let plačajo sami. Bahati se, da si letel z Brnika, če ti vozovnico plača služba v Bruslju oziroma nekdo, ki te je nekam povabil, ali delodajalec, je brez zveze. Po moji oceni je takih, ki bi zavestno izbrali Brnik, malo.

## Uredniški komentar

Janez Tomazič

janez.tomazic@finance.si



**Prodaja Heliosa, Letrike in Aerodroma je finančno osrečila veliko malih delničarjev, nekateri so lastniki še iz časov privatizacije.**

**Upravljanje letališč je** - podobno kot Ikejine trgovine - regijska zgodba. Celovec, Gradec, Zagreb, Trst, Benetke, Dunaj, vse to so Brnikovi tekmeči. Vsak dan se na ta letališča odpelje na stotine Slovencev (tudi poslovnežev, politikov), ker se jim to splača. Seveda tudi Brnik pritegne nekaj potnikov iz sosednjih držav, a daleč od tega, da bi šlo za večjo poslovno zgodbo. Račun je preprost. Letalske družbe želijo plačilo oziroma vsaj kritje stroškov (Ryanair je tu nekako vpeljal standarde), da v regijo pripeljejo goste.

**Intu Aerodrom** Ljubljana trči ob poslovno steno. Z regijskimi letališči se težko kosa, servisiranje potreb glavnega mesta članice EU mu prinese dovolj posla le za poslovno preživetje. V preteklosti je bilo to podjetje racionalno vodeno in v nasprotju z večino drugih slovenskih podjetij nezadolženo. Še več, ker so želeli graditi nov terminal, so nabirali depozite. Pred prodajo je družba izplačala dividende in novemu lastniku prepustila odločitev, ali bo vlagal v novi terminal.

Page: 2

Reach: 51000

Country: SLOVENIA

Size: 311 cm2

2 / 2

**Tu v zgodbo** vstopi Fraport, novi lastnik Aerodroma Ljubljana. Za podjetje je plačal 234 milijonov evrov. Če bo želel desetodstotni donos, bo moral pošteno zavihati rokave. Aerodrom Ljubljana bo moral ustrezno umeriti v svojo mrežo letališč ter pripeljati letalske družbe (najbrž ima z večino dobre poslovne odnose), da bodo prek Brnika vozile bodisi tovor bodisi potnike. Želim, da bi mu uspelo letališču povečati ugled v regiji in pritegniti več potnikov ter posledično zgraditi novi terminal. Vse to bi pomenilo več posla lokalnim podjetnikom in potrebe po dodatnih delavcih. Tako bi najbolje odgovoril kritikom prodaje.

**Državaneposredno** je dobila dividendo plus 120 milijonov evrov v gotovini. Ker so potrebe po odplačilu obveznic milijardne, bo znesek zadostoval malo več kot za plačilo obresti. Naj poenostavim - prodajo Aerodroma smo zapili, preden je bila kupčija sklenjena.

**Naše**en vidik, ki je nekoliko spregledan, naj opozorim. Med top 50 delničarji Heliosa (Domžale in okolica), Letrike (Goriška) in Aerodroma (Gorenjska) je veliko fizičnih oseb, nekateri še iz časa privatizacije. Veliko Slovencev je dobilo nakazila nad 50 tisoč evrov (ali pa jih še bo). Tem se lahko le smeji. Pričakujem, da bodo denar reinvestirali, morda kupili kakšno nepremičnino, odplačali posojilo, sebi ali družini privoščili avto, počitnice ... Povedati želim, da če bo statistični urad objavil, da se je zasebna poraba povečala, tega ne pripisujte dvigu pravne kulture, ki jo obljublja nova vlada.