

Док се локалне самоуправе углавном противе намери Министарства саобраћаја да се затвори око 800 километара железничких пруга у Србији, стручна јавност је подељена по том питању.

Неки експерти сматрају да је идеја министарке саобраћаја Зоране Михајловић да нерентабилне железничке саобраћајнице треба укинути добра, други да је таква иницијатива неодговорна. Док Министарство саобраћаја наглашава да су локалне самоуправе те које треба да улажу у железничку инфраструктуру на својој територији, из појединих општина поручују да би гашење пруга истовремено представљало велики ударац за привреду тих крајева.



Приватизациони саветник Бранко Павловић каже за Данас да када је реч о железничкој инфраструктури, рентабилност никако не може да буде кључни параметар да ли ће нека деоница да буде затворена или не.

- У ситуацији ниске привредне активности која је присутна у Србији критеријум рентабилности пруга не би требало да има било какав значај. У таквим случајевима би се требало руководити сасвим другим параметрима. Примера ради, да ли у случају укидања железничког саобраћаја у том крају постоје алтернативне и задовољавајуће саобраћајне маршруте, да ли је реч о крају из кога постоји стални одлив становништва и слично. Такве крајеве који немају другу адекватну саобраћајну мрежу никако не би требало

оставити без железнице. Фактор рентабилности је у тим случајевима потпуно безначајан и не треба га потезати као било какав аргумент - наглашава Павловић.

Када је пак реч о приватизацији железнице, наш саговорник истиче да је у свету уобичајено и да једино има смисла када се приватизује железнички оператер, а никако инфраструктура.

- Пруге морају да остану у власништву државе, њихова приватизација би изазвала потпуни хаос - категоричан је Павловић.

С друге стране Љубодраг Савић, професор Економског факултета у Београду, сматра да је министарка Зорана Михајловић у праву и да све оно што није рентабилно на железници треба укинути.

- Нажалост, то је једино решење у таквим ситуацијама. Неке од тих железничких линија нису биле рентабилне ни за време СФРЈ а многе од њих су временом то престале да буду. Сматрам да теорија да би такав потез угрозио привреду тих крајева није аргументована, јер у већини од градова у којима се планира укидање железнице привреда готово више и да не постоји - наводи Савић.

Према његовим речима, у случају да сматра да железничке саобраћајнице у тим срединама треба да опстану, локална самоуправа треба да улаже сопствена средства како би то омогућила.

- Када та улагања нису довољна, требало би да "ускочи" држава својим средствима, која би била само потпора а не окосница тог финансијског пројекта - каже Савић.

