



Logistični holding nima veliko zagovornikov

Dvomi, zadržki in veliko belih lis

Med odzivi nad zamislijo o logističnem holdingu še vedno prevladujejo pomisleki in dvomi. Nekateri se še sprašujejo, kakšna bi bila korist holdinga, drugi odkrito govorijo o nevarnostih, ki jih prinaša ta zamisel.

Peter Majcen, generalni sekretar Obalne sindikalne organizacije-KS 90: "Pri vprašanju logističnega holdinga, ki naj bi ga sestavljale tri družbe, je ključno vprašanje, kdo bo tisti, ki bo pobral smetano z logistične torte. To niso tri brezupne družbe, temveč podjetja, ki so v krizi. A vsaj za Intereuropsko in Luko Koper velja, da imata pogoje za izhod iz nje in za razvoj, čeprav je v njih prišlo do načrtnega finančnega izčrpanja. Glede učinkov holdinga pa ne moremo pričakovati, da bi Slovenci lahko diktirali tempo evropskim igralcem."

Bruno Korelič, predsednik nadzornega sveta Intereuropske: "Sodelovanje v logistični panogi je potrebno in Slovenija ima možnost, da trži svojo pozicijo. Zdaj je čas za nadgradnjo tega sodelovanja. Vendar pa sama organizacijska oblika še ne pomeni vpliva na vsebino. Holding ni tisto, kar bo sodelovanje pripeljalo na tisto

raven, ki jo zahtevajo kupci. Iskati je treba strateške povezave po horizontali in najti strateške partnerje, ki bodo odpirali vrata na prekomorska tržišča. To bo dobro za vse."

Gregor Veselko, predsednik uprave Luke Koper: "Pri ideji logističnega holdinga se je treba vprašati, kaj sploh želi kupec. Imam dokaze, da se kupci tega holdinga ne bodo šli. Ne želijo ga, saj onemogoča konkurenčnost, ta je pa je nujna za kakovostno logis-

tično storitev. Luka je navezadnje uspešna zato, ker je odprta do vseh ladjarjev in do vseh železniških operaterjev."

Goran Brankovič, predsednik uprave Slovenskih železnic: "Nasprotovanje logističnemu holdingu je nekakšna dimna zavesa, za katero nekateri skrivajo svoje ozke posamične interese."

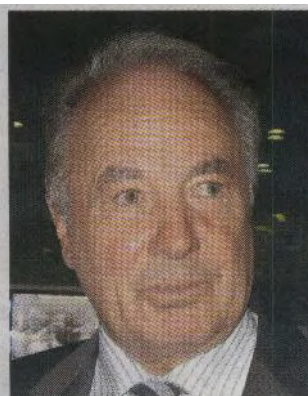
Elen Twrdy, dekanja Fakultete za pomorstvo in promet: "Logistična veriga ne terja nujno kapitalskega povezovanja, zadostujejo tudi

poslovne povezave. Dokler uprave vpletenih podjetij ne vidijo koristi v povezavi, bo odločitev predvsem politična."

Janez Požar, direktor direktorata za pomorstvo in predsednik nadzornega sveta Luke Koper: "Ne pozabimo, da je Luka Koper z državo leta 2008 podpisala koncesijsko pogodbo. Vsakršna statusna sprememba koncesionarja ali njegova



Peter Majcen



Bruno Korelič



Gregor Veselko



Goran Brankovič



Elen Twrdy

omejitev narekuje prekinitev koncesijske pogodbe. In če je bila Luka tedaj edini zainteresent, se to zdaj ne more več ponoviti: potreben bo razpis, Luka pa ne more več računati, da bo koncesija njena, saj so apetiti njenih konkurentov preveliki."

Ernest Gortan, predsednik uprave Intereuropske: "Logistični holding bi Intereuropsko omejil, mi pa moramo biti odprti do vseh strateških partnerstev in do horizontalnega povezovanja nasploh. Ključno vprašanje je, kako doseči, da bo blagovni tok čez tržišča, ki jih obvladujemo, čim večji. To je

mogoče tudi z globalnim strateškim partnerjem, ki bo primeren za nas."

Blaž Miklavčič, nekdanji generalni direktor Slovenskih železnic, zdaj direktor gradbenega GH Holdinga: "Če je končni cilj holdinga ustvarjanje monopola ali sam holding po sebi, potem vse to nima smisla. Če si ne upamo napisati, da bo ta holding v 2010 ustvaril 800

milijonov evrov realizacije, če si ne upamo napisati, da bo leta 2015 ustvaril pet milijard evrov realizacije ter da bomo ključni logistični igralec v regiji, potem so vsi pomisleki in nasprotovanja na mestu."

Maks Tajnikar, profesor na Ekonomske fakulteti, opozarja na stranske učinke družčine pod eno logistično

streho: "Luka se bo otepala Slovenskih železnic, Slovenske železnice se bodo otepale Intereurope ... V tej družini, ki jo skušamo spraviti skupaj, lahko nastanejo zelo neprijetni odnosi."

Nevija Pečar, predstavnica zaposlenih v nadzornem svetu Intereurope: "Zaposleni ne nasprotujemo holdingu, a ne v taki obliki, saj se ne vidimo v njem."

Tomaž Može, direktor Primorske gospodarske zbornice: "Je mogoče, da smo preodločni in prehitri pri iskanju rešitve ter sprejemanju tako pomembne odločitve na področju logistike? Morda je treba iskati rešitve v drugačni obliki, ne pa v holdingu; takega holdinga ni mogoče najti nikjer na svetu."



Janez Požar



Ernest Gortan



Blaž Miklavčič



Maks Tajnikar



Nevija Pečar



Tomaž Može

Jakomin: v holdingu je vsaj pet pasti

Logistični holding skriva precej nevarnosti, je prepričan Igor Jakomin, državni sekretar na ministrstvu za promet. Pasti segajo od pravnih pomislekov do vpliva na konkurenčnost.

Pravno področje je prvo sporno polje. **Igor Jakomin** postavlja projekt logističnega holdinga pod vprašaj z vidika evropske zakonodaje, upoštevati je treba tudi male delničarje, ki bi jih tako ali drugače umaknili iz podjetij, ki naj bi sestavljali logistični trojček. S statusno spremembo Luke bi postala vprašljiva njena koncesijska pogodba.

Velika novost v predlogu je regulatorni organ za pristaniško dejavnost. *"Nikjer v svetu ga ne poznajo,"* opozarja Jakomin, ki je zadržan tudi do tega, da bi v holding tlačili različne stvari. Obregnil se je še ob financiranje železniške infrastrukture: *"Bo to financirala država in potem mrežo prenesla na holding?"* Prepričan je, da je vse koristi, ki naj bi jih prinesel holding, mogoče zagotoviti tudi s pogodbo, in ne zgolj na kapitalski podlagi. Posebno poglavje je nevtralnost Luke Koper: *"Ne smemo diskriminirati ostalih uporabnikov storitev pristanišča. Znano je, da je Deutsche Bahn želel kupiti pristanišče Hamburg, pa so se ladjarji uprli in napovedali, da bodo tovore preusmerili drugam."*

Po njegovem ne drži tudi trditev, da bo Luka brez vključitve v holding manj konkurenčna. Prav tako niso na mestu napovedi, da bo brez holdinga izgubila velik del zalednih povezav: *"Ta bojazen je neutemeljena. Povezave iz Kopra so učinkovite in konkurenčne. Če jih ne bodo ponujale Slovenske železnice, jih bodo drugi operaterji."*