



Študija ITF pri OECD ocenjuje, da je projekt drugega tira ekonomsko nevzdržen in neprivlačen za vlagatelje

Spet udarec po drugem tiru

Ali gre za načrtno škodovanje ali zgolj za nerodnost, bo pokazal čas, a dejstvo je, da je ministrstvo za infrastrukturo s študijo, ki so jo zanj pripravili pri OECD, spet razburkalo slovenski prometni in pomorski sektor. Po njej naj bi izgradnja drugega tira pomenila preveliko tveganje za Slovenijo, tudi ob morebitnih pocenitvah pa naj bi bila investicija ekonomsko nevzdržna in neprivlačna za zasebne vlagatelje.

KOPER ▶ V Luki Koper študije še niso videli in zato je ne morejo komentirati, odzvala pa se je slovenska prometna stroka, ki avtorjem študije očita pomanjkanje verodostojnosti, hkrati pa opozarja na podcenjujoč odnos do ene od slovenskih primerjalnih geostrateških prednosti.

Za kaj gre? Mednarodni prometni forum (ITF) pri OECD v analizi projekta drugega železniškega tira Koper-Divača ocenjuje, da projekt pomeni preveliko tveganje za Slovenijo, še posebej, ker ni jasno, kako hitro bo v prihodnjih letih rasel promet v Luki Koper. Vsebinsko dokumenta je razkril včerajšnji *Dnevnik*, ki se sicer naslanja na neuradne vire, saj so na ministrstvu, ki ga vodi **Peter Gašperšič**, odpovedali za prejšnji petek sklicano predstavitev omenjene študije, češ da jo morajo še dodatno proučiti.

V ITF, ki je precej kritična do 1,4 milijarde evrov vrednega projekta, ne verjamejo, da bo Luka Koper ob modernizirani obstoječi progi do Divače sposobna zapolniti zmogljivosti, ki jih bo ponudil drugi tir. Napovedim o strmi rasti pretovora ne verjamejo in Luka Koper svetujejo nadgradnjo poslovnega modela, po katerem bi zgradila zaledni terminal v Divači.

Korelič: avtorji so neverodostojni

"Zelo sem začuden nad tem stališčem, ki je podobno tistemu, ki ga ima resorni minister. Kolikor mi je znano, so sodelovali nekateri zagrebški profesorji, ki delajo tudi za OECD. Ti niso naklonjeni koprskemu pristanišču, ker imajo v svoji državi konkurenčne luke. Zapisati, da se prometni tokovi ne bodo povečali, je preprosto nepoznavanje gospo-

darske realnosti in blagovnih tokov, ki potekajo med srednjo Evropo in Bližnjim ter Daljnim vzhodom. Koprška in južne luke imajo prednost pri vzpostavljanju poti na vzhod, globalizacija pa pri naša predvsem naraščanje svetovne proizvodnje in trgovine v Aziji. Zato avtorjem te študije ne dajem velike verodostojnosti. Napisana je v kontekstu naročnika in če je naročnik proti temu projektu, je tudi izdelovalec študije velikokrat temu naklonjen," je študijo komentiral **Bruno Korelič**, dolgoletni direktor Luke Koper.

Podobno meni **Marko Pavliha**, nekdanji minister za promet in profesor na piranski **Fakulteti za pomorstvo in promet**: *"Če ne bi pogledal skozi okno in občutil tropske vročine, bi bil prepričan, da gre za prvoaprilsko šalo. Pri tem se mi porajata dve hipotezi: prva govori o tem, da gre dejansko za trač in za govorice, ki jih nekdo sproža zaradi svojih interesov, drugo pa povezujem z močnimi lobiji Avstrije in Italije, ki bi želeli, da tovor obide Slovenijo. Na podlagi številnih študij, ki sem jih v življenju prebral, lahko zatrdim, da ni nobenih dokazov, da bi bil drugi tir nerentabilen. Kvečjemu nasprotno: 99 odstotkov ra-*

ziskav pravi, da bo brez drugega tira Luka Koper stagnirala, z njo pa tudi slovensko gospodarstvo in vsa Slovenija. Če človek poveže to pogosto izpodbijanje pomena drugega tira, veliko zadržanost Bruslja, domnevno stališče OECD, s silno nenavadnim obnašanjem ministra, imam občutek, da se temu projektu res slabo piše."

Železniški transport je najbolj sprejemljiv

V Luki Koper navedb iz neuradnih dokumentov ne morejo komentirati, poudarjajo pa, da so tranzitno pristanišče, ki ima že danes enega najvišjih deležev tovora, ki potuje po železnici. Za daljše razdalje in večje količine tovora pa je cenovno sprejemljiv le železniški transport.

Tudi predsednik uprave Intereurope **Ernest Gortan** opozarja na blagovne tokove: *"Če upoštevamo sedanje povpraševanje in projekcije bodočega povpraševanja po železniških kapacitetah iz Luke Koper, ki so jih naredile kredibilne evropske institucije, smatram, da ni razloga, da se ne bi dalo projekt drugega tira realizirati na ekonomsko vzdržen način."*

DENIS SABADIN

Page: 5

Reach: 50000

Country: SLOVENIA

Size: 451 cm2

2 / 2



Še vedno prioriteta vlade

Na neuradne informacije o ugotovitvah OECD se je odzvalo tudi ministrstvo za infrastrukturo. Pravijo, da je gradnja drugega tira Koper-Divača še vedno ena od razvojnih prioritet vlade, bodo pa odločitve glede projekta povezane z izkoriščenostjo razvojnih potencialov Luke Koper. Poudarjajo, da bo analiza dokončno nared čez nekaj tednov. Opozarjajo, da je ekonomska upravičenost drugega tira pogojena z razvojnimi načrti Luke Koper. Drugi tir ni cilj sam po sebi, temveč je glavni cilj razvoj Luke Koper.