



Aerodrom Ljubljana

# Omerzel in Skobir po dveh desetletjih urejata status zemljišč

Matjaž Polanič

Po več letih odlašanj bo, kot kaže, država naposled uredila status zemljišč, na katerih posluje Aerodrom Ljubljana in ki jih država v času lastninjenja ni prenesla na upravljalca brniškega letališča.

Medtem ko v Slovenski odškodninski družbi (Sod) z izbranim svetovalcem za prodajo 73-odstotnega deleža Aerodroma Ljubljana usklajujejo še zadnje podrobnosti, se po neuradnih informacijah končujejo tudi pogajanja med upravo Aerodroma ter ministrom za infrastrukturo in prostor o dokončni ureditvi statusa zemljišč, na katerih posluje upravljalca brniškega letališča.

Po neuradnih informacijah naj bi na infrastrukturnem ministristvu pod vodstvom **Sama Omerzela** že pripravili parcelacijo in ceno državnih zemljišč, ki jih uporablja Aerodrom Ljubljana, ki bodo podlaga za določitev višine nadomestila. Po predvidevanjih naših virov naj bi bila generalna pogodba o stavbni pravici in zakupu zemljišč podpisana do konca letošnjega oziroma najpozneje v začetku prihodnjega leta.

## Od dogovora odvisen tudi izkupiček pri prodaji

Čeprav je celotna infrastruktura na brniškem letališču v lasti Aerodroma Ljubljana, je država še vedno lastnica okoli 510 hektarjev zemljišč, ki jih v času lastninjenja ni prenesla na družbo. Večji del teh zemljišč sicer predstavljajo travniki oziroma tako imenovane »brisane« površine, na katerih je kakršna koli gradnja zaradi bližine letališča prepovedana. Trenutno tako Aerodrom Ljubljana državi oziroma cerkljanski občini plačuje nadomestilo zgolj za manjši del zemljišč, med drugim za tisto, na katerem stoji sedanji potniški terminal in na katerem je uprava pod vodstvom **Zmaga Skobirja** želela zgraditi novega.

Za koliko let bo država z Aerodro-

mom sklenila pogodbo in koliko ji bo moral za uporabo njenih zemljišč plačati, za zdaj ni znano. Od dogovora pa bo v veliki meri odvisna tudi kupnina, ki si jo država obeta pri načrtovani privatizaciji. Poznavalci sicer pričakujejo, da bo pogodba sklenjena za vsaj 30 let, letno nadomestilo pa bo znašalo najmanj pol milijona evrov.

## Nov terminal le še ena od mogočih naložb

V zadnjih dneh pa je skrbni pregled Aerodroma Ljubljana, ki bo podlaga za privatizacijo, že končala družba KF Finance. Uprava Aerodroma je Sodu že poslala tudi svoje pogoje, ki bi jih po njenem mnenju moral izpolnjevati bodoči lastnik. Po neuradnih informacijah naj bi si uprava prizadevala, da bodoči lastnik ne bi smel imeti letališča v radiju 500 kilometrov in naj bi prepeljal najmanj 15 milijonov potnikov. Če bi uprava Sodu sprejela te pogoje, bi iz boja za nakup avtomatično odpadel italijanski Save (upravljalca beneškega letališča), ki naj bi se že povezal s Publikumom **Deana Čendaka** in **Zvoneta Taljata** (lastnika okoli pet odstotkov delnic Aerodroma). V zagati bi se znašel tudi upravljalca pariškega letališča Charles De Gaulle, ki je pred dnevi tudi uradno prevzel upravljanje zagrebškega letališča. Na drugi strani bi bili s temi pogoji brez dvoma zadovoljni v nemški družbi Fraport (upravljalca letališča v Frankfurtu), ki se omenjajo kot eden najresnejših interesentov, prav tako pa naj bi jih kot najprimernejšega partnerja izpostavljal tudi Skobir.

Uprava Aerodroma je pred kratkim že začela tudi pripravo nove šestletne

strategije, ki naj bi jo nadzorniki potrjevali že konec meseca. Z osnutkom strategije je Skobir na zadnji seji že seznanil nadzornike, ki pa so bili z napovedmi uprave vse prej kot zadovoljni. V Aerodromu naj bi namreč v načrtih – kljub rasti prihodkov – predvideli okoli 5-odstotni letni padec dobička iz poslovanja (EBIT), kar pa je bilo za nadzornike nesprejemljivo. Padec EBIT naj bi bil sicer povezan izključno z visokimi načrtovanimi investicijami, zaradi katerih naj bi se v prihodnjih letih zvišal tudi strošek amortizacije. Zaradi tega naj bi nadzorniki upravi že naložili, naj investicije omeji le na nujno potrebne in tako zniža tudi strošek amortizacije. Tudi za leto 2014 so nadzorniki Skobirju potrdili za le 5,8 milijona evrov naložb oziroma skoraj pol manj, kot si je želel.

Čeprav naj bi si Skobir sprva prizadeval v strategijo vključiti tudi gradnjo novega potniškega terminala, naj bi v zadnjih dneh te načrte že opustil. Tako naj bi bila naložba predstavljena le kot eden od možnih projektov, o katerih pa se bo moral odločiti bodoči lastnik. Spomnimo, da je Skobir v zadnjem letu vneto lobiral za podporo projektu, za katerega bi porabil praktično vse prihranke družbe iz zadnjih dveh desetletij. Toda uresničitve teh želja so na zadnji skupščini preprečili **mali delničarji**, saj je obstajalo tveganje, da bo gradnja terminala ogrozila privatizacijo. Poleg tega po ocenah več **malih delničarjev** 57-milijonska naložba v nov potniški terminal trenutno sploh ni ekonomsko upravičena, saj je lani prek letališča potovalo le 1,2 milijona potnikov oziroma skoraj pol milijona manj kot v rekordnem letu 2008. V prvih devetih mesecih je Aerodromu Ljubljana število prepeljanih potnikov sicer uspelo povečati za osem odstotkov, vendar pa za rezultati iz enakega obdobja leta 2008 še vedno zaostaja za skoraj četrtino. ✕