

# LOGISTIČNE POVEZAVE SO SREDSTVO, ZNANOST JE DODANA VREDNOST. ZATO JE TRST LAHKO NOVI SINGAPUR

O središčni vlogi Trsta v novih geopolitičnih razmerjih so v prejšnjih tednih in mesecih pisali mediji po vsem svetu. Zapis o mestu v zalivu se je pojavil celo v uglednem ameriškem dnevniku New York Times. Gre seveda za splet okoliščin. Trst je majhno mesto z malo več kot 200 tisoč prebivalci, čez noč pa je postalo pomembno trgovsko in geostrateško vozlišče.

Seveda to ni povsem res. Nova dimenzija, v kateri bo Trst v polnosti zaživel v naslednjih letih, je posledica političnih in strateških odločitev, ki so se zvrstile v zadnjih nekaj letih. Nekatere so bile sad spleta okoliščin, druge posledica dobro načrtovanih strategij. Režiser teh je bil vseskozi človek, ki je v tržaško pristanišče prišel leta 2015, njegovo zaledje pa je svet logistike. Govorimo seveda o Zenu D'Agostinu. Njemu je uspel podvig, ki ga v zadnjem stoletju v Trstu ni bil sposoben nihče. V štirih letih je najprej dosegel sprostitev prostocarinskega režima za tržaško luko, pred kratkim pa je z izmenjavo spomenice o sodelovanju s kitajskim podjetniškim partnerjem dosegel, da se je Trst vključil v najnovejši geostrateški koridor. In prav sosledje teh dogodkov je postalo izhodišče za pogovor s človekom, ki je Trst uvrstil na geopolitični zemljevid.

■ **V vašem dosedanem mandatu na čelu tržaškega pristanišča sta posebej v ospredju dva dosežena cilja. Prvi je sprostitev prostocarinskega območja, drugi pa vključitev v sistem nove svilne poti. Gre dejansko za dva cilja širše enotne strategije?**

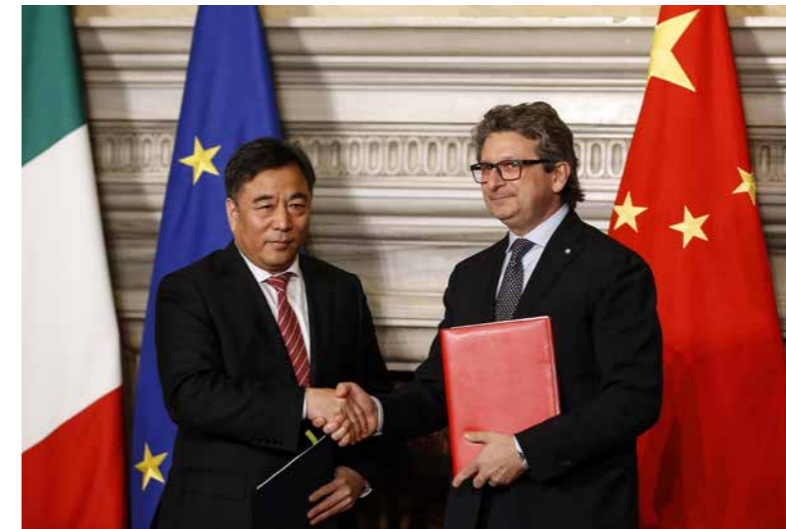
● Iskreno moram povedati, da drugi cilj ni rezultat moje strategije. S sodelavci sem se res trudil, da bi Trst postal del globalnih dinamik. Ni pa del moje strategije ali posebej postavljenih načrtov dejstvo, da je Trst postal del nove svilne poti. Mi imamo svoj načrt razvoja. To, kar skušam pojasniti v intervjujih v časopisih in televizijah, je, da se nismo mi priključili svilni poti, prej je bilo nasprotno. Pa naj se to sliši še tako paradoksalno. Jasno mi je, da smo mi majhna realnost, Kitajska pa je neizmerno velika. Mi smo si postavili določene cilje, ki jih želimo doseči z zastavljeno strategijo. Tuje partnerje vabimo k sodelovanju, če se seveda strinjajo z našim programom. V primeru svilne poti so cilji skupni. Ne gre torej za to, da

bi mi kam pristopali. Tržaško pristanišče ima skupne imenovalce z nastavki kitajske strategije v Evropi. Načrt razvoja pristanišča in nova svilna pot sovpadata. Tako je potrebno prikazati sliko najaktualnejšega dogajanja.

»Tuje partnerje vabimo k sodelovanju, če se seveda strinjajo z našim programom. V primeru svilne poti so cilji skupni.«

■ **Vprašanje bom torej obrnil drugače. Ste bili v Trstu spretni, da ste izkoristili priložnosti, ki so se ponujale z novo svilno potjo? Sprostitev prostocarinskega območja je bila politična poteza in pravilna vnaprejšnja »napoved« za to, da so cilji tržaškega pristanišča in nove svilne poti sovpadali.**

● Ja, s tem bi se lahko strinjal. Zavedati pa se moramo, da so pozitivni učinki



Podpis memoranduma med predstavnikom kitajskega podjetja CCCC Song Hailangom in predsednikom Sistemске pristaniške oblasti Vzhodnega Jadrana Zenom D'Agostinom (foto ANSA)

podpisa memoranduma morda celo bolj vezani na to, kar bi lahko tržaško pristanišče delalo na Kitajskem, kot pa na to, kar bo delalo doma. Svet se radikalno spreminja. Oprijemne točke na geopolitični ravni so danes drugače. Vajeni smo bili gledati na zahod, danes moramo pogled usmeriti na vzhod. V Trstu se tega zavedamo in smo temu primerno prilagodili naše gledišče. Med globalnimi tokovi in načrti, ki jih imamo v Trstu, obstaja danes precejšnja harmonija.

■ **Govorili ste o vzhodu in globalnih tokovih, ki so v harmoniji z vašimi načrti. Če to misel skušamo prevesti s konkretnimi pojmi najbrž mislite na**

**Srednjo Evropo in prav na Kitajsko. Memorandum namreč predvideva tudi vaš vstop na pomembno logistično platformo v Košicah na Slovaškem ter v logistične centre v več kitajskih metropolah.**

● Seveda. Gre za pomembne pridobitve, ki so zapisane v memorandumu. Mislim pa tudi na drugi dogovor, ki je bil medijsko sicer manj izpostavljen. Govorim o dogovoru, ki smo ga sklenili z avstrijskimi železnicami in ki je zame strateško ravno tako pomemben. Ta dogovor smo podpisali le nekaj dni, preden smo s Kitajci izmenjali listino o memorandumu. Če se s kitajskim podjetjem China Communications Construction company (CCCC) pogovarjamo o Košicah, se z Avstriji pogovarjamo o prodoru v Avstrijo in na Madžarsko. Gre za načrtovanje cele serije odnosov, ki se uresničujejo z dogovori, v tem primeru gre za odnose z omenjenima državama. Poslovni stiki med tržaškim pristaniščem in Avstrijo doživljajo zelo pomembno rast, Madžarska pa postaja za nas skoraj prvo tržišče.

■ **Dejansko ste s tem odgovorom prehiteli moje vprašanje. Želel sem namreč vaš komentar ravno na dogovor z avstrijsko družbo Rail Cargo Austria (RCA). Hkrati pa ste sklenili dogovor**

## Kdo je Zeno D'Agostino?

Zeno D'Agostino je doma iz okolice Verone. Je menedžer, raziskovalec in univerzitetni profesor. Poslovno kariero je vseskozi gradil na področju logistike, predvsem na področju železniške infrastrukture. Med letoma 2000 in 2010 je bil zaposlen na odborništvo za promet v deželi Kampanija. Od leta 2004 je v okviru odborništva vodil podjetje Logica, nakar je kot predsednik uprave vstopil v podjetje Ferport, ki upravlja železniško omrežje znotraj pristanišča v Neaplju. Svojo kariero v Kampaniji je sklenil kot generalni sekretar neapeljske Pristaniške oblasti. Iz Neaplja se je nato vrnil na sever. Najprej je bil v upravitelj logističnega središča v Bologni med letoma 2011 in 2013, nato pa je bil do leta 2015 v veronskem logističnem središču kot odgovorni za strategijo, razvoj in marketing pri konzorciju ZAI. Februarja 2015 je postal izredni komisar Pristaniške oblasti v Trstu, po reformi sistema pristaniških oblasti pa je D'Agostino prevzel mesto predsednika Sistemске pristaniške oblasti za Vzhodni Jadran.



**tudi s podjetjem Rete ferroviaria italiana (RFI), ki skrbi za italijansko železniško infrastrukturo. Oba dogovora gresta v smer modernizacije obstoječe železniške infrastrukture, da bi se tako omogočila večja pretočnost.**

● Pravilno je, da ste omenili tudi RFI. Gre za dogovor, ki mora nujno vključevati obe realnosti. Z upravljalcem italijanske železniške infrastrukture se pogovarjamo o železnicah v naši deželi vse do avstrijske meje. Od ondod dalje pa nastopi dogovor z RCA in ÖBB infra. Treba je namreč zagotoviti ustrezno zmogljivost železniške infrastrukture v vidiku rasti pretovora blaga, ki zapuša naše pristanišče na železnicah. Ta dogovor je zelo pomemben, ker bo vplival na dogajanje pri nas v naslednjih dvajsetih letih. To je torej dolgoročni načrt. Potrebno je imeti širšo vizijo, ker bodo morali z učinki teh odločitev upravljati tudi moji nasledniki.

■ **Lani je v tržaškem pristanišču promet na železnicah znašal skoraj 10 tisoč vlakov. Kolikšno rast omogoča modernizacija infrastrukture, ki izhaja iz podpisa vseh omenjenih dogovorov?**

● Mimo podpisanih dogovorov tržaško pristanišče že danes zelo dobro sodeluje z RFI. Več obnovitvenih del na železniški infrastrukturi je že v teku. Nekatere bomo sklenili v letošnjem

**»Tir, ki ga zaključujemo znotraj pristanišča, nam bo omogočil povečanje zmogljivosti vlakov v velikosti 2 tisoč enot.«**

letu. Tir, ki ga zaključujemo znotraj pristanišča, nam bo omogočil povečanje zmogljivosti vlakov v velikosti 2 tisoč enot. Ponovno bomo odprli tudi odsek, ki gre iz železniškega vozlišča Svetega Andreja na Opčine. Samo ta dva posega bosta povečala zmogljivost prevoznosti s sedanjih 14 tisoč na 19 tisoč vlakov letno. Če bi bil pesimist, bi dejal, da bomo to število dosegli v obdobju 5 let. Verjamem pa, da ga bomo že prej. Tukaj pa je še pomemben projekt pri vozlišču Sv. Andreja. Financirala sta ga RFI za dela na železniških objektih, medtem ko za financiranje obnove pristaniškega dela zaključujemo pogajanja z Evropsko investicijsko banko. Skupno govorimo o investiciji v približni vrednosti 150 milijonov evrov, izboljšave pa bomo vnesli ne samo v infrastrukturo, temveč tudi v tehnologijo. Tako bomo lahko še dodatno pridobili na zmogljivosti. Računam, da bi lahko dosegli zmogljivost 25 tisoč vlakov letno. To še ne pomeni, da bo v petih

letih skozi naše pristanišče vozilo tolikšno število vlakov, prizadevamo pa si doseči tolikšno zmogljivost. Samo tako bomo lahko vlagali tudi v povečanje pomolov. Večja je namreč površina pristaniških terminalov, učinkovitejše in zmogljivejše mora biti tudi železniško omrežje. Blago namreč zapuša pristanišče večinoma na železnicah.

■ **Spregovorili ste o pristaniških terminalih. Omeniti moramo Tržaško logistično platformo (PLT), ki ji načeljuje nekdanji predsednik uprave Luke Koper Drago Matić. Tudi širitev pristaniških zmogljivosti, k čemur bo nedvomno pripomogla izgradnja PLT, spada v širši kontekst nove svilne poti. To je potrebno posebej poudariti ob veliki verjetnosti, da bi na terminal prišla kitajska družba Chinese Merchants group (CMG).**

● Drži. V javnosti večkrat slišimo o podjetju Cosco, večji del investicij v pristaniške terminale na novi svilni poti pa je v imenu kitajske države opravilo podjetje CMG, ki je prava operativna enota Pekinga v tem sektorju. To podjetje je nadvse pomemben dejavnik pri razvoju nove svilne poti. Dejstvo, da

se CMG z zanimanjem ozira na Trst, je dodatno potrdilo, da je naše mesto umeščeno v ta pomembni koridor. Izgradnjo PLT bomo sklenili v letošnjem letu. Potrebno pa je pri tem še poudariti, da

je prav PLT pred kratkim kupil sosednji terminal za generalne tovore (t. i. »scalo legnami,« op. av.). Dokončanju PLT bo torej sledila še združitev obeh terminalov. Zaradi tega bo čas dokončanja celotnega projekta nekoliko daljši. Rad bi še opozoril, da bomo v naslednjih mesecih začeli tudi z deli podaljšanja sedmega pomola; to predvideva regulacijski načrt. Tako se bo povečala tudi zmogljivost kontejnerskega prometa v našem pristanišču.

■ **Trst ste v različnih intervjujih opredelili kot novi Singapur. Kaj pomeni to?**

● Da ne bo nespornost. Povsem jasno mi je, kaj je Singapur in kaj je Trst. Kaj sem mislil s izjavo? Gre za logiko te primerjave. Singapur je geografsko na območju, ki je močno pod vplivom Kitajske, a kljub temu ohranja avtonomijo, in to ne glede na strategije Kitajske. Drugič, temelj gospodarskega zagona Singapurja je sicer res bilo pristanišče. Jasno pa

je, da danes singapursko gospodarstvo poganjajo naprej številne druge gospodarske in komercialne dejavnosti. V prvi vrsti moramo omeniti visoko tehnologijo. Moja primerjava torej ne gre v smer enačenja velikosti in pomembnosti Singapurja in Trsta. Trdim pa, da bi se moral Trst zgledovati po sistemu Singapur. Gre torej za avtonomijo glede na Kitajsko in gre tudi za dejstvo, da je Singapurju uspelo svojo konkurenčnost iz pristanišča prenesti v druge zunanje sektorje. To želimo storiti tudi mi. Veseli nas, da raste pristanišče, želimo pa prenesti težišče na dejavnosti, ki zahtevajo investicije v inovacijo. Pri tem nam na roko prihaja dejstvo, da je Trst na svetovni ravni med prestolnicami raziskovanja in razvojnih strategij. Naj kot medklic povem, da je tukaj 36 znanstvenikov na 1000 prebivalcev. Ne vem, kdo se lahko še pohvali s tako statistiko. To mora biti pravi cilj: pristanišče je lahko štartna točka, nadaljevanje razvoja tega mesta pa morajo zagotoviti druge dejavnosti. To prinaša dodano vrednost v konkurenčnost. Pristanišče je namreč vedno pod pritiskom sosedov, pa naj bo to Koper, Reka ali Benetke. Razviti konkurenčnost tudi na drugih področjih, pomeni uvesti zmagovito miselnost, ker te dodane vrednosti nima nobeno od ostalih pristanišč v Jadranu. Zaradi vsega naštetega sem si drznil vzpostaviti primerjavo Trst - Singapur.

■ **V primeru tržaškega pristanišča so tukaj tudi prostocarinska območja, ki jih je bilo mogoče prenesti ven iz fizičnega obsega pristanišča. Mislim na t. i. »Free-este«, ki je nastal na nekdanjem območju tovarne Wartsila v industrijski coni v Boljuncu.**

● »Free-este« je vezan na logistiko in promet, tesno je povezan s pristaniščem. V prejšnjem odgovoru pa sem imel v mislih številne znanstvenoraziskovalne centre. Pred



**»Veseli nas, da raste pristanišče, želimo pa prenesti težišče na dejavnosti, ki zahtevajo investicije v inovacijo. Trst je na svetovni ravni med prestolnicami raziskovanja in razvojnih strategij.«**

*Zgoraj: razvoj in povečanje tržaškega pristanišča*

kratkim sem na primer bral, da v Trstu nastaja center za kvantne računalnike in za obdelovanje t. i. »big data«. Tovrstne pobude v severnojadranski soseski lahko razvije samo Trst. Tukaj ima svoj sedež visoka šola za znanost SISSA, tukaj so tudi drugi raziskovalni centri, ki omogočajo razvoj znanosti. Naša pristaniška oblast mora vstopiti tudi v te dinamike, ker bi tako dobila novo dimenzijo, drugačno od logistike in prometa. Če bomo investirali v panoge, kjer so naši konkurenti odsotni, bo učinek teh investicij izreden. Znanost je pomemben dejavnik med temi panogami.