Večer

Stran / Page: 5
Doseg / Reach: 129000
Država / Country: SLOVENIA
Površina prispevka / Size: 176 cm2

14.09.2010

1 / 1

Pomisleki in alternative

Igor Jakomin, državni sekretar na ministrstvu za promet: "V projektu vidim veliko nevarnosti in pasti, ki se jim je treba izogniti čim prej. Kdo lahko zagotovi, da zaradi statusne spremembe ne bo razveljavljena koncesijska pogodba med državo in Luko Koper? So predstavljeni postopki v skladu s pravom EU? Je smiselno, da holdingu priključimo tudi potniški promet, ki mora biti skrb države? Kdo bo investiral v javno železniško infrastrukturo? Ne drži, da Luka ni mednarodno konkurenčna, kar dokazujejo tudi študije hamburškega pristanišča. Zato ni treba siliti na vrat na nos v kapitalske povezave, ampak lahko sinergije v veliki meri zagotovimo tudi s pogodbenim sodelovanjem."

Maks Tajnikar, Ekonomska fakulteta Ljubljana: "Bojim se, da snovalci projekta nimajo prave vizije; samo s povezovanjem treh slovenskih firm ne moremo vzpostaviti logističnega giganta, ki bi obvladoval Balkan. Rešitev ni v vertikalnem, kapitalskem povezovanju omenjene trojice, ampak v horizontalnih vezeh s tujimi partnerji. Luka naj se poveže s Trstom in Reko, SŽ z drugimi evropskimi operaterji, to so vezi, ki prinašajo dodano vrednost in mednarodno konkurenčnost. Poleg tega ne vem, ali je treba koprsko pristanišče samo po sebi še kaj veliko prestrukturirati, saj deluje dobro. Intereuropa pa ima dobro perspektivo in se bo sama izvlekla."

Elen Twrdy, Fakulteta za pomorstvo Portorož: "Trije minusi skupaj ne dajo plusa. Luka Koper sama zase deluje dobro in za nadaljnji razvoj ji je treba omogočiti samostojnost odločanja in razpolaganja s financami. Poslovne povezave s partnerji so dovolj, ni potrebe še po kapitalskem povezovanju."

Ernest Gortan, predsednik uprave Intereurope: "Intereuropa že sedaj ponuja internacionalizirane in celovite logistične storitve. Ker pa v vseh državah, kjer jih izvajamo, nimamo svojih podjetij, smo odprti za strateško oziroma horizontalno povezovanje z nam primernimi partnerji iz tujine."

Goran Brankovič, predsednik uprave Slovenskih železnic: "Železnice so v prvih treh mesecih ustvarile le tri milijone evrov izgube, lani v primerljivem obdobju pa 30. Nikoli nismo želeli, da bi preko SLH reševali našo firmo, in ni res, da bi zaradi logističnega holdinga prišlo do množičnih odpuščanj na Obali; ne nazadnje se da število zaposlenih primerno znižati tudi z mehkimi metodami, kot je upokojevanje."

Gregor Veselko, predsednik uprave Luke Koper: "Smo se sploh vprašali, kaj želi kupec? Imam štiri dokazila, da kupci ne želijo logističnega holdinga, ker onemogoča konkurenčnost, ta pa je ključna za dobro logistično storitev. Povezovanje trojice takšnih subjektov ne more biti dobro, kar nam potrjuje tudi dosedanji razvoj, ko smo bili uspešni ravno zaradi odprtosti do vseh ladjarjev in železniških operaterjev."

Bruno Korelič, predsednik nadzornega sveta Intereurope: "Sodelovanje med člani v logistični verigi poteka že od pamtiveka in res ga je sedaj treba nadgraditi, a velik skupni holding ga ne bo dvignil na raven, ki jo zahtevajo sodobni kupci. Iskati moramo strateške povezave s tistimi, ki nam lahko odprejo vrata na tuja tržišča." **(vj)**