



# Kitajci bi kupili delež v Aerodromu Ljubljana

**Pogovor z Zmagom Skobirjem** Zavrača očitke, da ne potrebujemo drugega terminala – Našli zunanjega investitorja, ne pa sogovornika zanj

**ZGORNJI BRNIK** – Polletni poslovni rezultati kažejo, da je Aerodrom Ljubljana (AL) do polletja ob povečevanju prihodkov – ob sedemodstotnem povečanju prometa – in zmanjševanju odhodkov ustvaril tri milijone evrov čistega dobička. O tem in razmerah v letalskem poslu smo se v sredo zjutraj pogovarjali s predsednikom uprave AL Zmagom Skobirjem.

## ALEŠ STERGAR

### Je polletni rezultat dober ali odličen?

Dober. Aviacija je ciklična dejavnost, ki se zelo hitro odziva na zunanje dražljaje. Za nas je bistveno, da družba ne stagnira več, kar je bila kritika dve leti. Stagnacija je posledica tudi stanja v državi, kjer je rast BDP negativna. Gre za dve leti truda in dogovarjanja s tujimi prevozniki. Posledica je sedemodstotna rast števila potnikov in devetodstotna rast tovornega prometa. Pričakujemo, da bo podobno čez poletje in konec letošnjega leta.

### Kaj pa domača Adria Airways?

Zelo je razveseljivo, da okreva tudi Adria Airways, s katero smo začeli povsem novo politiko, saj se pogovarjamo, dogovarjamo in zdaj načrtujemo skupno strategijo razvoja, nekaj, kar bi bilo dolgoročno vzdržno za njih ne glede na vse pretekle zgodbe in postopke, ki potekajo pri evropski komisiji in o katerih menim, da se ne bodo tako črno končali za AA.

### Očitki, da ne potrebujemo terminala, torej niso upravičeni?

Očitki so predvsem iz dveh naslovov oziroma dveh medijev in istih dnevnih komentatorjev za potrebe posameznikov, ki nimajo več ekonomskih razlogov. Pogajanja z izvajalcem gradbeno-obrtniških del so končana, uradno pa bo izbran po odločitvi na septembrski skupščini delničarjev. Ampak teze, da bo naložba stoddostno dražja, kot je bila načrtovana, so že padle. Dobili smo boljšo ceno, kot smo jo sami ocenjevali.

### So bili pri China Southern pripravljivi tudi na naložbo?

Oni bi kupili delež, kakršenkoli bi bil na razpolago, prevzeli bi Adrio in njeno letalsko šolo. Kitajci na leto potrebujejo 3900 pilotov in to jih je najprej zanimalo.

### Družba China Southern naj bi se zanimala tudi za Croatia?

Za Slovenijo bi to pomenilo še eno izgubljeno priložnost, kot se je že zgodilo v primeru Katarja in Izraela, od koder smo promet izgubili za dve leti. Podobni interesi se kažejo tudi pri japonskem JAL.

### V jat so vstopili Arabci, tu je nova Air Serbia.

Srbski prevoznik napoveduje, da bo z zimsko sezono na ljubljansko letališče letel sedemkrat na teden.

### Azijski trg raste.

V Evropi se trije veliki med sabo borijo za prevlado pred Arabci in Azijci in nimajo časa za majhne trge, kot je Slovenija. Zato je pri-

ložnost azijski trg s turističnega in poslovnega vidika, saj prevozniki ne potrebujejo več velikih vozlišč. Nova generacija letal je bolj varčna in manjša in ima velik doseg letenja, hkrati pa ni toliko potnikov, da bi potrebovali ogromna križišča. Ljubljansko letališče bi skupaj z Adrio lahko popolnoma dobro služilo. Ta trg ima perspektivo, pod pogojem, da bomo imeli infrastrukturo.

### Je sedanji terminal za današnji promet še primeren?

Pogojno. Kaj bo pa čez pet let? Tehnološko, komercialno-razvojno je letališče za časom in potniki to dobro vedo, ker dobivamo pritožbe. Ampak je demagoško prikazovati nerealno stanje.

### Promet bo še rastel?

Vse napovedi so takšne, promet je srednjeročno in dolgoročno vedno rastel, padal je le kratkoročno. Zdaj je zaradi recesije cikel malo daljši, kar ne pomeni, da bi morali čakati z razvojem. Posebno ker imamo finančno vse pokrito. S tem, ko pridobimo evropska sredstva, je sedanja neto vrednost te naložbe šest milijonov evrov. To pomeni, da je tudi donosnost kapitala, vložene v ta terminal, več kot osemodstotna. **Mali delničarji** z naložbo pri prodaji ne bodo nič izgubili.

### Država gre v prodajo.

Država se je odločila, da svoj delež

proda, in postopki so stekli.

### Kaj bi morala narediti država?

Modra odločitev bi bila potrditev naložbe, ker je ta pri prodaji dokazano niti nič ne moti niti ne zmanjšuje prodajne cene. Na ljubljanski ekonomski fakulteti smo

to dodatno preverili. Brez evropskih sredstev bi bil položaj drugačen, vendar smo jih ravno za to pridobili.

### Je bojazen, da bi bila evropska sredstva ogrožena, realna?

Ogrožena bi bila v primeru kakšnih revizij. Doslej jih ni bilo.

### Ali država razmišlja, kaj bo jutri?

To je okno v svet. Smo zadnji v regiji, ki se posodabljam. Se bomo odrekli zračnemu prevozu in začeli z avtom hoditi v Benetke in imeli

kakšne tri povezave v ključna mesta? Kakšni so stroški za gorivo in izgubljeni čas? Poleg tega se vprašamo, ali bodo turisti potem res prihajali, bodo brez neposrednih povezav prihajali naložbeniki. Večinski lastnik se mora odločiti in poenotiti pri stališču.

### Na kaj mora država paziti pri postopku prodaje?

Predvsem na formalnopravne in komercialne pogoje prodaje. Če je naprodaj celoten delež, pomeni, da prodaja država tudi vzletno-pri-

stajalno stezo, kar ni smiselno, ker tega v Evropi ni. S tem dajemo v roke ključ, kdo in kako lahko leti, tujcu. To je tako, kakor da bi avtocesto nekdo kupil, ne bi pa imel koncesije.

### Kdo bi bil lahko kupec?

Ne sme ga kupiti letališče, ki je bližje kot 500 kilometrov. Obstaja namreč bojazen, da bi se v nasprotnem primeru promet preusmeril drugam in se ne bi razvijal pri nas. Kupec ne sme biti letališče, ki ima manj kot 15 milijonov potnikov,

imeti mora zdrave finance in reference. Po mojem mnenju so to lahko tako kot pri Zagrebu Francozi pri nas Fraport ali podobna letališča.

### Kaj pa Kitajci ali Turki?

Kitajci bi prinesli promet, a se tukaj pojavlja vprašanje političnih evropskih problemov in omejitev. Turki bi bili zanimivi, saj se vidi,

Page: 8

Reach: 130000

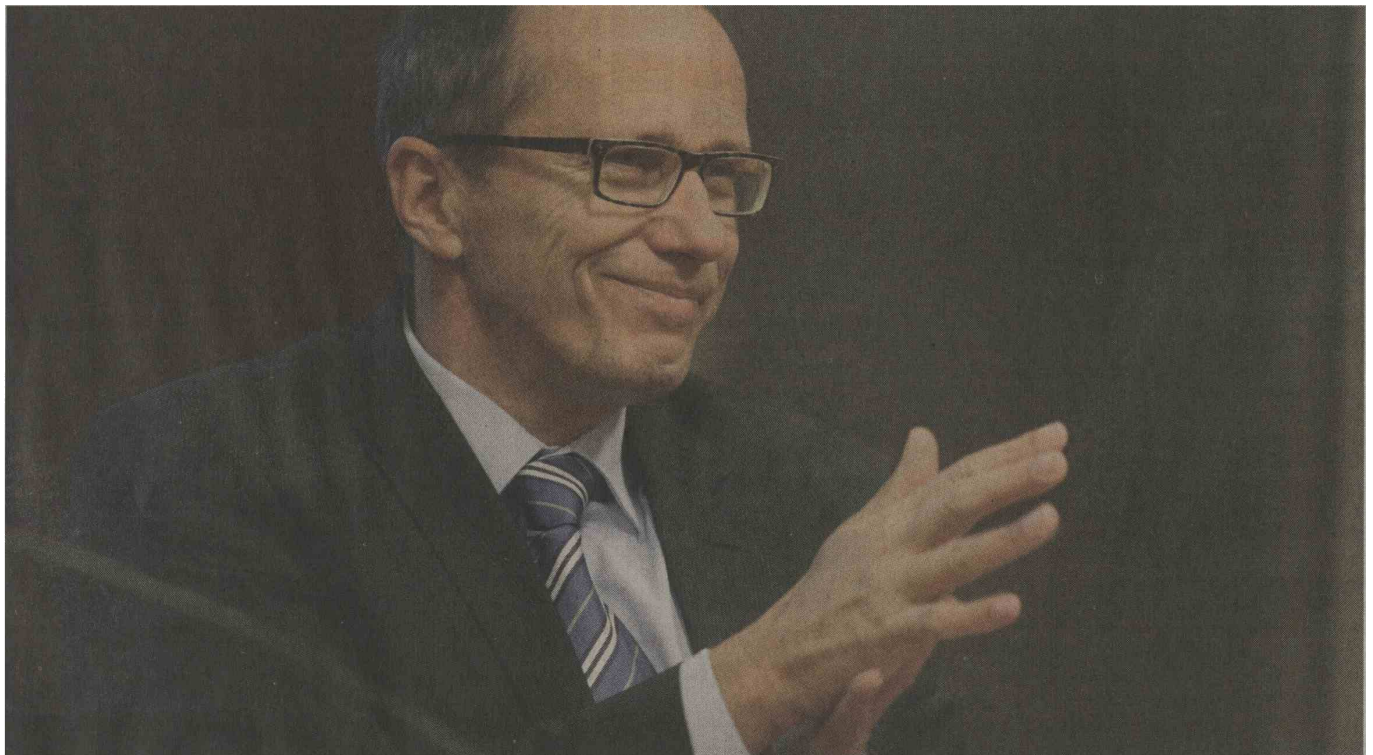
Country: SLOVENIA

Size: 651 cm2

2 / 2

kako dober promet ima Turkish Airlines, ki ima sedem tedenskih letov, prihodnje leto jih napovedujejo deset. Podobno je s Finnairom, ki vozi Japonce po najkrajši poti.

*Če Kitajcev ne bo,  
bo to še ena  
izgubljena priložnost,  
tako kot je bil Katar.*



Smo zadnji v regiji, ki se posodabljam, pravi predsednik uprave Aerodroma Ljubljana Zmago Skobir. FOTO IGOR ZAPLATIL