

Aerodrom Ljubljana

Z zamenjavo nadzornikov nad Skobirjeve megalomanske načrte

Matjaž Polanič

Mali delničarji nameravajo na današnji skupščini Aerodroma Ljubljane dokončno ustaviti megalomansko naložbo v nov potniški terminal, ki bi izničil vse rezerve, ki si jih je v zadnjih dvajsetih letih nabrala družba.

Mali delničarji na čelu s Publikum Trezorjem **Deana Čendaka** in **Zvoneta Taljata**, društvo **malih delničarjev MDS Rajka Stankoviča** in Skupina KD Group nameravajo na današnji skupščini imenovati nov nadzorni svet Aerodroma Ljubljane in zaustaviti 60-milijonsko naložbo v nov potniški terminal.

Koga bo skupina **malih delničarjev** predlagala v nov nadzorni svet, saj se obstoječemu izteka mandat, včeraj še ni bilo znano. Med potencialnimi kandidati sta se omenjala nekdanji predsednik uprave Adrie Airways in Telekom Slovenije **Peter Grašek** ter bivši član uprave Aerodroma Ljubljana **Peter Marn**, medtem ko naj bi mali delničarji eno oziroma dve mesti v nadzornem svetu nameravali prepustili državi. Poleg **malih delničarjev** naj bi svoj predlog za imenovanje novih nadzornikov na sami skupščini vložila tudi Slovenska odškodninska družba (Sod), čeprav država zaradi kršitve zakona o prevzemih nima glasovalnih pravic. Statut Aerodroma Ljubljane namreč določa, da morajo tri od štirih predstavnikov kapitala v nadzornem svetu predlagati država, Sod in Kapitalna družba, medtem ko lahko preostali delničarji predlagajo le enega nadzornika.

Na dnevnem redu današnje skupščine je tudi odločanje delničarjev o naložbi v nov potniški terminal, a pred

skupščino se je že ugibalo, da bi lahko uprava Aerodroma Ljubljane ta predlog z dnevnega reda umaknila. **Mali delničarji** so namreč v neformalnih pogovorih z upravo že napovedali, da bodo glasovali proti naložbi, ki tako po vsej verjetnosti ne bo dobila zadostne podpore. Predsednik uprave Aerodroma Ljubljane **Zmago Skobir** naj bi v zadnjih tednih **mali delničarje** sicer poskušal prepričati o nujnosti naložbe, vendar pa jim ni znal pojasniti niti, kako bo zagotovil povečanje prometa na brniškem letališču. Tudi če bi se uresničile Skobirjeve napovedi, da bi se število potnikov do leta 2017 povečalo za več kot tretjino, na 1,7 milijona, pa to po ocenah **malih delničarjev** ne upravičuje naložbe. Nov potniški terminal bi imel namreč zmogljivost okoli 1800 potnikov na uro v odhodu in prihodu, kar je 2,5-krat več, kot je znašal promet v rekordnem letu 2008, ko je prek Aerodroma Ljubljane potovalo skoraj pol milijona potnikov več kot v minulem letu.

Čeprav v Aerodromu Ljubljana zatrjuje, da je nov potniški terminal potreben zaradi ozkih grl na brniškem letališču, **mali delničarji** o tem dvomijo, saj je bilo lani na brniškem letališču vsega 90 potnikov na kvadratni meter potniškega terminala. To je polovico manj kot na zagrebškem in beneškem letališču in trikrat manj kot na dunajskem letališču. Da bi Aerodrom po go-

stoti prometa dosegel beneško letališče, bi se moralo število prepeljanih potnikov povečati na skoraj 2,5 milijona oziroma za več kot sto odstotkov.

Nadaljevanje gradnje novega potniškega terminala bi po ocenah poznavalcev lahko ogrozilo tudi načrtovano privatizacijo Aerodroma Ljubljana, ki ga je država uvrstila na spisek podjetij, namenjenih prodaji. V času tako obsežne naložbe bi bila namreč prodaja Aerodroma praktično neizvedljiva, še posebno zaradi negotovih učinkov novega potniškega in tovornega terminala na poslovanje družbe. **Mali delničarji** ob tem še opozarjajo, da bi imela naložba v nov potniški terminal brez nepovratnih sredstev EU celo negativno vrednost. Ker bi Aerodrom za to naložbo porabil praktično vsa svoja likvidna sredstva in najel tudi za okoli 18 milijonov evrov posojil, bi se zaradi te naložbe utegnulo poslovanje Aerodroma Ljubljane poslabšati do te mere, da bi družba poslovala celo z izgubo in bi potrebovala dokapitalizacijo.

Namesto gradnje novega potniškega terminala **mali delničarji** menijo, da bi lahko Aerodrom Ljubljana na obstoječem terminalu že z manjšimi naložbami odpravil ozko grlo rentgenskega varnostnega sistema. Prav tako pa bi se moral Aerodrom Ljubljana v dogovoru z državo usmeriti tudi v upravljanje potniškega terminala letališča Cerklje, na katerega bi bilo zaradi nižjih stroškov smiselno preusmeriti nizkocenovne in čarterske prevoznike. Po neuradnih ocenah bi Cerklje že v drugem letu obratovanja lahko imelo okoli 200.000 potnikov, saj bi se med drugim lahko nanj preusmeril tudi del letalskega prometa, ki trenutno poteka prek Zagreba. ✕

Celotni bilančni dobiček za dividende?

Mali delničarji pa na današnji skupščini ne nameravajo zgolj zaustaviti naložbe v nov potniški terminal, temveč načrtujejo tudi izplačilo višjih dividend od prvotno predlaganih. Po neuradnih informacijah naj bi **mali delničarji** zahte-

vali, da Aerodrom za dividende letos nameni celotni bilančni dobiček v višini 2,6 milijona evrov oziroma okoli 0,6 evra bruto za delnico, medtem ko je uprava predlagala, da bi bruto dividenda znašala 0,43 evra bruto za delnico.

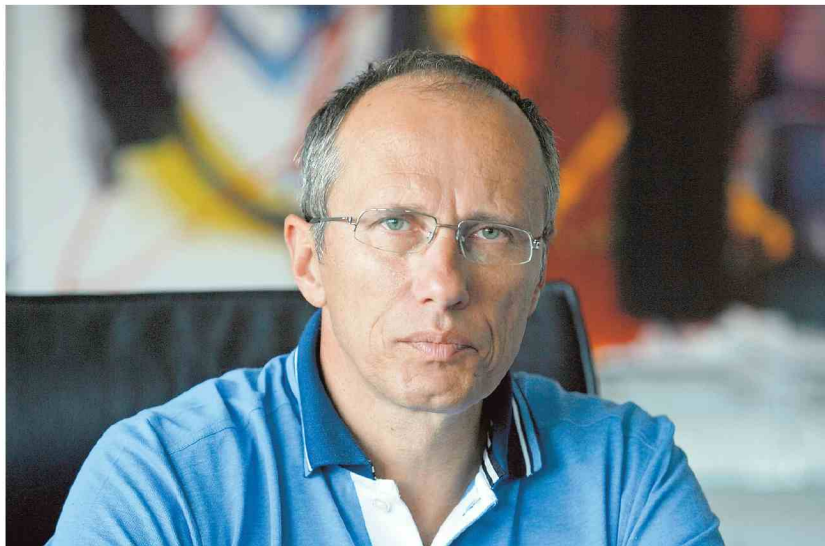
Page: 11

Reach: 118000

Country: SLOVENIA

Size: 413 cm2

2 / 2



Zmago Skobir, predsednik uprave Aerodroma Ljubljana

Fotografija: Luka Cjuha/dokumentacija Dnevnika