



Kaj prinaša pošiljka iz Frankfurta na Brnik

Analiziramo, kaj za brniško letališče pomeni prihod Fraporta, s čimer Aerodrom Ljubljana prehaja v delno last nemške zvezne države Hessen

JURE STOJAN

Prodaja Aerodroma Ljubljana naj bi bila po neuradnih informacijah zaključena še ta teden, potem ko se bodo sestali tudi nadzorniki družbe. Kupec prihaja iz Nemčije in je veliko veliko večji. Delniška družba Fraport je namreč lastnica in upravljalica enega največjih svetovnih letališč, tistega v Frankfurtu. To pa je po podatkih mednarodne organizacije ACI (ki združuje interese letališč) 15. največje na svetu po številu potnikov, v Evropi pa je na tretjem mestu, takoj za londonskim letališčem Heathrow in pariškim Charles de Gaulle.

Brniško bo deseto

Frankfurtsko letališče je sicer največje izmed vseh, ki jih upravlja Fraport – v prvih šestih mesecih 2014 je imelo 27,8 milijona potnikov. Nikakor pa ni edino. Med preostalo osmerico leži največje v Turčiji – letališče Antalya (z 11 milijoni potnikov med januarjem in junijem, Nemci pa nadzorujejo polovico delnic). Sledi letališče pri perujski prestolnici Lima, prek katerega je do junija letelo že 7,4 milijona ljudi (Fraport pa nadzoruje dobrih 70 odstotkov delnic).

V bolgarskih letališčih Burgas in Varna ima 60-odstotni delež, v prvem polletju pa ju je obiskalo skupno dobrih 1,1 milijona potnikov. Fraport nadzoruje tudi 35,5 odstotka letališča v Sankt Peterburgu (6,4 milijona potnikov do junija) in 30 odstotkov letališča v nemškem Hannovru (z 2,3 milijona potnikov). Še najmanjše lastništvo imajo Nemci v Aziji – obvladujejo 24,5 odstotka delnic letališča Šian v kitajski pokrajini Šanži (13,7 milijona potnikov) in deset odstotkov v indijskem Delhiju (z 19,6 milijona potnikov do konca junija letos). Takoj se opazi zanimiva podrobnost – z izjemo frankfurtskega, ki je v nje-

govi 100-odstotni lasti, se je Fraport pri vseh drugih obratujočih letališčih zadovoljil z manjšim deležem (100 odstotkov ima sicer tudi na novem letališču v senegalski prestolnici Dakar, vendar gradbena dela na njem še potekajo in sploh še ni bilo odprto, tako da ne šteje).

Fraporta ne motijo manjšinski delničarji

Manjšinski delničarji Aerodroma Ljubljana zato ne smejo računati na to, da bodo prejeli kaj boljše ponudbo kot prodajalci večinskih 75,5 odstotka (od tega je bilo državnih doslej skupno 57,49 odstotka) – v zadnjih dneh so se v javnosti pojavila ugibanja, da bo kupnina 250-milijonska. Fraport si sicer za 100-odstotno lastništvo prizadeva samo pri prevzemih storitvenih družb. Fraport je prejšnji mesec v celoti kupil (za nerazkriti znesek) ameriško družbo AMU Holdings, zaradi njene podružnice Airmall USA. Ta upravlja okoli 270 trgovin in gostiln na letališčih v Baltimorju, Bostonu, Clevelandu in Pittsburghu (ne pa preostanka teh letališč, prek katerih letno leti okoli 70 milijonov potnikov). Analitiki družbe Moodie Report (niso povezani z bonitetno agencijo Moody's) so ta posel pozdravili kot "bistven premik na letališkem maloprodajnem trgu ZDA". V resnici pa ne gre za mednarodno širitev, temveč za njeno preusmeritev. Fraport se je namreč letos umaknil z Bližnjega vzhoda, saj se je junija iztekla šestletna pogodba o upravljanju savdskih letališč Riyadh in Jeddah. Pogodba z letališčem v egiptovski prestolnici Kairo pa se je končala že januarja. In nobene od teh v Frankfurtu niso želeli podaljšati.

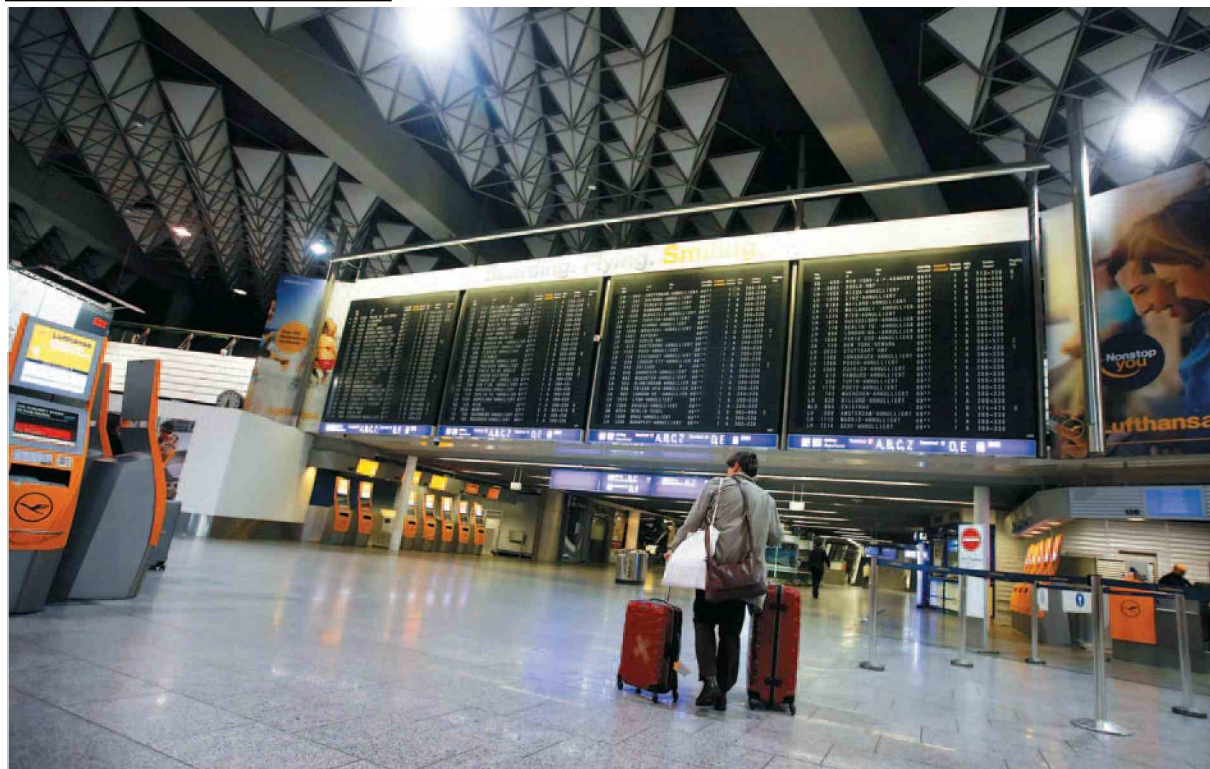
Kaj iz Frankfurta prinašajo Brniku

Kaj bo torej nemški lastnik pomenil za ljubljansko letališče? Morda je

smiselno pogledati primer letališča v Fraportovem portfelju, ki je še najbolj primerljivo brniškemu. To je bolgarska Varna, ki je imela lani 1,319.240 potnikov. Skoz hodnike na Brniku jih je šlo le kanček več, 1,321.100. Letališči sta primerljivi tudi po stopnjah rasti, saj se je potniški promet v Varni iz leta 2012 v 2013 povečal za 8 odstotkov, na Brniku pa za 10,2 odstotka. Res pa so v Bolgariji manj uspešni pri trženju tovarnega prometa, saj so ga v Varni lani imeli za komaj 35 ton. V tem pogledu je bilo s 17.777 tonami ljubljansko letališče bolj primerljivo s hannovrskim, kjer so lani pretovorili 14.666 ton blaga (in vkricali ali izkrcali 5,2 milijona potnikov). Z drugimi besedami, ljubljansko letališče bo od preostalih v skupini izstopalo po obsegu tovora, a to seveda ne pomeni, da ga bodo šli načrtno zmanjševati. Po nekaterih informacijah naj bi imeli Nemci velike načrte predvsem s kargom. Ključno je, kako dobičkonosen je ta promet. Dobra novica je sicer, da je Fraport pripravljen investirati tudi v letališča zunaj Frankfurta. Seveda takrat, če se mu zdi letališče premajhno glede na napovedi rasti prometa. Tako so leta 2012 odprli nov terminal v Varni in Burgasu. "Ta terminala po eni strani večata lokalne potniške zmogljivosti, po drugi pa zagotavljata dodatne trgovske površine. Odprtje teh terminalov pomeni, da sta obe lokaciji pripravljene na pričakovano prihodnjo rast, tako da na srednji rok ne bo potrebnih nobenih dodatnih kapitalskih izdatkov," pojasnjuje letno poročilo za 2013. Uprava Fraporta si je sicer za leto 2015 zastavila pet prednostnih nalog: upravljanje kapitalskih izdatkov, okrepiti dobičkonosnost, povečati zadovoljstvo strank in izkoristiti potenciala za rast. Ali zelo zelo poenostavljeno – čim hitreje in čim ceneje rasti, ne da bi se ob tem zamerili virom denarja.

Iz rok ene države v roke druge ...

Čeprav je upravljalavec frankfurtskega letališča na frankfurtski borzi že od leta 2001, je v prosti prodaji samo 34,91 odstotka delnic. Večinski lastnik je nemška zvezna država Hesse, ki upravlja z 31,35 odstotka družbe. 20,02 odstotka delnic je v lasti mesta Frankfurt (preko njegove komunalne firme Stadwerke Frankfurt am Main). Letalski prevoznik Lufthansa ima 8,45 odstotka, 5,27 odstotka pa ima avstralski naložbeni sklad RARE Infrastructure.



Največje letališče, ki ga upravlja Fraport, je frankfurtsko, hkrati tretje največje v Evropi, z ljubljanskim pa je najbolj primerljivo tisto v bolgarski Varni. To prav tako spada v portfelj te nemške družbe. (Reuters)