



Aerodrom Ljubljana

Marn in Grašek v boj za predsedniški stolček

Matjaž Polanič

Nadaljevanje megalomanske investicije v nov potniški terminal bo v veliki meri odvisno od tega, ali bo vodenje nadzornega sveta Aerodroma Ljubljana prevzel nasprotnik naložbe Peter Grašek ali njen podpornik Peter Marn.

Boj med zagovorniki in nasprotniki gradnje novega potniškega terminala na brniškem letališču, v katerega namerava predsednik uprave Aerodroma Ljubljana **Zmago Skobir** investirati več kot 54 milijonov evrov, se bo očitno odvil prek nadzornega sveta družbe.

Kot najresnejša kandidata za prevzem mesta predsednika nadzornega sveta se omenjata **Peter Grašek**, ki velja za ostrega nasprotnika investicije, in **Peter Marn**, ki pa bi lahko bil pri zagovarjanju novega terminala v konfliktu interesov. Marn je namreč svetovalec družbe Regal GH, ki upravlja brezcarinsko prodajalno na brniškem letališču in bi ji nov terminal z bistveno večjimi komercialnimi površinami lahko prinesel tudi večje koristi. »Da podpiram projekt, sem povedal že na skupščini, nadzorni svet pa se bo moral s tem vprašanjem še ukvarjati in zbrati vse potrebne informacije,« nam je povedal Marn, ki informacij, da lobira za mesto predsednika nadzornega sveta, ni želel komentirati. Po naših informacijah naj bi Marna podpirali Skobir in oba pred-

stavnika zaposlenih v nadzornem svetu. Pri imenovanju novega predsednika nadzornega sveta (ustanovna seja bo predvidoma 9. julija) bosta imela tako ključno vlogo **Milan Perović** in **Nina Mauhler**. Kot smo poročali, naj bi slednja v nadzorni svet Aerodroma v dogovoru z **malimi delničarji** – državni lastniki so bili brez glasovalnih pravic – spravil kabinet predsednice vlade, kjer pa so to zanimali.

Marnove tesne vezi z Aerodromom

Da je zaradi sodelovanja z Regalom GH v konfliktu interesov, se očitno zaveda tudi Marn. »Prav zaradi tovrstnih vprašanj sem se z Regalom GH sporazumno dogovoril, da na Aerodromu Ljubljana z njimi ne bom več sodeloval,« pravi Marn, ki bo z Regalom GH še sodeloval v Bosni in Hercegovini ter Črni gori. Marn pa z upravljalcem brniškega leta-

lišča in Aerodromom Portorož (v tretj-

inski lasti Aerodroma Ljubljana) poslovno sodeluje tudi prek družbe Lipican Aer, ki je v njegovi 49-odstotni lasti. »Če bi prišlo do vprašanj, ki bi predstavljala kolizijo interesov, bi se na nadzornem svetu izločil,« zatrjuje Marn. Večinski lastnik Lipican Aer je sicer **Stanislav Potočnik**, tudi direktor letalskega podjetja Solinair. Slednje večino prihodkov ustvari s čarterskimi poleti in vzdrževanjem letal, nahaja pa se v novem hangarju na brniškem letališču, čeprav je uradni sedež družbe v Sečoveljah, kjer je registriran Aerodrom Portorož.

Prav zaradi številnih poslovnih povezav in konfliktov interesa se zastavlja tudi vprašanje, kako je Marnu sploh uspelo priti skozi nominacijski postopek Slovenske odškodninske družbe (Sod). Marn je bil sicer res kandidat Društva **malih delničarjev (MDS)**, vendar ga je za novega člana nadzornega sveta uradno predlagal Sod. Marn je bil edini s Sodovega seznama, ki je dobil podporo, medtem ko so vse preostale imenovane

nadzornike predlagali v **MDS**. Spomnimo, da sta Sod in Kapitalna družba po skupščini napovedala izpodbijanje imenovanja novih nadzornikov. »Če se pri članu nadzornega sveta ugotovi prisotnost konflikta interesov, bi bilo primerno, da sam odstopi s funkcije,« so nam povedali na Sodu in dodali, da imajo delničarji še vedno možnost, da nadzornika, pri katerem je podano nasprotje interesov, odpokličejo.

Nov potniški terminal ali privatizacija

Od izbire novega predsednika nadzornega sveta pa ne bo odvisno le nadaljevanje gradnje terminala, ki je po ocenah večine **malih delničarjev** nepotreben in neekonomičen, temveč tudi usoda načrtovane privatizacije Aerodroma. V času tako obsežne naložbe bi bila namreč privatizacija težko izvedljiva, še posebno zaradi negotovih učinkov investicije na poslovanje družbe.

Prav to pa je po vsej verjetnosti tudi eden od ključnih razlogov, zakaj si **mali delničarji** prizadevajo za preložitve in-

vesticije. Po neuradnih informacijah naj bi se družba Save, ki upravlja beneško letališče, že povezala s Publikumom **Deana Čendaka** in **Zvoneta Taljata**, ki imata prek svojih podjetij v lasti dobrih pet odstotkov delnic Aerodroma. »Prezgodaj je dajati sodbe, saj je treba počakati, da državni zbor potrdi seznam podjetij, namenjenih privatizaciji. Če bo ta seznam potrjen, bomo seveda poskušali preveriti interes med potencialnimi strateškimi partnerji, zagotovo pa pri upravljalcu beneškega in frankfurtskega letališča,« je povedal Čendak.

Da je načrtovana privatizacija Aerodroma Ljubljana vzbudila pozornost beneškega letališča, je slutiti tudi iz pojasnil italijanskega premierja **Enrica Letta**. Po sredinem obisku premierke **Alenke Bratušek** je namreč Letta povedal, da »Italijo zanimajo različne panoge slovenskega gospodarstva, med katerimi so za italijanska javna in zasebna podjetja še posebno zanimivi letališki, poštni in bančni sektor.« ✕

Page: 7

Reach: 118000

Country: SLOVENIA

Size: 467 cm2

2 / 2



Brniško letališče za Save majhen zalogaj

Družba Save, ki upravlja beneško letališče, je v v okoli 40-odstotni lasti družbe Marco Polo Holding, vedno večji lastniški vpliv v družbi Save pa ima tudi britanska družba tveganega kapitala Amber Capital, ki v zadnjem času pospešeno kupuje delnice in ima v lasti že okoli 15 odstotkov družbe Save. Prevzem Aerodroma Ljubljana za Skupino Save sicer ne bi predstavljal večjih težav, saj so lani ob 350 milijonih evrov prihodkov ustvarili skoraj 72 milijonov evrov dobička iz poslovanja pred amortizacijo (EBITDA), medtem ko je bil Aerodrom Ljubljana na borzi včeraj vreden le slabih 60 milijonov evrov.