



Mirko Grbešić kaže da je i pri Kandidovoj kupnji znao da se na toj tehnološkoj razini ne mogu postići željeni rezultati, no o konkretnim ulaganjima ne želi govoriti

foto PIXSELL

Kandid na godinu proizvede nešto više od pet tisuća tona čokolade i otprilike tisuću tona bombona. Olakotna je okolnost za novog vlasnika, koji će trebati mnogo uložiti u tehnološku obnovu, marketing, prodaju i distribuciju, to što je Kandid prije tri godine investirao u potpuno novu tvornicu čokoladnih proizvoda i pralina. Poznavatelji prilika smatraju da će Grbešić vrlo brzo posložiti svoj osnaženi konditorski biznis jer ga dobro poznaje i ima snažnu distribuciju, posebno u BiH.

- Sinergija je mnogo i iskoristit ćemo ih ne samo s Koestlinom nego sa svim članovima Grupe. Saponia, Koestlin i Maraska moraju dati svoj doprinos u Kandidovu vraćanju na tržišni položaj koji mu pripada. Mnogo je pro-

stora u povećanju efikasnosti, uštedama, racionalizaciji proizvodnje, prijenosu znanja itd. Kad je riječ o konditoraju, ta akvizicija za nas je sasvim logičan put jer rascjepkana proizvodnja na tako malom tržištu dugoročno ne može polučiti ozbiljne rezultate. Kad je riječ o konsolidaciji kompletnog tržišta konditoraja, uvijek moramo kao i konkurencija razmišljati o stanju tržišta u cijeloj regiji. Konsolidacija domaćeg tržišta jedan je od osnovnih preduvjeta za kvalitetniji iskorak prema izvozu, ponajprije zemljama u okružju, tako da je jedan od naših osnovnih strateških ciljeva postaviti kvalitetne temelje koji će osigurati respektabilan tržišni položaj u regiji - zaključio je Grbešić. (M. B.)

CROATIA AIRLINES VS. INA

## Šimunović: Platili smo 35 milijuna dolara više za gorivo



- Godinama uporno upozoravamo na golem problem cijena aviogoriva i pozdravljamo odluku AZTN-a. Inin monopolistički položaj i marže na gorivo koje su od četiri do pet puta veće nego kod drugih stavljaju nas u veoma nezahvalnu situaciju s obzirom na to da čak 60 posto goriva kupujemo od nje. Croatia Airlines je u posljednjih 12 godina zbog razlika u cijeni goriva platio čak 35 milijuna dolara više nego da je gorivo nabavljao u Europi, a ako taj iznos usporedimo s poslovnim rezultatima kompanije, jasno je da se radi o visini polovice ukupnog duga - komentirao je Srećko Šimunović, predsjednik Uprave Croatia Airlinesa, rješenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja koja je utvrdila da je Ina zloupotrijebila vladajući položaj na tržištu mlaznoga goriva. Naime, u Hrvatskoj u zračnim lukama gorivo nije moguće kupiti osim od Ine, dok svugdje u Europi postoji izbor, a takav monopol postoji u gotovo svim zemljama bivše Jugoslavije kao posljedica tadašnje politike opskrbljivanja aviogorivom. U suprotnom, Croatia Airlines (koji čini polovicu ukupnog Inina prometa aviogorivom) mogao bi raspisati natječaj za najpovoljnijeg dobavljača (samostalno ili uz pomoć Star Alliancea) te tako dobiti mnogo bolje uvjete na tržištu. Inače, prema pravilima UN-ove Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) u međunarodnim zračnim lukama mora biti dostupno više dobavljača mlaznoga goriva, u suprotnom gube međunarodni predznak, što bi moglo igrati ulogu i pri davanju u koncesiju Zračne luke Zagreb. (M. B.)

## TRŽIŠTE CIGARETA UDIO TDR-a PAO NA 74 POSTO, PHILIP MORRIS RASTAO 6 POSTO

Trojac iz 'velike četvorke', dakle Japan Tobacco, BAT i Philip Morris, u posljednjih godinu dana uzeo je znatan tržišni udio domaćem proizvođaču cigareta TDR-u. Prema Nielsenovim podacima količinski tržišni udio TDR-a potkraj ožujka pao je na 74 posto (71,5 posto vrijednosno), a prije godinu dana ta je tvrtka imala malo manje od 80 posto tržišta. Na padu TDR-a prema Nielsenovim



Davor Tomašković, predsjednik Uprave TDR-a

podacima najviše je profitirao Philip Morris - njegov vrijednosni udjel narastao je s 20 na 26 posto. JTI je pak godinu dana od dolaska u Hrvatsku stekao vrijednosni udjel od 1,3 posto. Uojel BAT-a jest oko 0,5 posto, no i on bi se uskoro mogao povećati jer je ta tvrtka početkom svibnja na tržište izašla s crvenim i plavim Pall Mallom koji se prodaju za 15 kuna. (A. K.)