

Aerodrom vztraja pri gradnji drugega terminala

Gradnjo morajo potrditi delničarji na skupščini v četrtek

Tanja Smrekar Iskrić

tanja.smrekar@finance.si

Na skupščini večinsko državnega Aerodroma Ljubljana bodo delničarji prihodnji četrtek odločali, ali naj letališče gradi okoli 56 milijonov evrov vreden drugi potniški terminal. Kako bo naložba vplivala na delnico, dobiček in dividende? Se drugi terminal sploh izplača?

Uprava z Zmagom Skobirjem na čelu gradnjo, ki naj bi bila končana v letu 2015, odločno podpira: »Uspelo nam je obrniti trend upadanja števila potnikov. V prvih petih mesecih, natančneje do 29. maja, smo imeli 433 tisoč potnikov ali 5,5 odstotka več kot lani v tem času.«

Mali delničarji, ki bodo na skupščini, kot kaže zdaj, imeli glavno besedo (država namreč še nima glasov), so do naložbe zadržani. Zaradi te bi jim namreč letališče razdelilo manj dobička, vprašljiva je tudi siceršnja smiselnost omenjene naložbe glede na prejšnje število potnikov. Lani je prek ljubljanskega letališča letelo 1.198.911 potnikov. To je dobrih 12 odstotkov ali 170.574 potnikov manj kot predlanskim.

Gradnja terminala je kratkoročno minus za delničarje

»Potrditev gradnje terminala

bi lahko kratkoročno negativno vplivala na ceno delnice, saj bo to pomenilo poslabšanje profila 'donos/tveganje' za delnico. V tem primeru bi torej svetovali vlagateljem, da iščejo priložnosti drugje,« pravi analitik Alte Invest Matej Justin. Trenutna cena delnice na borzi je 14,2 evra.

Načrti za gradnjo novega terminala so po njegovi oceni zelo ambiciozni. »Ena izmed glavnih nevarnosti, ki jo vidijo investitorji, je cena projekta, katerega neto sedanja vrednost je brez subvencij celo negativna. Obstaja velika verjetnost, da bodo končni stroški še višji od prvotno načrtovanih. Tudi glede na pričakovano število potnikov je gradnja novega terminala težko upravičena. Vsekakor bi se poslabšala slika bilance stanja, vsaj začasno pa bi bila bolj omejena tudi izplačila dividend.«

Novi terminal pa na drugi strani pomeni tudi številne priložnosti, pravi Justin: »Če bi število potnikov zraslo bolj od pričakovanj, bi z novim terminalom lažje poskrbeli za vse potnike, poleg tega bi nova zasnova omogočala gradnjo moderne terminala, ki bi zagotavljal višjo kakovost letaliških in komercialnih storitev. Predvsem te bi lahko ustvarile več prihodkov na potnika kot zdajšnji terminal. Skratka, možnosti za rast bi bile boljše.«

Skobir: Z novim terminalom bi podvojili komercialne prihodke

Z novim terminalom, ki bi bil velik 32 tisoč kvadratnih metrov (sedanji meri 13 tisoč), bi dvakrat povečali komercialne prihodke (denimo iz oglaševanja, gostinstva, parkirin in oddajanja prostorov), pravi Skobir. Torej bi jih namesto okoli deset milijonov evrov (to je

tretjina vseh prihodkov) bilo okoli 20 milijonov evrov. »Dogovorili smo se že, kaj bomo naredili s prvim terminalom. Oddajali bi ga družbi Regal-Gebr.Heinemann, ki bi imela v njem nekakšen zabavišni, letalski center skupaj z muzejem.« Ta družba, v kateri so omenjeni načrt potrdili, že ima na letališču brezcarinske prodajalne.

Zmagu Skobir še dodaja, da imajo tudi v (še nezgrajenem) drugem terminalu večino prostorov za restavracije, agencije in prodajalne že vnaprej rezervirano prek predpogodb.

Kot razloge za gradnjo Skobir našteva še:

► pričakovano rast števila potnikov, ki naj bi v 15 letih doseglo

tri milijone na leto (zdaj letno okoli 1,2 milijona potnikov),

► jasno finančno konstrukcijo (od predvidenih 56 milijonov evrov bi 14 milijonov dobili nepovratnih sredstev EU, 18 milijonov bi dobili posojila, preostalih 24 milijonov pa bi bilo lastnih sredstev),

► poleg tega jim ne bi bilo treba obnoviti prvega terminala (za to bi potrebovali okoli deset milijonov evrov).

Kako bo ukrepala uprava, če ne bo soglasja

Če država ne bo imela glasov, bo največji lastnik z 9,1-odstotnim deležem družba Publikum Trezor, ki je v večinski lasti podjetja za upravljanje družb Publikum Holding. Če bodo mali lastniki glasovali proti gradnji terminala, bo uprava najbrž skupaj z nadzorniki sklicala novo skupščino, ki bi bila julija. Do takrat bi lahko država, ki bi lahko bila po nekaterih pričakovanjih vodstva letališča bolj naklonjena drugemu terminalu, že dobila nazaj glasovalne pravice. Pripravlja se namreč tudi sprememba zakona o prevzemih (več o tem v zgornjem članku). Če do julija projekt ne bo potrjen, je velika verjetnost, da letališče izgubi možnost črpanja evropskih nepovratnih sredstev. Aerodrom je tudi ena od družb na vladnem seznamu za prodajo. ●

Page: 23

Reach: 57000

Country: SLOVENIA

Size: 414 cm2

2 / 2



Imenovani bodo novi nadzorniki

- Na skupščini, ki bo prihodnji četrtek (6. junija), bodo delničarji odločali tudi o novih nadzornikih. To naj bi bili članica uprave Kada Anja Stroj in Štampar in Marko Mulej, ki je tako kot Stroj in Štamparjeva v NS letališča že zdaj. Poleg njiju sta predlagana še mali delničar Peter Marn in Marko Pahor z ekonomske fakultete.
- Lastniki bodo odločali tudi o dividendah, in sicer naj bi si jih skupaj razdelili za 1,8 milijona oziroma po 0,54 evra lastnikom prednostnih in po 0,43 evra lastnikom navadnih delnic.
- Dodajmo še, da je imelo letališče v prvih treh mesecih leta za 6,7 milijona evrov poslovnih prihodkov (lani v tem času 6,5 milijona evrov) ter za 813 tisoč evrov čistega dobička (lani v tem času je znašal 301 tisoč evrov).