

## Έσοδα 1,75 δισ. αναμένει το δημόσιο από την επέκταση της σύμβασης του ΔΑΑ

2016/12/31 13:00 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ


Σε τζακ ποτ για το ΤΑΙΠΕΔ εξελίσσεται η παράταση της σύμβασης παραχώρησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος».

Η σχετική σύμβαση που τώρα βρίσκεται σε επίπεδο ανταλλαγής σχολίων, εφόσον ολοκληρωθεί, αναμένεται να «αναζωογονήσει» το σύνολο του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων.

Η διοίκηση του αερολιμένα προτίθεται να καταβάλει για την 20ετή επέκταση της σύμβασης παραχώρησης, περίπου 1,75 δισ. ευρώ. Από αυτά, σύμφωνα με πληροφορίες, **τα 580 εκατ. θα καταβληθούν προκαταβολικά και τα υπόλοιπα περίπου 1,2 δισ. θα καταβληθούν σε ετήσια βάση** ως αμοιβή επί των κερδών του αερολιμένα.

Η ετήσια αμοιβή υπολογίζεται ως ποσοστό επί των καθαρών κερδών προ φόρων, το ύψος του οποίου δεν έχει γίνει γνωστό.

Τα προαναφερόμενα μεγέθη, αν και είναι σε ονομαστικές τιμές, δεν έχουν καμία σχέση με εκείνα που συζητήθηκαν πριν από μερικά χρόνια (2011-12) μεταξύ των ΤΑΙΠΕΔ και Hochtief.



Τότε, το Ταμείο

Αποκρατικοποιήσεων πάσχιζε να λάβει 220 εκατ. για το συγκεκριμένο δικαίωμα, αλλά οι Γερμανοί δεν έδιναν περισσότερα από 180 εκατ. Τα μεγέθη αυτά, αν και αφορούσαν σε παρούσες αξίες (της εποχής), υπολείπονται θεαματικά του προσφερόμενου ποσού

σήμερα, έστω και αν αυτό αφορά σε ονομαστικές τιμές.

Η θετική αυτή εξέλιξη προήλθε κυρίως εξαιτίας δύο σημαντικών παραγόντων που μεταβλήθηκαν στα περίπου πέντε χρόνια που μεσολάβησαν. Η πρώτη αφορά τον βασικό μέτοχο του ΔΑΑ και η δεύτερη την επιχειρηματική προοπτική του αερολιμένα.

### **Η έλευση της PSP και η αλλαγή της «φιλοσοφίας»**

Στην πρώτη περίπτωση, η έλευση του καναδέζικου συνταξιοδοτικού επενδυτικού ταμείου PSP, άλλαξε τις στρατηγικές επιδιώξεις του βασικού μετόχου του αερολιμένα.

Ο παλιός βασικός μέτοχος, η γερμανική Hochtief, επεδίωκε ν' αποεπενδύσει από τις υποδομές αεροδρομίων που κατείχε -όπερ και έπραξε περίπου ένα χρόνο αργότερα- κυνηγώντας έτσι πολύ υψηλές αποδόσεις.

Αντίθετα, ο σημερινός βασικός μέτοχος, το PSP, όχι μόνον ενδιαφέρεται για μια μακροπρόθεσμη παρουσία, αλλά είναι και ευχαριστημένο με χαμηλότερες αποδόσεις. Σημειώνεται ότι οι υποδομές σε αεροδρόμια, δρόμους, λιμάνια κ.λπ., θεωρούνται ως τα πιο ασφαλή καταφύγια για τα συνταξιοδοτικά επενδυτικά κεφάλαια (funds) που θέλουν να διασφαλίσουν επενδύσεις σε μεγάλο βάθος χρόνου.



Μάλιστα, η διοίκηση του ΔΑΑ, σε

συνεργασία με τους διαχειριστές του καναδέζικου fund, προτίθεται αμέσως μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας να προχωρήσει σε μείωση των τελών χρήσης του αεροδρομίου κατά περίπου 8% έως 10%.

Η δεύτερη αλλαγή που συνετέλεσε στην αύξηση του τιμήματος του ΔΑΑ έχει να κάνει με την επιχειρηματική προοπτική του. Το 2011 οι πτήσεις και οι επιβάτες στον ΔΑΑ μειώνονταν, ενώ σήμερα αυξάνονται.

Τη χρονιά εκείνη οι επιβάτες δεν ξεπέρασαν τα 15 εκατομμύρια, σημειώνοντας

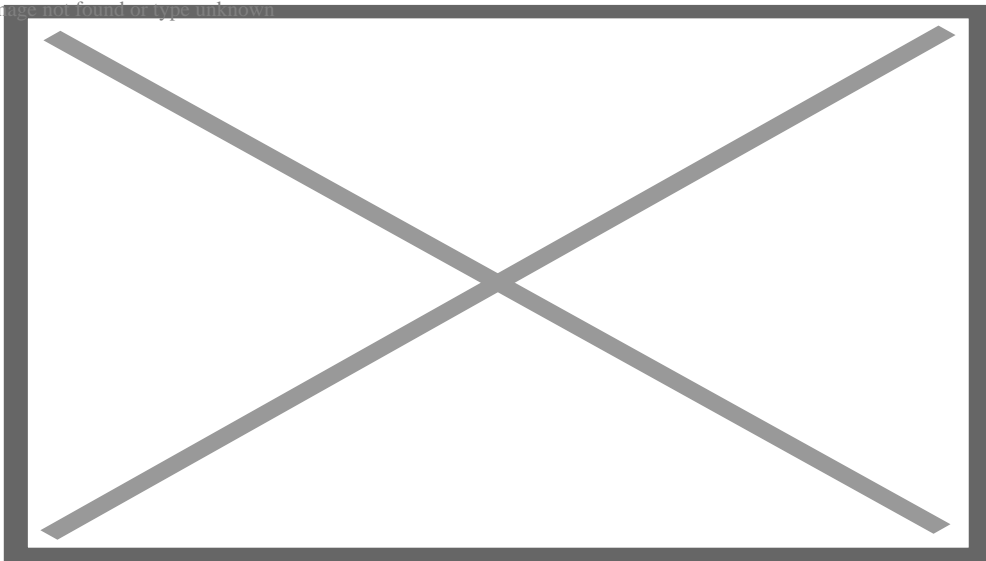
μείωση κατά 6,3% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Το 2016 οι επιβάτες εκτιμάται ότι θα πλησιάσουν –αν δεν ξεπεράσουν– τα 20 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 10% σε σχέση με το 2015.

### **Ευοίωνες οι προοπτικές για το ΔΑΑ**

Και σύμφωνα με το νέο επιχειρησιακό σχέδιο που έχει κατατεθεί ενόψει της συμφωνίας αποκρατικοποίησης, η κίνηση στον ΔΑΑ **μέσα στα επόμενα 3 έως 4 χρόνια θα ανέλθει στο επίπεδο των 26 έως 27 εκατ. επιβατών**. Προς την κατεύθυνση αυτή, αναμένεται να συμβάλει και η φημολογούμενη μείωση στις ταρίφες του αερολιμένα. Για το Δημόσιο η σύμβαση αυτή, εφόσον ολοκληρωθεί, θα αποτελέσει κυριολεκτικά τζακ ποτ.

Η συγκεκριμένη μαζί μ' εκείνη των περιφερειακών αεροδρομίων θα αποφέρει κοντά στα 3 δισ. ευρώ. Και αν στο ποσό αυτό προστεθεί και το έσοδο από την πώληση του 30% των μετοχών του ΔΑΑ που θα ακολουθήσει, τότε η αποκρατικοποίηση των αεροδρομίων θα είναι ο βασικός μοχλός υλοποίησης όλου του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων.

Image not found or type unknown



Προς την κατεύθυνση αυτή, καθοριστικός θεωρείται ο ρόλος του πρώην προέδρου του ΤΑΙΠΕΔ Στέργιου Πιτσιόρλα, που με επιμονή αφαιρούσε όλα τα προσκόμματα για τη συγκεκριμένη αποκρατικοποίηση. Ο ίδιος φέρεται να είδε έγκαιρα τη σημαντική ευκαιρία που έκρυβε η αποκρατικοποίηση του ΔΑΑ.

Σύμφωνα με τα τελευταία χρηματοοικονομικά στοιχεία του ΔΑΑ, το προσφερόμενο τίμημα των 1,75 δισ., αντιστοιχεί σε περίπου 15 φορές τα ετήσια καθαρά κέρδη του αερολιμένα για το 2015.

Πέρυσι, ο ΔΑΑ είχε έσοδα 403 εκατ. και καθαρά κέρδη (μετά από φόρους) ύψους περίπου 115 εκατ. Είναι μία από τις πιο κερδοφόρες επιχειρήσεις της χώρας.

**Βαγγέλης Μανδραβέλης,**

«Καθημερινή»