



## Aerodrom Ljubljana

## Skobir za ceno terminala žrtvoval druge investicije

Uprava Aerodroma Ljubljane pod vodstvom **Zmaga Skobirja** je za 16. september sklicala skupščino, na kateri bo iskala soglasje delničarjev za investicijo v nov potniški terminal, od katere bo v veliki meri odvisna tudi načrtovana privatizacija družbe.

Za nov potniški terminal namerava Skobir nameniti 57 milijonov evrov, pri čemer bi se lahko cena naložbe glede na skupščinski predlog povzpela do največ 63 milijonov evrov. Do konca leta 2017 naj bi Aerodrom Ljubljana za naložbe skupno namenil 77 milijonov evrov, pri čemer je Skobir še na junijski skupščini napovedoval za 114,4 milijona evrov naložb. Na kakšen način jih je v dveh mesecih oklestil za 37 milijonov evrov, ni natančno razvidno. Skobir je namreč objavil le povzetek gradiva za skupščino, celotnega gradiva pa ne, češ da vsebuje podrobne poslovne podatke, ki predstavljajo poslovno skrivnost družbe. Celotno gradivo bo tako dostopno le delničarjem, ki bodo pred tem podpisali izjavo o varovanju poslovne skrivnosti. To pomeni, da bi se konkurenčna letališča do teh podatkov lahko dokopala, če bi pred tem na borzi kupila eno delnico, vredno slabih 23 evrov.

Iz povzetka gradiva za skupščino sicer izhaja, da je Skobir več investicij zgolj preložil v prihodnost. Prestavi-

tev glavne ceste in gradnjo parkirišča, ki velja za eno od ozkih grl Letališča Jožeta Pučnika, je tako pomaknil v leto 2019 oziroma 2020. S tem je posledično znižal tudi potrebo po najetju bančnih posojil, s katerimi bi Aerodrom sofinanciral drugi potniški terminal. Poleg praktično vseh lastnih rezerv ter 12 milijonov evrov nepovratnih sredstev EU bi Aerodrom Ljubljana za gradnjo najel »le« še 13 milijonov evrov posojil. Hkrati je Skobir zastavil tudi bistveno bolj ambiciozne načrte za poplačilo posojil, ki bi jih namesto v 15 letih odplačali v vsega petih letih.

Toda predstavljeni načrti odpirajo več vprašanj, med drugim, kako bodo v družbi zagotovili povečanje prometa in zadržali pritiske letalskih družb, ki vedno pogosteje prihod na letališče pogojujejo z znižanjem letaliških pristojbin. Načrti Aerodroma Ljubljana namreč slonijo na njihovem sedanjem ceniku. Čeprav Skobir poudarja nujnost investicije v nov potniški terminal, saj da je sedanji preobremenjen, naj bi število potnikov raven iz leta 2008 preseglo šele čez osem let. Toda tudi to le ob izpolnitvi domnev, da bo v naslednjih dveh desetletjih število potnikov raslo s 3,5-odstotno povprečno letno stopnjo. V zadnjih štirih letih se je sicer število potnikov na br-

niškem letališču znižalo za četrtnino.

Kakšne bi bile finančne posledice za Aerodrom Ljubljana, če teh načrtov ne bi dosegli, ni znano. Prihodki od prodaje Aerodroma Ljubljane naj bi se do leta 2030 zviševali po 3,1-odstotni letni stopnji, medtem ko naj bi bila rast stroškov za 0,1 odstotne točke nižja. Do konca leta 2030 naj bi se dobiček iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA) povzpela na 16,6 milijona evrov, kar pa je še vedno pod rezultati iz leta 2007 in 2008. Projekcij poslovanja v primeru nadaljnjega poslovanja na obstoječem terminalu v objavljenem gradivu ni mogoče zaslediti.

V Aerodromu Ljubljana so obenem potrdili naša razkritja, da bi nov potniški terminal ogrozila že morebitna zahteva za revizijo katerega od neizbranih gradbincev. Aerodrom Ljubljana bi moral namreč sredstva EU začeti črpati že letos, najkasneje leta 2015 pa bi morala biti vsa dela končana. Kot je znano, mali delničarji že od vsega začetka nasprotujejo Skobirjevemu načrtom, saj bi ti po njihovih ocenah ogrozili privatizacijo in finančno stabilnost družbe. Tudi predstavnica Slovenske odškodninske družbe je na junijski skupščini izpostavila željo, da bi naložbo izpeljali v sodelovanju s strateškimi partnerji. **x mp**