



Robert Rakar
direktor PGZ

INTERVJU

»Če bo tretja razvojna os dokončana pred prvo, bo to svojevrsten absurd«

Kljub nedokončani in zastareli prometni infrastrukturi na območju Primorske gospodarske zbornice cvetijo logistična podjetja, ki jih tja privabi predvsem dober geostrateški položaj. A potrebne so številne izboljšave, med ključnimi sta izgradnja hitre ceste Koper–Dragonja in drugi tir.

Nina Šprohar, foto: Barbara Reya

Obalno-kraška regija, ki naj bi se sicer kmalu preimenovala v Istro, Brkine in Kras, pod okriljem Primorske gospodarske zbornice (PGZ) vseskozi raste in se razvija. Ključni sta dve panogi – turistična in logistična, a kot pravi **Robert Rakar, direktor PGZ**, si želijo v regijo pripeljati tudi večje igralce oziroma podjetja, ki imajo izjemno visoko dodano vrednost na zaposlenega.

Kako bi ocenili splošno stanje gospodarstva v regiji?

Gospodarstvo v obalno-kraški regiji je pred približno petnajstimi leti doživelo velik šok, ko so številni močni akterji bodisi propadli bodisi se preselili – med njimi tudi Droga, Delamaris, Cimos, Splošna plovba in Tomos. Vendar pa se je gospodarstvo kljub temu pobralo na noge.

Kako?

Po tem dogajanju se je moralo gospodarstvo v naši regiji močno prestrukturirati, a se je na nove razmere zelo hitro prilagodilo in prihodki so vse do začetka pandemije rasli. Poleg tega je nastala še kopica majhnih in mikro podjetij, ki so sicer svoje mesto našla tudi pri sosedih Italijanih, v Furlaniji – Julijski krajini. Delež napotenih delavcev v tujino je rasel iz

leta v leto, v zadnjih letih pa med regijami največ prihodkov med vsemi ustvarimo s čezmejnimi izvozom storitev – več kot pet odstotkov regijskega bruto družbenega proizvoda.

Katere panoge so najmočnejše?

Za regijo sta ključna dva grozda – turistični in logistični. Obnavlja in krepi se tudi industrijski oziroma proizvodni grozd, v katerega uvrščam tudi avtomatizacijo procesov. Na tem področju imamo nekaj izjemno močnih podjetij. Občuten pa je bil »mrk« v turizmu, do katerega je privedla pandemija. Dohodki so se sprva močno zmanjšali, iz turizma se je odlila tretjina zaposlenih, kar je ob ponovnem zagonu predstavljalo kar veliko težavo. A na srečo so lanski rezultati po prvih indicijah boljši, opaziti je rast.

Kljub temu pa imate še vedno velike težave z infrastrukturo, predvsem prometno. Kaj se dogaja z avtocestno povezavo med Koperom in mejnim preходом Dragonja?

Vsako poletje je Koper za tri mesece odrezan od normalnega življenja zaradi avtocestnega križa, ki se konča v Kopru, kar pomeni, da se ves promet proti Hrvaški v kolonah vije preko Šmarskega klanca proti prenatrpanemu mejnemu prehodu

Dragonja. Projekt izgradnje hitre ceste Koper–Dragonja naj bi bil sicer v zadnji fazi umeščanja v prostor, na Darsu obljublja, da bo dokončan do leta 2027. Gneča močno vpliva tudi na logistične tokove, ki so za regijo in gospodarstvo ključni. Prva os (vzhod-zahod), ki naj bi potekala od Murške Sobote do meje s Hrvaško, tako še ni



v celoti končana, pa se že začenja gradnja tretje osi. Ta je sicer absolutno potrebna, a neke prioritete bi država morala imeti in dokončati začrtane projekte. Če bo tretja razvojna os dokončana pred zaključkom prve, bo to svojevrsten absurd. Kljub temu ostajamo optimisti in upamo, da se bo gradnja čim prej začela.

Za regijo sta ključna dva grozda – turistični in logistični. Obnavlja in krepi se tudi industrijski oziroma proizvodni grozd, v katerega uvrščam tudi avtomatizacijo procesov.

Zamude so tudi z drugim tirom, ki je morada še bolj ključnega pomena za regijo in za državo ...

Da, to ugotavlja tudi civilna družba, ki gradnjo nadzira. Zdi se, da ni jasno, kdo je zadolžen za projekt, ministrstva si zgolj podajajo žogico med seboj. Želimo si, da bo drugi tir v polnem obsegu, torej v obliki dvotirne proge, končan do leta 2026. Tako bomo ubili dve muhi na en mah, da imamo tudi na zunanjih delih dvojno progo. Proga mora biti do začetka leta 2027 operativna, ker nas bodo sicer prehiteli Avstrijci, ki bodo naredili obvoz okrog koprskega pristanišča z železniško povezavo. Če se to zgodi, bo drugi tir zelo težko napolniti s tovorom. Ob tem dodajam, da je drugi tir samo prvi korak, naslednji mora biti nadgradnja železniške proge Divača–Ljubljana. Današnja proga namreč ne omogoča, da bi se po tirih peljali naloženi tovornjaki, saj so tuneli prenizki, in ne ustreza današnjim prometnim zahtevam. A celovita prenova bi zahtevala dolgoletno zaprtje proge, kar brez drugega tira ni mogoče.

V naši regiji imata le dve občini od osmih sprejet Občinski prostorski načrt (OPN). Gospodarstvo pa potrebuje čim več površin za razvoj, rast, širitev in postavitve novih industrijskih obratov z visoko dodano vrednostjo.

Predvsem na Obali velike preglavice povzroča tudi pomanjkanje stavbnih zemljišč in posledično nezmožnost rasti industrije. Katera podjetja bi lahko na tako majhnem prostoru najbolje uspevala?

V naši regiji imata le dve občini od osmih sprejet Občinski prostorski načrt (OPN). Gospodarstvo pa potrebuje čim več površin za razvoj, rast, širitev in postavitve novih industrijskih obratov z visoko dodano vrednostjo. V regiji ciljamo samo na panoge z izrazito visoko dodano vrednostjo na zaposlenega. Ker je regija strateško locirana na ugodnem območju, je pritisk nanjo, predvsem s strani logistov, velik. A v mislih imamo tudi druge panoge, ki ustvarjajo veliko večjo dodano vrednost kot logistika, in upamo, da bomo lahko privabili investitorje za to področje.

Projekt izgradnje hitre ceste Koper–Dragonja naj bi bil sicer v zadnji fazi umeščanja v prostor, na Darsu obljublja, da bo dokončan do leta 2027.

Kaj pa kadri? Jih je dovolj?

Predvsem opažamo pomanjkanje mehatronikov in logističnih tehnikov, pa tudi drugih kadrov, ki zaradi nekoliko

boljšega plačila – gre za približno 200 do 300 evrov več – raje iščejo službo v Italiji. Manjkajo tudi pomorski agenti, delavci v industriji, turizmu in gostinstvu, pa tudi v lokalnih bolnišnicah. S tem namenom bo kmalu, po dolgem času zaživela Sekcija kadrovskih delavcev znotraj PGZ. Verjamem, da bomo tako začrtali prave smeri za pridobivanje delavcev. Naša regija je sicer med za življenje najdražjimi v državi, takoj za Ljubljano – po ceni stanovanj, najemnin, tudi hrane po gostilnah in podobno. Težko je nekoga za enako plačo kot v Velenju ali Kranju privabiti na Obalo, kjer so stroški toliko višji.

Kakšni pa so odnosi s sosedi Italijani?

V naši regiji pet odstotkov bruto domačega proizvoda ustvarimo preko meje, a migracija postaja vse bolj dvosmerna. Iz obalno-kraške regije na delo v Italijo dnevno prehaja približno osem tisoč ljudi, iz Italije v Slovenijo pa približno tisoč. Slovenija tako postaja vse bolj zanimiva za Italijane, tako za življenje kot za delo, poleg tega veliko italijanskih podjetij svojo dejavnost seli v Slovenijo. Imajo pa velike težave s slovenskimi bankami, predvsem pri odpiranju računov v Sloveniji, saj so pogoji za to izjemno zahtevni. ■

