

## Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα: Μερίδιο αγοράς 0,6% στους επιβάτες και 2,2% στα εμπορεύματα

2023/04/26 09:45 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Μια συνολική αποτύπωση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα επιχειρεί, μεταξύ άλλων, το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων για το δυστύχημα των Τεμπών.

### Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Όπως αναφέρεται σε αυτό, στο συνολικό επιβατικό μεταφορικό έργο από όλα τα μέσα μεταφοράς (σε χιλιομετρικούς επιβάτες) που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα, το 2020, **οι σιδηρόδρομοι είχαν μερίδιο 0,6%, έναντι αντίστοιχου μεριδίου των σιδηροδρόμων**, στις επιβατικές μεταφορές για τις χώρες της ΕΕ, 5,5%.

*Πίνακας 9.2 Εξέλιξη εμπορευματικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς τόνους) ανά μέσο μεταφοράς και ποσοστό (%) συμμετοχής του σιδηροδρόμου*

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Φορτηγά	24.00	29.00	23.76	29.82	20.60	20.84	16.58	19.22	19.76	24.56	28.38	29.28	28.20	25.20
Σιδηρόδρομος	0.29	0.43	0.61	0.61	0.35	0.28	0.24	0.31	0.29	0.25	0.36	0.41	0.48	0.57
Αγωγοί μεταφοράς			0.23	0.19	0.24	0.21	0.02	0.02	0.02	0.02	0.03	0.03	0.03	0.03
Συνολο	24.29	29.43	24.60	30.62	21.19	21.33	16.84	19.55	20.08	24.84	28.76	29.71	28.71	25.80
Ποσοστό (%) σιδηροδρόμου	1.2%	1.5%	2.5%	2.0%	1.7%	1.3%	1.4%	1.6%	1.5%	1.0%	1.2%	1.4%	1.7%	2.2%

Πηγή: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, EU transport in Figures: Statistical Pocketbook 2022, Publications Office of the European Union, 2022,

<https://data.europa.eu/doi/10.2832/216553>

Πίνακας 9.1 Εξέλιξη επιβατικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς επιβάτες) ανά μέσο μεταφοράς και ποσοστό (%) συμμετοχής του σιδηροδρόμου

	1970	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ικ οχήματα	4.50	17.50	35.00	44.00	63.00	85.00	99.60	98.32	96.93	95.81	96.87	98.28	99.92	101.88	103.40	105.30	92.70
Λεωφορεία	9.43	15.62	17.72	20.22	21.70	21.70	21.10	21.16	21.10	21.03	21.01	21.15	20.90	20.46	20.55	20.30	13.30
Σιδηρόδρομος	1.95	1.46	1.98	1.57	1.89	1.85	1.38	0.96	0.83	1.06	1.07	1.26	1.19	1.11	1.10	1.28	0.60
Τραμ, μετρό	0.63	0.68	0.83	0.74	1.19	1.50	1.69	1.69	1.67	1.66	1.66	1.67	1.65	1.69	1.69	1.68	1.09
Συνολο	16.51	35.27	55.53	66.53	87.78	110.05	123.78	122.13	120.53	119.56	120.61	122.36	123.67	125.14	126.74	128.56	107.69
Ποσοστό (%) σιδηροδρόμο	11.8%	4.2%	3.6%	2.4%	2.1%	1.7%	1.1%	0.8%	0.7%	0.9%	0.9%	1.0%	1.0%	0.9%	0.9%	1.0%	0.6%

Πηγή: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, EU transport in Figures : Statistical Pocketbook 2022, Publications Office of the European Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/216553>

Αντιστοίχως, στις συνολικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας, **οι σιδηρόδρομοι είχαν στην Ελλάδα, το 2020, μερίδιο 2,2%**, έναντι μεριδίου των σιδηροδρόμων στις εμπορευματικές μεταφορές στις χώρες της ΕΕ, 16,1%.

Όπως υποστηρίζεται, είναι προφανές ότι (σε σύγκριση ιδίως με την ΕΕ) **οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι αποτελούν μικρή και ίσως αμελητέα συνιστώσα του ελληνικού συστήματος μεταφορών.**

Η λυπηρή αυτή διαπίστωση, ωστόσο, παραβλέπει μια ουσιώδη λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρόμου για τους νέους, τους συνταξιούχους, τις χαμηλές εισοδηματικές τάξεις, τις απομακρυσμένες γεωγραφικά περιοχές.

Για όλες τις παραπάνω κατηγορίες Ελλήνων πολιτών (αλλά και για αρκετές άλλες), **ο σιδηρόδρομος αποτελεί όχι μόνο αγαπημένο αλλά και απαραίτητο μέσο μετακίνησης.**

Ως επιχείρημα για το χαμηλό μερίδιο των σιδηροδρόμων στην ελληνική αγορά μεταφορών προβάλλεται ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας, όπως και ότι η Ήπειρος και γενικότερα η Δυτική Ελλάδα στερούνται σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Το επιχείρημα αυτό είναι μόνο μερικώς αληθές. Πράγματι, μόνο ο άξονας Αθήνας-Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει περισσότερο από τα 2/3 του πληθυσμού της χώρας και περίπου το 70% του παραγόμενου στη χώρα ΑΕΠ.

# Ο σιδηρόδρομος δεν αποτέλεσε πολιτική προτεραιότητα

Όπως αναφέρεται στο πόρισμα, έρευνες της κοινής γνώμης τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας αποκαλύπτουν ότι οι περισσότεροι Έλληνες θεωρούν το σιδηρόδρομο ως λιγότερο πολυτελές μέσο μεταφοράς, με αποτέλεσμα την περιφρόνηση και περιθωριοποίησή του στη συλλογική μας συνείδηση.

Πολλοί Έλληνες δεν έχουν μπει ποτέ στη ζωή τους σε τρένο, θεωρούν το ΙΧ ως πολυτελές μέσο μεταφοράς και μηχανισμό διεύρυνσης και επέκτασης της ιδιωτικής τους σφαίρας έξω από το χώρο κατοικίας ή εργασίας τους.

Αναπόφευκτα, στην αξιακή διάρθρωση του μέσου Έλληνα και την ατομικιστική του προσέγγιση ο σιδηρόδρομος συνιστά χαμηλή προτεραιότητα με πολύ λίγες ή καθόλου προσδοκίες για αυτόν.

Αυτό σε ένα μεγάλο βαθμό μπορεί να αποδοθεί και **στο ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος δεν παρείχε στους δυνητικούς του χρήστες ένα επίπεδο εξυπηρέτησης** ανάλογο με αυτό που παρέχουν οι άλλες χώρες της Ευρώπης.

Το σύστημα διαμόρφωσης των επιλογών της χώρας με τη σειρά του αρθρώνεται στη μεγάλη του πλειοψηφία στην ιεράρχηση προτεραιοτήτων και προσδοκιών της ελληνικής κοινωνίας.

Ιεραρχεί ψηλά τις προτεραιότητες της κοινωνίας που εκτιμά ότι θα του αποφέρουν τη μεγαλύτερη εκλογική απόδοση. **Και ο σιδηρόδρομος δεν αποτέλεσε ποτέ υψηλή προτεραιότητα για την εκάστοτε Κυβέρνηση, με εξαίρεση την περίοδο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες.**

Καθώς λοιπόν το πολιτικό σύστημα δεν αποτελεί στην πλειοψηφία του καθοδηγητή της Ελληνικής κοινωνίας, δεν υπήρχε πιθανότητα να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους.

Πρέπει να επισημανθεί ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα βαρύ σύστημα, που απαιτεί υψηλές επενδύσεις, ενώ ταυτόχρονα έχει πολύ χαμηλές αποδόσεις των επενδυμένων κεφαλαίων, που είναι ανεπαρκείς για να προσελκύσουν το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα.

Από την άλλη πλευρά, ορισμένοι από τους Οργανισμούς που διαχειρίζονται το σιδηροδρομικό αντικείμενο δεν στελεχώθηκαν με επιστήμονες με εξειδικευμένη γνώση στο αντικείμενο και ικανότητες στοχοθέτησης και έμπνευσης των εργαζομένων, που στην πλειοψηφία τους έχουν τεχνογνωσία και αφοσίωση στη

σιδηροδρομική υπηρεσία.

Το ίδιο ισχύει και για το προσωπικό πρώτης γραμμής, που δεν επιλεγόταν πάντοτε με βάση τις απαιτήσεις της θέσης, που συνήθως προϋποθέτει διαρκή εργασιακή ένταση και εγρήγορση, ενώ το όποιο σφάλμα μπορεί να αποδειχθεί μοιραίο.

Λειτουργώντας επομένως το πολιτικό σύστημα με κριτήρια πολιτικά, συντεχνιακά και συνήθως κομματικά , χωρίς στόχους, σχεδιασμό, συνέχεια και επιμονή, **ανακύκλωνε τις παθογένειες.**