



Privatizacija osrednjega državnega letališča bo očitno eden najbolj netransparentnih poslov vlade Alenke Bratušek in njenega finančnega ministra Uroša Čuferja (na fotografiji preimenovanje letališča v Letališče Jožeta Pučnika leta 2007) /Foto: Samo Bešlagič

KDO PRODAJA NAŠE LETALIŠČE?

Prodajo osrednjega, državnega letališča nam vsiljujejo
domači finančni špekulanti, ob indiferentnosti
poslancev in vlade

Piše: Borut Mekina

Alta je največja borznoposredniška hiša v Sloveniji. Nastala je leta 2010 z združitvijo družb Medvešek Pušnik, Publikum in Poteza. Njihovi analitiki redno nastopajo v javnosti, pogosto tudi na RTV Slovenija, kjer komentirajo aktualno stanje javnih financ in državi priporočajo ukrepe. A po drugi strani ni skrivnost, da ima Alta tudi svoje zasebne interese. Skupina, ki je bila sprva eden glavnih organizatorjev t. i. investicijskih konferenc v Sloveniji, je največja zagovornica privatizacije slovenskih državnih podjetij. Ne samo iz prepričanja, seveda, temveč tudi zato, ker pri tem kot posrednica dobiva provizijo. Alta posreduje pri praktično vseh postopkih. Bila je recimo tudi glavni svetovalec pri Agrokorjevem prevzemu Mercatorja, sedaj pa igra aktivno vlogo pri privatizaciji osrednjega državnega letališča Jožeta Pučnika. Podjetje Publikum Trezor, ki je lastniško povezano s skupino Alta, je namreč največji posamični, zasebni lastnik letališča in hkrati tudi največji zagovornik prodaje.

Kratkoročni interesi zasebnih finančnih združb so legitimni, je pa problem, če prevladajo nad državo. Vprašajmo se zato, kdo danes upravlja približno 11 milijard evrov državnega premoženja. Formalno je to seveda Slovenski državni holding (SDH). SDH ima dvočlansko upravo, Mateja Pirca in Mateja Runjaka, katerih pristojnosti so deloma razdeljene. Predsednik uprave, Pirc, ki je na to mesto iz Mercatorja očitno prišel s pomočjo Pozitivne Slovenije, je pristojen predvsem za postopke denacionalizacije in sanacije, Runjak pa je pristojen predvsem za postopke privatizacije. Na to mesto je

prišel s podporo Državlanske liste (DL), ki zagovarja popoln umik države iz gospodarstva. V državno uradništvo ga je pripeljal bivši finančni minister Janez Šušteršič, ki ga je na finančnem ministrstvu zaposlil kot vodjo direktorata za javno premoženje, kjer je bil pristojen za tehnično izpeljavo privatizacijskih postopkov.

A Runjak, ki je specializiran za razprodajo, je zgolj krajši čas svoje kariere preživel v državnem sektorju. Danes formalno najodgovornejši človek za postopke privatizacije je še nedavno, skupaj približno pet let, delal prav v borznoposredniški družbi Poteza, ki je sedaj del Alte. Torej znotraj tiste hiše, ki ima v sedanjih postopkih privatizacije največje koristi. Runjak sicer pravi, da ta dejstva, torej njegovo delo v Potezi, ne vplivajo na njegovo sedanjno zaposlitev niti, poudarja, ni nikoli bil član kate-rekoli stranke. A svoje brokersko znanje je Runjak pokazal nedavno, ko je zaslužil z nakupom delnic Telekomu tik pred njihovo podražitvijo. Formalno sicer ni kršil nobenega predpisa, kot je ugotovila protikorupcijska komisija, ki pa je vendarle zaznala okoliščine, »ki predstavljajo tveganje za nastanek nasprotja interesov«. Za ključno informacijo je namreč Runjak, kot odgovorna oseba na ministrstvu, vedel že prej, a je delnice kupil 50 minut po tem, ko je bila ta ključna informacija objavljena na internetu. Delnice je kupil med delovnim časom.

Kdo torej prodaja državno premoženje in kdo danes ga v resnici upravlja? Je to Alta ali je to parlament? To vprašanje si je pretekli teden v javnem pismu zastavil tudi bivši državni sekretar na prometnem ministrstvu, pristojen za letalstvo,

Odločitve o prodaji Aerodroma ni sprejel parlament, ne vlada. To odločitev sta sprejela največja lastnika Alte, Dean Čendak in Zvone Taljat, oba s seznama 100 najbogatejših Slovencev



Matej Runjak, član uprave SDH, pristojen za privatizacijo, in Matej Pirc, predsednik uprave SDH. Runjak, prodajalec državnega premoženja, je na SDH prišel iz borznoposredniške hiše Poteza, ki je danes del finančne skupine Alta. /Foto: Uroš Abram

Jože Slana. Vprašal se je, kako se je lahko na privatizacijskem seznamu 15 podjetij sploh znašlo letališče Jožeta Pučnika, ki utegne že v naslednjih tednih postati last nemškega podjetja Fraport AG. Razumljivo je, da država proda Fotono, Helios, Elan, Cinkarno Celje ali Žito, a zakaj prodaja tudi osrednje letališče, in to celo drugi državi, Nemčiji, ki je skupaj z zvezno državo Hessen 57-odstotni lastnik Fraporta? Slana je ta teden ponovno opozoril, da ljubljansko letališče v primerjavi z mariborskim prodajamo z vso infrastrukturo vred, torej z vzletno-pristajalno stezo, z vsemi ploščadmi in ustreznimi službami, vse do tiste, ki skrbi za varnost pred »prostoživečimi živalmi«. Razni strateški dokumenti države, kot je resolucija o nacionalnem razvoju civilnega letalstva, naj bi s tem postali brezpredmetni. Država naj bi se, povedano drugače, odpovedala letalstvu. Kako je prišlo do tega?

Uradno stališče pristojnih, tudi Runjaka in Pirca, ki vodita prodajo, je enostavno: za prodajo letališča se je odločil parlament, pred tem vlada, Runjak in Pirc pa morata v skladu z dokumenti zgolj izvrševati te odločitve. A stvar vendarle ni tako enostavna. Sedanji prvi mož Socialnih demokratov Dejan Židan priznava, da se koalicija o tem ni usklajevala: »Pri tem seznamu smo bili brez izhoda. Predsednica vlade Alenka Bratušek in minister za finance Uroš Čufar sta v tujini med pogajanjem – bilo je v času, ko je Sloveniji grozil prihod trojke – obljubila, da bo Slovenija prodala nekatera podjetja. Obljubljeni seznam v vladi ni bil nikoli usklajen.« Ko je nato 21. junija 2013 o privatizacijskem seznamu razpravljajal parlament, je razprava trajala zgolj eno uro in petnajst minut, v njej pa poslanci letališča niti omenjali niso. Zgolj v enem stavku je problem omenil Franc Bogovič (SLS), poudaril je, da je na seznamu 15 podjetij tudi Aerodrom Ljubljana:

»Aerodrom, ki je poleg tega, da je upravljavec, tudi lastnik velike večine premoženja, objektov, po nekaterih podatkih celo letališke steze.«

Matjaž Han, danes vodja poslanske skupine Socialnih demokratov, ki je tedaj tudi dvignil roko, kasneje pa iskal pot nazaj, prav tako pravi, da so poslanci tedaj glasovali pod pritiskom. »Povedal vam bom čisto iskreno: mi smo bili tedaj pod neizmernim pritiskom, da bo prišla trojka, da bo trojka potegnila hude poteze in reze. In argument finančnega ministra Čuferja, s katerim smo imeli sestanke, je bil, da če naredimo en del privatizacije, se lahko te trojke rešimo in lahko potem sami odločamo o svoji usodi. In to nas je vodilo k temu, da smo sprejeli ta sklep. Čufer je dejal, da če sprivatiziramo teh 15 podjetij, ne bo treba sprivatizirati čisto vsega,« se spominja. Vse to kaže, da je poleg neodgovornih poslancev tudi ves proces pred tem tekel netransparentno. Evropska unija namreč nima podlage, da bi zahtevala prodajo slovenskega državnega letališča Nemčiji, uradno stališče EU danes je, da se je za to odločila Slovenija sama.

Tudi Vinko Može, dolgoletni direktor ljubljanskega letališča, ki zadnja leta spremlja potek dogodkov, ne verjame v uradno razlago. Ne verjame, da je o privatizaciji odločil parlament, ne verjame, da se je Slovenija za privatizacijo odločila zaradi EU. Trdi, da so bili pri tem ključni zasebni interesi znotraj Slovenije. Trdi, da gre pri t. i. privatizaciji letališča »za projekt finančnih spekulantov«, ki jim je ob indiferentnosti parlamenta in vlade ter s pomočjo politike izvršenih dejstev uspelo doseči, da je sedaj postopek prodaje letališča prišel že tako daleč. Ključne strateške odločitve v zvezi z ljubljanskim letališčem so namreč v zadnjem letu sprejemali zasebni skladi, v prvi vrsti Publikum iz skupine Alta in skupina KD, ter drugi, ki imajo v lasti 15 odstotkov družbe. In sicer zato, ker država na skupščinah družbe ni imela glasovalnih pravic, a tudi zato, ker država ni sprejela nobene druge odločitve, s katero bi svoj položaj izboljšala, dobila nazaj glasovalne pravice in aerodrom zaščitila: »Nobena država na svetu ne prodaja svojega glavnega letališča,« poudarja Može, »kvečjemu jih dajejo v koncesijo, če jih ne znajo voditi. Slovensko letališče pa je v zadnjih letih ves čas poslovalo zelo dobro in imelo velike dobičke,« pravi.

Dejstvo, da država na skupščinah aerodroma nima glasovalnih pravic, izvira še iz dejanj Luke Koper, ko je to vodil že obsojeni Robert Časar (SDS). Časar je namreč leta 2006 začel na lastno pest kupovati deleže državnih podjetij, s čimer je v mnogih primerih država presegla prevzemne pravice in Agencija za trg vrednostnih papirjev (ATVP) se je v skladu s čudno napisano zakonodajo odzvala ter državi decembra leta 2012 odvzela glasovalne pravice. A tako Može kot tudi ATVP opozarjata, da bi odgovorni lastnik moral to že zdavnaj rešiti: »Ukrepanje ATVP za (para)

Slovenija osrednjega letališča ne prodaja zato, ker državni proračun potrebuje 200 milijonov evrov, ampak zato, da bo podjetje Publikum Trezor zaslužilo 14 milijonov evrov.



Dejanska prodajalca Aerodroma Ljubljana, glavna lastnika finančne skupine Alta, Dean Čendak in Zvone Taljat /Foto: Fotodokumentacija Delo

državo ni bilo oziroma ne bi smelo biti nikakršno presenečenje; kršila je namreč tista pravila, ki jih je sama določila šest let pred ukrepanjem ATVP,« so nam odgovorili iz ATVP. Može pa, da se je država kar sama tiho odpovedala glasovalnim pravicam in s tem zakoličila pot za prevlado zasebnih interesov. Pri ljubljanskem aerodromu je to razvidno pri odločanju o gradnji novega terminala T2. Če bi namreč letališče začelo gradnjo novega terminala, za katerega je aerodrom zbral dovolj denarja in ki ga država s pomočjo EU sredstev načrtuje že od leta 2001, do privatizacije letališča sploh ne bi prišlo, kljub odločitvi parlamenta. Toda zasebnim skladom je uspelo prevladati nad državo. Projekt so ustavili, letališče je izgubilo 14 milijonov evrov evropskih sredstev in je sedaj v postopku privatizacije.

Ministrstvo za infrastrukturo je namreč leta 2013 zavzelo stališče, da Slovenija novi terminal potrebuje in da je gradnja v

javnem interesu. Samo Omrzel, minister za infrastrukturo v odhajanju, pravi, da je še danes za ta projekt. »Še danes sem za, ker sem si šel natančno pogledat podrobnosti, trende v letalstvu in podobno. Lahko rečem, da je to dobra zgodba,« nam je dejal. A kljub temu se vlada Alenke Bratušek na seji 12. septembra 2013 do gradnje terminala, presenetljivo, ni opredelila: »Borzne hiše so v tem času pri prof. Jožetu P. Damijanju naročile študijo, s katero je ta raztrgal terminal in s tem povedal, da Evropska komisija, JASPERS (svetovalni organ evropske komisije, op. a.), ministrstvo za infrastrukturo in prostor in HOCHTIF (podjetje, ki je izdelalo načrt, op. a.) nimajo pojma o ekonomski vrednosti investicije. Ta študija je bila poslana vsem medijem par dni pred skupščino,« opisuje Može interesno zakulisje. Nato pa je bila 16. septembra na skupščini Aerodroma, ki so jo spet vodile borzne hiše, investicija zavrnjena. In končno sta maja letos Publikum

in KD dosegla, da se je denar, ki ga je letališče varčevalo zadnjih 15 let, to je 35 milijonov evrov, razdelil med delničarje. Čeprav je država pri mnogih od teh sklepov napovedala tožbe, tožb dejansko ni vložila.

S tem je bila odstranjena še zadnja ovira k privatizaciji, saj tujih kupcev investicija v potniški terminal ne zanima. »Pri vsem tem je seveda očitno razvidna želja teh malih delničarjev, da bi si razdelili denar, ki ga je Aerodrom več let hranil za gradnjo terminala – kot to zahteva tudi zakon o letalstvu, ki določa, da mora aerodrom graditi letališko infrastrukturo,« pravi Može. A ključno seveda je, da je pri tem pomagala tudi država. Kot smo izvedeli, bi moralo finančno ministrstvo prav zaradi investicije v drugi terminal Aerodroma sredi leta 2013 pripraviti popravke zakonodaje, tako da bi država spet dobila glasovalne pravice v podjetju. A minister Čufer kljub objubi tega ni storil. Očitno zavestno in z vedenjem, komu to koristi. Dejansko je za oboje, za privatizacijo kot tudi za gradnjo drugega terminala, parlament glasoval. A odgovorni so s svojimi spretnimi potezami dali prednost privatizaciji. Ključne odločitve glede privatizacije letališča sta torej sprejemala glavna lastnika Publikuma oziroma 50-odstotna, največja lastnika Alte, Dean Čendak in Zvone Taljat, oba s seznama 100 najbogatejših Slovencev revije Manager, izvajal pa jih je finančni minister Uroš Čufer.

Slovenija osrednjega letališča torej ne prodaja zato, ker državni proračun letos potrebuje 200 milijonov evrov, ampak zato, da bosta Čendak in Taljat zaslužila, kot lahko na hitro izračunamo, skupaj 14 milijonov evrov, Slovenija pa bo na drugi strani zelo verjetno izgubila bitko za status regionalnega letališča. Aerodrom Ljubljana, ki je letos praznoval svojo 50-letnico, je namreč na razvojnem razcepu. Kljub mnogim krizam poslovanja, recimo v jugoslovanski dolžniški krizi v začetku osemdesetih, potem osamosvojitvi Slovenije in vojni, nato krizi zaradi 11. septembra in potem gospodarski krizi, je Aerodrom Ljubljana ves čas posloval z visokim dobičkom. Še celo v zadnjih, kriznih letih ga je imel po pet milijonov evrov na leto. Lani in letos je spet začelo rasti tudi število potnikov, a ozko grlo za povečanje prometa je bil ves ta čas nov tovorni in potniški terminal. Tega sedaj ne bo. Medtem se je zagrebško letališče odločilo za oddajo koncesije in ne za privatizacijo in hkrati za izgradnjo novega terminala z jasno vizijo, da postane regionalno središče.

Malverzacije z ljubljanskim letališčem sicer niso osamljen primer, tudi v primeru Telekom, recimo, odgovorni ne storijo veliko, da bi bile glasovalne pravice vrnjene, in tudi tam si mali delničarji, skladi, za katerimi pa stojijo fizične osebe, izplačujejo dividende. Še leta 2011 je bilo v strategiji upravljanja kapitalskih naložb države določeno,

Miro Cerar meni, da bi lahko bilo spreminjanje stališč do privatizacije nekredibilno. A sam postopek, ki je pripeljal do tega, pomeni vrhunec nekredibilnosti in netransparentnosti.



Finančnim špekulantom je očitno pomagal tudi finančni minister Uroš Čufer. Sicer je obljubil spremembo zakonodaje, s katero bi država spet pridobila glasovalne pravice v Aerodromu, a obljube nikoli ni uresničil. /Foto: Borut Krajnc

da bo Slovenija v Aerodromu obdržala vsaj 51-odstotni delež, v Telekomu pa, da mora sedež družbe ostati v Sloveniji, saj je njego-va infrastruktura ključna za državo, njeno varnost, gospodarsko aktivnost in razvoj drugih panog, zaradi česar mora država

v njem ohraniti vsaj 25-odstotni delež. Sedaj obe družbi država prodaja v 100-odstotnem deležu, mimo vsakršne legitimne odločitve parlamenta. Enako se je zgodilo pri Novi Ljubljanski banki in NKBM. Še do leta 2012 je veljalo, da bo v NLB država obdržala

vsaj 25-odstotni delež, s tem da noben drug delničar ne sme imeti večjega odstotka banke, od države. Nato pa je junija 2012 prišlo v parlamentu do glasovanja o t. i. »*buffer capital contingency securities*«, ljubkovalno imenovanih obveznice CoCo, kjer so poslanci, formalno, vladi dovolili tudi odprodajo NLB. Nekateri poslanci, kot je Marija Plevčak (DeSUS), so tedaj odkrito priznali, da ne vedo niti tega, o čem glasujejo, niti kako naj glasujejo.

Podobno je z upravljavci našega premoženja. Runjak in Pirc imata zgolj okrog 10 let delovnih izkušenj, oba sta diplomirala na ekonomski fakulteti leta 2001 oziroma leta 2002. Tomaž Kuntarič, dolgoletni vodja predhodnika SDH, Slovenske odškodninske družbe (SOD), je letos marca zaradi nezadovoljstva nad stanjem odstopil. Še pred tem so SDH oziroma SOD zapustili ugledni člani akreditacijske komisije, strokovnjakinja za kadre dr. Alenka Stanič, vodja akreditacijske komisije iz časa Agencije za upravljanje s kapitalskimi naložbami (AUKN) Arne Mislej in dr. Otmar Zorn, ki je bil pred tem predsednik nadzornega sveta SOD: »*Jaz sem odstopil zato, ker nisem hotel biti samo marioneta,*« nam je dejal odkrito. Upravljanje državnega premoženja je v razsulu – in s tem v rokah nekih čisto jasnih zasebnih interesov. Še celo nova akreditacijska komisija SDH, ki bi naj bila strokovni organ holdinga, je danes strankarsko razparcelirana, v njej pa kljub poslovniku ni nobene strokovnjaka za kadre. In podobno je tudi drugod. Poleg SDH premoženje države upravlja tudi slaba banka (DUTB), ki jo za 20 tisoč evrov na mesec vodi glavni izvršni direktor, Šved Torbjörn Månsson. »*Na enem od sestankov, ki sem jih imel s slabo banko, sem ugotovil, da vedo o slovenskem gospodarstvu zelo malo. Znanja, ki naj bi ga prinesli iz tujine, tam še niso pokazali,*« nam je dejal ekonomist dr. Maks Tajnikar.

Takšno stanje pa seveda ustreza domačim finančnim skladom, ki kljub izdatni dokapitalizaciji domačih bank očitno potrebujejo nova likvidnostna sredstva. V primeru privatizacije Telekomu in tudi Aerodromu Ljubljana ima parlament še čas, da svojo odločitev iz lanskega junija razveljavi. Novi mandatar in vodja vladajoče koalicije Miro Cerar je sicer že omenil, da bi bilo lahko spreminjanje stališč »nekredibilno« za Slovenijo, čeprav je povsem jasno, da sam postopek, ki je pripeljal do tega stanja, uteleša pojem nekredibilnosti in netransparentnosti. Če pa bo kdo v debati, ki prihaja, omenil, da država svoje osrednjo letališče prodaja zato, ker potrebuje denar, lahko na koncu še omenimo, da bo Slovenija v vojaško letališče Cerklje, zaradi obljub Natu, do leta 2016 vložila skupaj 26 milijonov evrov. Ali za polovico knjigovodske vrednosti državnega vložka v Aerodromu Ljubljana. x