

## Lokomotiva gospodarskega razvoja na stranskem tiru

### *Bo Luka Koper brez drugega tira kmalu izločena iz konkurence, ker se s svojimi prometnimi zmogljivostmi bliža točki zasičenja?*

Smo na najboljši poti, da zapravimo z velikimi finančnimi in človeškimi žrtvami dosežen dosedanji primat koprskega pristanišča. Zapravili bomo tudi edinstveno priložnost za hitrejši razvoj gospodarstva in države ter blaginjo njenih ljudi.

Profesor **Maks Tajnikar** je v Sobotni prilogi Dela (23. julija 2016) dokazoval, da naložba v drugi tir ni donosen posel ne za zasebnika ne za državo, tudi v primeru njegovega financiranja z brezobrestnimi krediti. S tem se je zaletaval v odprta vrata, saj je prometna infrastruktura javna dobrina, ki jo praviloma financira država z nepovratnimi sredstvi in po potrebi z najetjem ugodnega kredita. Pri tem je avtor obšel bistvene okoliščine in argumente, ki narekujejo takojšnjo gradnjo tira.

Nove prometnice se gradijo, ko postanejo razmere na zastarelih, neprimernih ali iztrošenih prometnih poteh neznosne, ovirajo nadaljnji gospodarski razvoj, ogrožajo okolje in varnost ljudi ipd., kar je primer tudi pri sedanji enotirni progi Koper–Divača. Po izjavah predstavnikov Slovenskih železnic je proga med najbolj obremenjenimi v Evropi in poleg tega še iztrošena ter na robu zmogljivosti. Tračnice pokajo – tudi po dvakrat na teden. Obnavljanje dotrajanih odsekov in sanacije poškodb blokirajo prevoze po več ur in dni. Zgrajena je bila kot industrijski tir za 1,5 milijona ton, po standardih iz 19. stoletja, kaj šele prog, ki povezujejo pomembna mednarodna pristanišča in morajo biti dvotirne, zaradi česar je lahko Koper ob status mednarodne luke.

Proga poteka po poplavnem območju Rižane; nedavne večje poplave so skoraj odnesle najbolj izpostavljen ovinek v zaselku Miši pri Dekanih. Pri premostitvi kraške stene ima proga po sedanjih standardih prepovedan naklon (več kot 25 %) in z zaviranjem na tem odseku povzroča pogoste požare velikih razsežnosti, z veliko materialno škodo. Poteka po vodovarstveno zaščitenem območju Rižane in bi lahko zaradi kakega večjega izliva nafte, kemikalij ipd. celotna obala za dolgo časa ostala brez pitne vode, čemur se je drugi tir izognil. Z namenom povečevanja propustnosti se gradijo gosta izogibališča, na katerih čaka tudi po sedem vlakovnih kompozicij hkrati, da odpeljejo mimo vlaki iz nasprotni smeri, ki sopihajo proti Divači in nazaj s povprečno hitrostjo 35 km/h, medtem ko novi evropski standardi predpisujejo najmanj 150 km/h. Vlaki tudi ne morejo voziti tesno drug za drugim, ker naprave za električno napajanje ne prenesejo večjih obremenitev.

Železničarji hitijo obnavljati in sanirati proge, povečujejo zmogljivosti napajalnih postaj, posodablajo signalnovarnostne naprave, gradijo nova izogibališča, ukinili so potniški promet na progi itn., s čimer so ustvarili čudeže in pripeljali zmogljivost proge od začetnih 1,5 milijona ton tovora na skrajno zgornjo mejo sedanjih 11 milijonov ton. S tem je proga postala zamašek in je človeka strah pomisliti, kaj bo naslednjih deset let, ko drugi tir še ne bo zgrajen in ko že danes sleherni večji incident ali zastoj povzroči pravi kolaps tako v pristanišču kot celotni prometni verigi. Kot smo lahko videli ob nedavnem večdnevem zastoj prometa zaradi neljubih dogodkov na železniškem omrežju in kot se je ponovilo ob zadnjem nasilnem blokiranju prometa, ki so ga izvedli protestniki.

#### Prezrta opozorila

Dogajanje pozorno spremljajo tudi naši poslovni partnerji. Že leta 2003 sta svetnik v deželnem zboru Štajerske **Peter Hagenauer** in deželni glavar Zgornje Avstrije **Josef Pühringer** rotila Slovenijo, naj pohiti z gradnjo drugega tira pred končanjem nove hitre proge Gradec–Celovec, ki bo preusmerila del tovora v italijanska pristanišča. **Clemens Koja**, veleposlanik Avstrije, ki zagotavlja koprskemu pristanišču tretjino tovora, je nedavno tega razočaran ugotavljal, da s slovenske strani ni resnih zagotovil o skorajšnji gradnji tira, in pri tem resno opozoril, da avstrijski logisti intenzivno iščejo za svoj tovor druge prometne poti mimo SŽ in Kopra.

Tudi slovenski prometni operaterji zaskrbljeni opozarjajo, da že nekaj časa izgubljajo velike posle zaradi prometne neustreznosti in nevarnosti sedanje enotirne proge. Predstavniki Transagenta je na primer navedel, da je eden od ladjarjev, ki posluje prek Kopra, izgubil velik posel za prevoz 340.000 avtomobilov, ker takih količin tovora ni mogoče pravočasno pripeljati v Koper po sedanji progi. Pa da morajo od 2 do 3 milijone ton jekla pretovoriti v romunski Costanța, ker tega ni mogoče spraviti prek Kopra ...

Slovaški veleposlanik **Juraj Migaš** je pred letom ob neki priložnosti, ko je bil govor o drugem tiru, dobesedno vzkliknil: Just do it!, zgradite ga že enkrat. Madžarski premier **Viktor Orbán** je ob zadnjem obisku povedal, da je Madžarska pripravljena sodelovati pri gradnji tira z več sto milijoni evrov, a je na slovenski vladi, da se zgane in vendarle že enkrat ponudi obojestransko sprejemljivo pogodbo.

#### Učinki pomorskih blagovnih tokov

Maks Tajnikar se je v svojem tekstu posmehljivo spotaknil tudi ob podjetje Luka Koper, češ da s skromnim prometom 185 milijonov evrov ter 70 milijoni evrov dobička in amortizacije skupaj »sploh ni tako gromozansko, kot si predstavljamo«, in se površno dotaknil tudi narodnogospodarskih in drugih širših družbenih učinkov pristanišč in njihovih prometnic v notranjost. Že leta 2009 je bilo, denimo, ugotovljeno, da deluje v koprskem pristanišču, ob podjetju Luka Koper, še 360 gospodarskih in drugih pravnih subjektov, ki so imeli skupaj več kot 4100 zaposlenih, ustvarili več kot 330 milijonov evrov prometa in okrog 164 milijonov evrov dodane vrednosti.

Iz študije Ekonomske fakultete v Ljubljani Narodnogospodarski učinki pristanišča Koper izhaja, da vsak milijon ton obdelanega tovora v koprskem pristanišču neposredno in posredno proizvede 41,6 milijona evrov realizacije v gospodarstvu države. Pa da je leta 2013 poslovanje Luke Koper neposredno in posredno zaposlovalo v celotnem slovenskem gospodarstvu okrog 5000 ljudi oziroma je vsak milijon pretovorjenega blaga pomenil 450 delovnih mest.

Vemo tudi, da poteka po slovenskem ozemlju najkrajša pot do morja iz srednjeevropskega bazena, ki napaja Koper, Reko in Trst s tovorom (velika industrijska središča Gradca, Dunaja, Budimpešte, Bratislave idr.). Iz zgodovine vemo, da so z gradnjo železniškega križa Maribor–Trst in Jesenice–Zagreb zrasla večja ali manjša gospodarsko in kulturno razvita središča in se s povejšano gradnjo avtocest še okrepila, tudi z ustanavljanjem visokošolskih ustanov. S posebnim poudarkom na Kopru, ki se je predvsem zaradi pristanišča in njegove priključitve na železniško omrežje razvil iz predvojnega zaspanega obmorskega mesteca z okrog 7000 dušami v tretji večji urbani center Slovenije z več deset tisoč prebivalci, njegovo pristanišče pa v eno najpomembnejših lokomotiv gospodarskega razvoja države. Mislim, da stroka še ni, in verjetno tudi nikoli ne bo, iznašla obrazca, s katerim bi lahko zaobjeli in izračunali vse kompleksne narodnogospodarske in širše družbene učinke pristanišč in njihovih prometnic v notranjost.

#### Konkurenca ne spi

Zaradi pomanjkanja prostora bom telegrafsko nanizal zgolj nekaj najnujnejših podatkov, povzetih iz medijev. Zavedajoč se edinstvenega zgodovinskega trenutka, ko tovor z Daljnega vzhoda, tudi zaradi nedavne podvojitve kapacitet Sueškega prekopa, vse bolj pritiska na jadranski prometni koridor, Trst hiti s pripravami na pomembno povečanje kapacitet VII. pomola in je nedavno postavil temeljni kamen za novo veliko platformo pod Škednjem, kar bo povečalo zmogljivosti pretovora kontejnerjev na najmanj 1.300.000 TEU (enota za označevanje zmogljivosti kontejnerskih ladij in kontejnerskih terminalov). Pri tem predstavniki dežele Furlanija - Julijska krajina gledajo na načrtovano rast prometa v pristanišču kot na najpomembnejši generator lastnega gospodarskega razvoja.

Reka je ravnokar povečala kapacitete kontejnerskega terminala na Brajdici na 500.000 TEU, gradi novega na zagrebški obali s končno kapaciteto 800.000 TEU ter je pred kratkim na najvišji ravni sprejela sklep o gradnji tretjega kontejnerskega terminala v Bakru. Tudi hrvaške oblasti gradijo gospodarski razvoj države na dveh velikih logističnih centrih – obmorskem v Reki in suhozemnem v Zagrebu.

Koper se pripravlja na povečanje kapacitet I. pomola (kontejnerskega) na komaj 1,15 TEU, a mu ob tveganjih, povezanih s progo, za nameček tudi občinski svet ni izdal dovoljenja, čeprav je podaljšanje predvideno v državnem prostorskem načrtu, kar je tržaški Il Piccolo z mastnim naslovom pokomentiral, »da je občina Koper izvedla harakiri«. Nič boljše ni z železniškimi povezavami z notranjostjo.

Trst bo prek že posodobljene pontabeljske proge in skorajšnje nove hitre proge Gradec–Celovec povezan z že navedenim skupnim srednjeevropskim blagovnim bazenom s hitro dvotirno progo (150 km/h). Reka je sicer, tako kot Slovenija, priključena na zastarelo železniško omrežje, vendar ima odprto pot v dve smeri, prek Pivke v Slovenijo in prek Knina v Zagreb, kar ji daje večjo varnost. Ob tem ima izdelan projekt in že urejene vse pravno-lastninske stvari za novo, okrog stokilometrsko ravninsko progo Reka–Zagreb in naprej proti madžarski meji, ter intenzivno pripravlja finančno konstrukcijo zanjo, pri čemer računa tudi na izdatna nepovratna evropska sredstva. Ob nedavni slovesni predstavitvi projekta je Zoran Milanović progo imenoval »kraljica investicij« oz. »naložba stoletja«.

Tako smo na najboljši poti, da zapravimo z velikimi finančnimi in človeškimi žrtvami dosežen dosedanji primat koprskega pristanišča, kar je že pred več leti napovedal tedanji guverner italijanske centralne banke Mario Draghi, rekoč, da bo Luka Koper kmalu izločena iz konkurence, ker se s svojimi pretovornimi in prometnimi zmogljivostmi »bliža točki zasičenja«. Tako bomo zapravili tudi edinstveno priložnost za hitrejši razvoj gospodarstva in države ter blaginjo njenih ljudi.