



Gospodarstvo / Aerodrom Ljubljana

Bo Skobir dobil podporo za svoj "Čehov"

Katja Svenšek, Matjaž Polanič

«Nadaljevanje s strani 1

Skobir poudarja nujnost naložbe, češ da bodo v nasprotnem primeru izgubljena evropska sredstva, a ta ne bi ogrozila le privatizacije, temveč tudi finančno stabilnost družbe. Skobir se je v gradivu za skupščino sicer »pohvalil«, da mu je skupne naložbe do konca leta 2017 uspelo oklestiti za 37 milijonov evrov, na 77 milijonov evrov, a dejansko je del naložb preprosto preložil.

Celotni projekt temelji na predpostavkah, da se bo število prepeljanih potnikov na letališču v prihodnjih dveh desetletjih letno povečevalo za 3,5 odstotka, čeprav se je v zadnjih štirih letih znižalo za četrtnino. V prvi polovici letošnjega leta se je število prepeljanih potnikov res zvišalo za sedem odstotkov, a upoštevani so tudi potniki Iran Aira, ki pa na sam terminal sploh niso stopili. Iranski prevoznik je namreč na letališču opravljal le tehnične pristanke, saj

zaradi embarga trenutno ne more točiti goriva na svojih primarnih letališčih v EU.

Iz projekcij poslovanja je še razvidno, da bi nov terminal privedel do znižanja vrednosti podjetja in padca dobičkonosnosti, stroškovna učinkovitost pa bi se še poslabšala. Že manjše odstopanje od načrtov bi družbo poglavo v izgubo. Po letu 2015, ko naj bi bil nov terminal zgrajen, bi se prihodki na potnika začeli zniževati, stroški pa bi se povečali. Dobiček iz poslovanja na prepeljanega potnika bi se do leta 2020 znižal s trenutnih 4,4 evra na manj kot dva evra. Uprava je pri zastavi načrtov sicer prišla navzkriž sama s seboj. Na eni strani namreč cilja na povečan promet nizkocenovnih prevoznikov, pri katerih je ključnega pomena cena, na drugi strani pa temeljijo njihovi načrti na trenutnih tarifah. Brez znižanja letaliških taks, ki so v Sloveniji med najvišjimi v

Evropi, pa bo Aerodrom tudi z novim terminalom težko konkuriral okoliškim letališčem.

Strategi svarijo

Tveganj se zavedajo tudi potencialni strateški partnerji, ki so že izrazili interes za nakup Aerodroma Ljubljane. Državi naj bi dali jasno vedeti, da jih v primeru nadaljevanja naložbe nakup ne zanima, saj naložbo ocenjujejo kot preveč tvegano. Tudi mali delničarji že dlje časa opozarjajo, da bi nadaljevanje naložbe ogrozilo privatizacijo Aerodroma Ljubljana in tudi znižalo vrednost kupnine.

Ali bodo na skupščini o naložbi odločali mali delničarji, ali država, za zdaj še ni mogoče napovedati. Zaradi kršitve zakona o prevzemih država trenutno sicer nima glasovalnih pravic, Agencija za trg vrednostnih papirjev pa prošnji Soda, da ji glasovanje dovoli, še ni ugodila. x

Komu bi koristil nov terminal

Največ koristi od novega potniškega terminala bi sicer imela družba Regal GH, ki upravlja brezcarinsko prodajalno na brniškem letališču, saj predvideva novi terminal bistveno večje komercialne površine. Za enega največjih zagovornikov naložbe v nadzornem svetu velja prav Peter Marn, že vrsto let svetovalec Regal GH.

Marn sicer zatrjuje, da se je iz poslovanja med Regal GH in Aerodromom izključil. Prav poslovanje z Regal GH pa naj bi pod drobnogled vzela revizijska komisija nadzornega sveta, v katero je bila kljub nasprotovanju Marna oziroma Regal GH pred kratkim imenovana Barbara Nose, pooblaščenka revizorka v družbi Constantia Plus.