



Aerodrom Ljubljana

# Bodo Skobirjeve načrte ustavili mali delničarji?

Matjaž Polanič

**Mali delničarji**, ki so že dlje časa nezadovoljni s političnim upravljanjem Aerodroma Ljubljana, stagnacijo poslovanja in dividendno politiko, načrtujejo zamenjavo celotnega nadzornega sveta, z zahtevo za izplačilo višjih dividend pa nameravajo predsedniku uprave Zmagu Skobirju prirezati peruti tudi pri načrtovanih večmilijonskih naložbah.

**Mali delničarje** Aerodroma Ljubljana mineva potrpljenje s predsednikom uprave **Zmagom Skobirjem** in njegovi megalomanskimi naložbenimi načrti, ki bodo izničili vse rezerve, ki si jih je upravljalec brniškega letališča nabral v zadnjih dvajsetih letih poslovanja. Zaradi dvomov o ekonomičnosti načrtovanih naložb Aerodroma Ljubljana mali delničarji po naših informacijah že preučujejo možnosti za zamenjavo vseh članov nadzornega sveta z **Anjo Strojim Štampar** na čelu, ki se jim letos izteče mandat.

Ker je država zaradi kršitve zakona o prevzemih konec lanskega leta izgubila glasovalne pravice v Aerodromu Ljubljana, nameravajo **mali delničarji** zahtevati tudi izplačilo bistveno višjih dividend in na tak način upravo prisiliti v zmanjšanje naložbenih apetitov. Zaradi stagnacije poslovanja Aerodroma Ljubljane in znanih težav Adrie Airways, ki prek brniškega letališča prepelje tri potnike od štirih, so po ocenah malih delničarjev načrtovane naložbe zas-

tavljene veliko preveč ambiciozno. Samo v nov potniški terminal namerava namreč Aerodrom Ljubljana investirati okoli 72 milijonov evrov, še dodatnih 45 milijonov evrov pa v nov logistični center in tovorni terminal. Skupno bi torej Aerodrom Ljubljana do leta 2017 za naložbe namenil kar 117 milijonov evrov oziroma približno toliko, kot je znašal njegov čisti dobiček vse od osamosvojitve naprej.

Del investicij bi Aerodrom Ljubljana pokrival z nepovratnimi evropskimi sredstvi, poleg tega naj bi za načrtovane naložbe porabil tudi vseh 40 milijonov finančnih naložb, predvsem obveznic in depozitov pri bankah. Toda za financiranje vseh načrtovanih projektov bi se moral Aerodrom Ljubljana pri bankah zadolžiti za okoli 50 milijonov evrov, medtem ko doslej ni imel niti evra posojila. Če trenutno Aerodrom Ljubljana zgolj z obrestmi od depozitov in obveznic prejme skoraj dva milijona evrov obresti na leto, bi moral po končanem investicijskem ciklu pomemben del dobička iz poslovanja odšteti zgolj za plačilo bančnih obresti.

Nov potniški terminal naj bi se po načrtih uprave razprostiral na kar 31.200 kvadratnih metrih in bi bil tako 2,4-krat večji od obstoječega. Investicijo v nov potniški terminal v Aerodromu Ljubljana upravičujejo z zastarelostjo obstoječega terminala, ki naj bi bil v bolj obremenjenih urah in mesecih leta že danes premajhen. Dodajajo, da bi obnova obstoječega terminala »zahtevala prevelik vložek«. »Glede na predvidene trende v letalskem prometu se bo število potnikov povečevalo in po predvidenih najpozneje v petih letih ponovno doseglo število potnikov iz leta 2008, ko jih je čez naše letališče potovalo blizu 1,8 milijona,« so prepričani v Aerodromu Ljubljana. Toda če bi v družbi želeli izpolniti te načrte, bi morali v povprečju vsako leto število prepeljenih potnikov povečati za kar okoli sedem odstotkov, medtem ko so se samo v prvih devetih

mesecih minulega leta soočali s 13-odstotnim padcem, število prepeljenih potnikov pa pada že vse od leta 2008.

Samo letos namerava Aerodrom Ljubljana za investicije nameniti kar 27 milijonov evrov, vendar za zdaj še vedno ni znano, kdaj se bodo te investicije odrazile na povečanju dobička in prihodkov, ki stagnirajo že vse od leta 2008. V Aerodromu Ljubljana odgovarjajo, da je »težko oceniti neposredni vpliv naložb na povečanje prihodkov«, saj je pretežno del naložb infrastrukturnega značaja. Kdo bo gradil nov potniški terminal, za zdaj ni znano, na razpis pa so se poleg avstrijskega Strabaga prijavi še hrvaški Zagorje Tehnobeton, češki OHL ŽŠ, novomeški Begrad, murskosoboški SGP Pomgrad in Imos, ki je že v času prve vlade **Janeza Janše** dobil več donosnih poslov z državo.

Kakšna je sploh pričakovana donosnost investicije v nov potniški terminal, v Aerodromu Ljubljana doslej še niso razkrili. Povedali so zgolj, da bi imel objekt uporabno dobo najmanj 30 let, zaradi česar naj bi bilo treba njegovo donosnost računati na daljše obdobje. Toda **mali delničarji** pričakujejo, da bodo nove investicije Aerodromu Ljubljana prinesle najmanj 5-odstotni letni donos po plačilu vseh stroškov, saj je v nasprotnem primeru le težko upravičiti njihovo ekonomičnost.

**Mali delničarji** si prizadevajo, da bi Aerodrom Ljubljana k načrtovanim investicijam pritegnil tudi zasebne investitorje. Pri gradnji novega potniškega terminala, za katerega so v Aerodromu Ljubljana dobili tudi okoli 16 milijonov evrov nepovratnih evropskih sredstev, to sicer ni več mogoče, bi pa bilo to izvedljivo pri načrtovani gradnji logističnega centra in tovornega terminala. Zlasti si **mali delničarji** prizadevajo, da bi pri slednjih dveh projektih sodelovala tudi katera od večjih mednarodnih logističnih skupin, ki bi na letališče pripeljala tudi nove posle. ✕



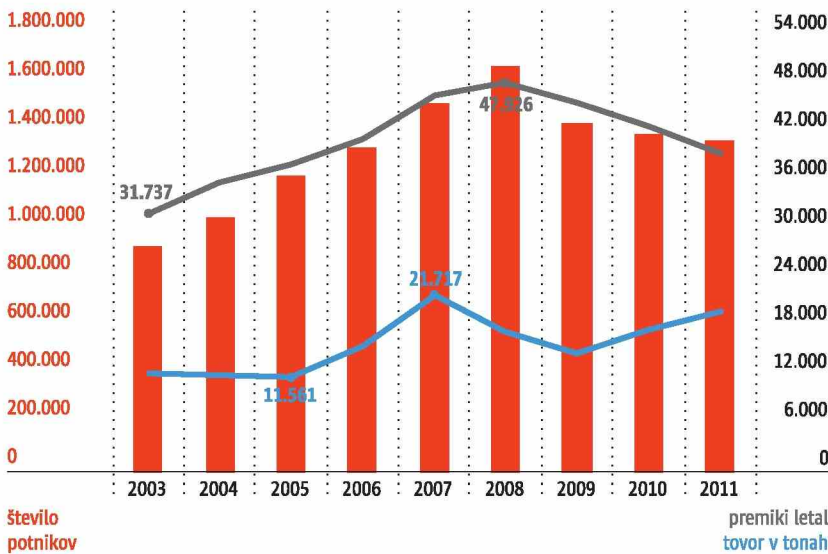
Zmago Skobir, predsednik uprave Aerodroma Ljubljana Fotografija: dokumentacija Dnevnika

## Kdo bo glavni na skupščini

Ker so država, Slovenska odškodninska družba, Kapitalska družba in Zavarovalnica Triglav sredi lanskega decembra ostale brez glasovalnih pravic, bodo imeli na letošnji skupščini ključno besedo **mali delničarji**. Glede na zadnje udeležbe na skupščini bosta imela največ glasov, in sicer okoli 20 odstotkov, Publikum **Deana Čendaka** in **Zvoneta Taljata** ter Skupina KD Group. Le nekaj manj kot petino glasov utegne na skupščini zastopati tudi **Jurij Mežnaršič**, svetovalec uprave Aerodroma Ljubljana, ki je na zadnji skupščini zastopal številne **male delničarje** (zlasti zaposlene). Po okoli deset odstotkov glasov bodo imeli tudi Abanka Vipa, švedska družba za upravljanje East Capital in NFD DZU.

## Število potnikov, pretovor ter premiki letal skozi leta

Podatki Seonet



## Naložbe, prihodki in čisti dobiček Aerodroma Ljubljana

Podatki Seonet, v mio. EUR

