



# Vse špekulacije pred ponedeljkovim odločanjem o širitvi Aerodroma

**P** PETRA SOVDAT, TANJA SMREKAR  
ISKRIČ  
finance@finance.si

**Delničarji Aerodroma Ljubljana bodo v ponedeljek odločali o gradnji 61,6 milijona vrednem novem terminalu. Kdo naj bi z njim služil, ali se splača?**

## 1. Posel Avstrijcem

Medtem ko uprava Aerodroma, ki jo vodi Zmago Skobir, uradno pravi, da je izbor izvajalca še v teku, je ta po naših informacijah že izbran. Gre za avstrijskega gradbinca Strabag, to pa naj bi Skobir po naših podatkih tudi že povedal lastnikom družbe.

Menda pa je Strabag obljubil, da bo za podizvajalce najel slovenske gradbince.

Neuradno pa smo izvedeli, da uprava Aerodroma sklepa o izboru izvajalca ne more uradno potrditi, dokler ne dobi tritetrinskega soglasja skupščine delničarjev za naložbo.

Neuradni viri pravijo tudi, da končna cena ne bo mogla odstopati za več kot 10 odstotkov glede na podpisano vrednost, saj bo Strabag gradil na ključ. V Strabagu pravijo, da ne morejo še ničesar komentirati.

## 2. Kdo naj bi lobiral?

Med glavnima lobistoma se omenja Darko Njavro, nekdanji pripadnik nekdanje vojaške specialne enote Moris, sicer zaposlen na Slovenskih železnicah, ter Vinko Može, nekdanji šef Aerodroma.

Njavro pravi: »Rad bi delal za Aerodrom, na varstvenem področju, na kar se spoznam, ampak že 15 let ne pridem zraven. Sicer me pa že nekaj časa ni nikjer. Sploh ne vem, kaj naj bi se še lobiralo. Ali ni bil že izbran Strabag? O tem sem preb-

ral pri vas, v Financah.« Da je Strabag že izbran, nismo pisali.

Može pa pravi: »Nič ne lobiram. Sem pa zagovornik gradnje terminala. In to sem povedal vsem, ki so me vprašali za mnenje. Zakaj ga podpiram? Ker bo promet na letališču zagotovo šel gor, vse projekcije tako kažejo, ker se vsi okoli nas modernizirajo in ker je stari terminal že povsem gnil in bodo težave z njim.«

## 3. Bo odločila politika?

Država v Aerodromu Ljubljana nima glasovalnih pravic, ker so državne družbe kršile zakon o prevzemih, ko so pred leti dokupovale delnice družbe. Letos popravljen zakon omogoča, da bi, če bi svet agencije za vrednostne papirje (ATVP) presodil, da gre za javni interes, država glasove lahko dobila nazaj. »Svet bo o tem odločal v petek. Sem na konferenci v Črni gori, ne vem niti, kakšno vlogo so dali,« pravi direktor agencije Damjan Žugelj.

Pričakovati je sicer, da bo ATVP državi in z njo povezanim družbam vrnil vseh 41,4 odstotka glasov. Če jih ne bi, pa bi največ glasov imela Publikum Trezor in skladi KD.

Čeprav je vlada pred kratkim spremenila statut Soda in mu dala več pristojnosti, pa bi na Sodu menda vseeno radi mnenje vlade o podpori gradnji terminala, saj je Aerodrom Ljubljana na seznamu za prodajo. Po naših podatkih se sicer uprava Soda nagiba proti gradnji, saj meni, da nov terminal ekonomsko ni upravičen ter da bi odločitev moral sprejeti novi lastnik.

Iz kabineta predsednice vlade Alenke Bratušek včeraj nis-

mo dobili odgovora, ali se bo vlada opredelila, neuradno pa se bo do ponedeljka. Niti nam niso odgovorili, kakšno je osebno mnenje Bratuškove o gradnji in ali je v zadnjih tednih spreminjala svoje mnenje o tem.

## 4. Jože P. Damijan: Drugi terminal je nepotreben in ekonomsko neupravičen

»Tehtan strošek gradnje terminala znaša 10,41 odstotka in je za 2,3 odstotke točke višji od interne stopnje donosnosti. To pomeni, da se gradnja lastnikom ne bi splačala,« je za Publikum, ki tudi nasprotuje gradnji terminala, izračunal ekonomist Jože P. Damijan. Ta ugotavlja, da bi se donosnost naložbe v Aerodrom lastnikom zaradi gradnje terminala precej znižala ter opozarja, da gradnja zaradi prevelikih tveganj (povezanih tudi z negotovostjo o preživetju Adrie Airways, ključnega prevoznika na brniškem letališču) »ni ne potrebna ne ekonomsko in finančno upravičena«.

## 5. Grega Meden: Brez novega terminala je Aerodrom dobra naložba

Tudi ocene KD Skladov kažejo, da terminal ekonomsko ni upravičen, saj bi naložba v letu 2015 celo zmanjšala EBITDA (dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo) za 2,5 milijona evra. »Letališče je že leta 2008 s svojimi zmogljivostmi ustvarilo več kot 19 milijonov evrov EBITDA, do leta 2017 pa naj bi ga z novim terminalom manj kot 12 milijonov evrov,« pravi upravljavalec v KD Skladih Gre-

ga Meden.

Meden ocenjuje, da bi ob upoštevanju določenih diskontov zaradi majhnosti letališča in ob upoštevanju prevzemne premije delničarji za delnico ob prodaji večinskega deleža lahko iztržili med 35 in 45 evri (trenutna borzna cena je 22 evrov). To pomeni, da bi le država dobila od 90 do 110 milijonov evrov.

## 6. Krava zaradi zrezka?

Eden izmed glavnih argumentov za gradnjo terminala je tudi, da je Aerodrom pridobil 14 milijonov evropskih sredstev.

Bi bilo bolj smiselno, da bi k naložbi, kot so to denimo naredili na Hrvaškem, kjer bo nov terminal financiral francoski koncesionar FAIC, pripustili novega lastnika? V državnem Sodu se menda nagibajo prav k tem.

Z novim terminalom, ki bi bil velik 32 tisoč kvadratnih metrov (sedanji meri 13 tisoč), bi dvakrat povečali (na 20 milijonov evrov) komercialne prihodke (iz oglaševanja, gostinstva, parkirin in oddajanja prostorov), pravi Skobir. Zdajšnji terminal bi oddajali družbi Regal-Gebr. Heineemann, ki bi imela v njem zabavišni, letalski center in muzej.

Aerodrom pa ima resne težave s pretočnostjo pri prijavi potnikov. Bi lahko popravili zgolj to? »Ne, ker je zdajšnji terminal razpet med parkirišče in ploščad, potrebna 10-milijonska naložba v informatiko pa ozkih grl ne bi odpravila,« pravi Skobir.

Page: 4

Reach: 57000

Country: SLOVENIA

Size: 423 cm2

2 / 2

**PRIČAKOVANA DONOSNOST V AERODROMU  
LJUBLJANA**

	Število potnikov (v mio)	Čisti dobiček (v mio EUR)	EBITDA (v mio EUR)	Dobiček na potnika (v EUR)	EBITDA na potnika (v EUR)
<b>2012</b>	1,187	5,193	10,535	4,37	8,88
<b>2013</b>	1,225	5,031	10,263	4,11	8,38
<b>2014</b>	1,333	5,484	10,308	4,12	7,74
<b>2015</b>	1,378	3,313	9,765	2,4	7,09
<b>2016</b>	1,452	2,818	11,269	1,94	7,76
<b>2017</b>	1,535	3,552	11,977	2,31	7,80

Vir: ocena upravičenosti gradnje drugega terminala družbe  
Aerodrom Ljubljana d. d. iz javno dostopnih virov družbe