
Θ. Βούρδας: Ο σιδηρόδρομος βγαίνει από μια ιδιότυπη απομόνωση και περνά στην πρώτη γραμμή

2017/06/29 11:10 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αισιόδοξος για την μελλοντική πορεία του ελληνικού σιδηροδρόμου εμφανίστηκε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Θάνος Βούρδας, σε σιδηροδρομικό συνέδριο.

Σύμφωνα με τον κ. Βούρδα, «μετά από πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος βγαίνει από μια ιδιότυπη απομόνωση και απαξίωση και περνά στην πρώτη γραμμή, «οδηγώντας» το βαγόνι της ανάπτυξης».

Αυτό, διότι τα έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου ολοκληρώνονται, σε συνδυασμό με τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και τη σύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό, λιμενικό και οδικό δίκτυο.

Η ομιλία του Θ. Βούρδα

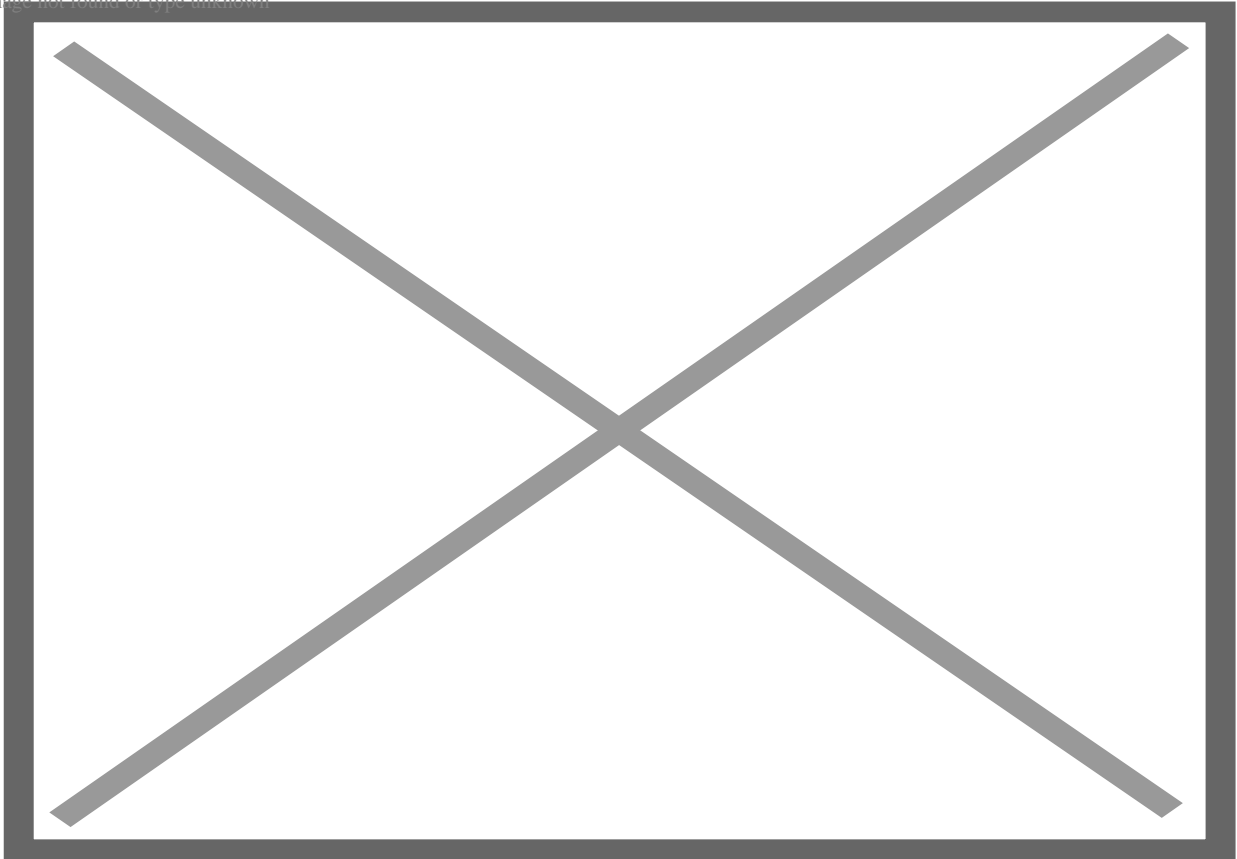
Καταρχήν θέλω να συγχαρώ τους διοργανωτές του φόρουμ για την πρωτοβουλία τους να μας δώσουν την ευκαιρία να συζητήσουμε για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη χώρα μας.

Είμαι χαρούμενος που βρίσκομαι αναμεσά στα μέλη της Σιδηροδρομικής Οικογένειας, καθώς είναι πολύ σημαντικό να συνεργαζόμαστε όλοι μαζί για να πάμε το σιδηρόδρομο ένα βήμα μπροστά.

Μετα από πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος βγαίνει από μια ιδιότυπη απομόνωση και απαξίωση και περνά στην πρώτη γραμμή «οδηγώντας» το βαγόνι της ανάπτυξης.

Τα τελευταία 2 χρόνια έχουν γίνει μεγάλες προσπάθειες ολοκλήρωσης των έργων που επι χρόνια βάλτωναν λόγω άστοχων ενεργειών και ελλιπούς χρηματοδότησης. Και το αποτέλεσμα είναι ορατό και σύντομα θα το διαπιστώσουν και οι πολίτες.

Image not found or type unknown



Ο γενικός γραμματέας του υπ. Υποδομών Θάνος Βούρδας

Η εντατική δουλειά που γίνεται για την ανάπτυξη και εξυγίανση του σιδηροδρόμου φάνηκε και από την απόφαση της ΕΕ, η οποία δικαιώνει τις ελληνικές θέσεις, για τις κρατικές ενισχύσεις στο σιδηρόδρομο.

Η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέδωσε απόφαση «σταθμό» με την οποία απαλλάσσεται η χώρα και το σύνολο της σιδηροδρομικής οικογένειας από την απειλή προστίμων και χρεών άνω των 16 δις ευρώ, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Έτσι **ανοίγεται ένα νέο κεφάλαιο για τον ελληνικό σιδηρόδρομο και το μέλλον του**, αφαιρώντας από τη σιδηροδρομική οικογένεια αλλά κυρίως από τον Έλληνα πολίτη ένα χρέος που δεν του αναλογούσε.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με πλήρη τεκμηρίωση και σαφή διατύπωση των Ελληνικών θέσεων και στόχων οδήγησε την DG Comp να υιοθετήσει τις Ελληνικές θέσεις και να έχουμε έτσι μια απόφαση που μας κάνει να βλέπουμε την επόμενη μέρα με άλλον αέρα αισιοδοξίας.

Φίλες και φίλοι,

Η χώρα βρίσκεται σε ένα σημαντικό σταυροδρόμι.

Ο κύριος στόχος μας από εδώ και στο εξής είναι να την επαναφέρουμε σε μια τροχιά

βιώσιμης, διατηρήσιμης και δίκαιης ανάπτυξης για τους πολίτες.

Σημαντικός πυλώνας στην προσπάθεια αυτή είναι ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Είναι γεγονός πως επί δεκαετίες ο σιδηρόδρομος είχε πέσει σε απαξίωση για πολλούς λόγους που παύουν να ισχύουν. Πλέον ακολουθώντας το trend που υπάρχει σε όλη την Ευρώπη, το τρένο «μπαίνει μπροστά» για να βάλει τη χώρα στις σωστές «αναπτυξιακές ράγες»

Η χώρα μας, η Ελλάδα, βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, που σημαίνει πως η αξιοποίηση της γεωστρατηγικής της θέσης αποτελεί άμεση πολιτική προτεραιότητα.

Η διαμεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου, **έχοντας τον Πειραιά ως κέντρο και η ενδοχώρια χερσαία μεταφορά με τρένο προς τα Βαλκάνια**, μπορούν να καταστήσουν τη χώρα μας ένα διεθνές Logistics Hub συνδυασμένων μεταφορών για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Βασικός στόχος της αναπτυξιακής στρατηγικής για την εφοδιαστική αλυσίδα είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας στον κλάδο σε διεθνές επίπεδο.

Στην κατεύθυνση αυτή, επιμέρους στόχοι όπως η προώθηση της πολυτροπικής μεταφοράς, η σύσταση και λειτουργία κατάλληλα χωροθετημένων εμπορευματικών κέντρων, η έμφαση στην ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε επίπεδο διαχείρισης της αλυσίδας και της κατάρτισης σε αυτές, αναμένεται να συμβάλουν στην ανάπτυξη των υπολοίπων τομέων της Εθνικής Οικονομίας (βιομηχανία, εξαγωγές, εμπόριο, τουρισμός, αγροτική παραγωγή) και στη μείωση της ανεργίας.

Με βάση το **Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική Αλυσίδα**, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία και με τα συναρμόδια Υπουργεία Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος και προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η συμβολή του τομέα των logistics στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ενθαρρύνει πολιτικές με στόχο την ανάπτυξη των δικτύων, των υποδομών εφοδιαστικής και την διευκόλυνση των διατροπικών μεταφορών, κάτι που θα ενισχυθεί με την ολοκλήρωση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη-Εκδομένη.

Το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο έχει ιδιαίτερη στρατηγική σημασία διότι οι συνδέσεις με τις υπό ένταξη στην Ε.Ε. χώρες των Δυτικών Βαλκανίων θα δημιουργήσουν υπολογίσιμη προστιθέμενη αξία σε όρους εμπορευματικών ροών, και θα συνδέονται σιδηροδρομικά σημαντικές Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) της χώρας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι καταγράφεται διαρκώς αυξανόμενο ενδιαφέρον στη διεθνή

αγορά εμπορευματικών μεταφορών για την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων και προοπτικών που παρέχουν τα βασικά λιμάνια της χώρας, κυρίως αναφορικά με τη δυνατότητα προώθησης εμπορευμάτων στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα, τα λιμάνια του Νέου Ικονίου, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, μέσω της σύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μπορούν να προσελκύσουν σημαντικό όγκο εμπορευματικών ροών, ως κόμβοι του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M).

Εδώ σημαντικό ρόλο θα παίξει η Σιδηροδρομική Εγνατία. Ένα έργο που πρόκειται να ενώσει τα λιμάνια στις βόρειες Ελλάδας, να ενώσει όλους τους κάθετους άξονες εξόδου σε Βαλκάνια, Κεντρική, Ανατολική και Δυτική Ευρώπη και να γίνει ο διάδρομος που θα μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα από την Κωνσταντινούπολη προς τη Θεσσαλονίκη και την Αδριατική και αντίστροφα.

Σημαντικό κομμάτι στην πίτα των σιδηροδρομικών μεταφορών της Ευρώπης μπορεί να διεκδικήσει η χώρα μέσω του εκσυγχρονισμού της Σιδηροδρομικής Γραμμής Αλεξανδρούπολης-Μπουργκάς, η κατασκευή της οποίας είναι πολιτική απόφαση να προχωρήσει. Η γραμμή θα βοηθήσει έτσι ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται από και προς τη Μαύρη Θάλασσά παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου.

Στον τομέα των συνδυασμένων και διατροπικών μεταφορών, εκτός από τα σημαντικά έργα αναβάθμισης και επέκτασης των δικτύων, τα Εμπορευματικά Κέντρα, ως κρίσιμες υποδομές, αποτελούν μία σημαντική προϋπόθεση για τον εξορθολογισμό των λειτουργιών και δράσεων της μεταφορικής αλυσίδας.

Η ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων ανταποκρίνεται στις νέες τάσεις ανάπτυξης και πρωτοπορίας που εκδηλώνονται στην αγορά των logistics. Θα πρέπει να ακολουθηθεί το επιτυχημένο παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών χωρών, οι οποίες, κατά τα τελευταία χρόνια, εστιάζουν στην ίδρυση ενός δικτύου μεταφορών που αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση των διατροπικών μεταφορών και στην ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων.

Φίλες και φίλοι,

Για να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της εξέλιξης της χώρας σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, απαιτούνται ορισμένες προϋποθέσεις, στις οποίες αντιστοιχούν οι εξής δράσεις που προωθούνται από την κυβέρνηση:

1. Ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός.

2. Αναβάθμιση και βελτίωση των υποδομών, που θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση

του χρόνου και του κόστους μεταφοράς προϊόντων, την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου μεταφορικού φορτίου και τη μεγαλύτερη ασφάλεια της μεταφοράς.

3.Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη λιμανιών. Το συγκριτικό πλεονέκτημα των ελληνικών λιμανιών σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πύλες εισόδου εμπορευματικών φορτίων αποτυπώνεται τόσο μέσα από τη ραγδαία ανάπτυξη του Πειραιά τα τελευταία χρόνια, όσο και από τη δυναμική των περιφερειακών λιμένων, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης.

4.Ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Τα Εμπορευματικά Κέντρα του Θριάσιου Πεδίου και της Θεσσαλονίκης, αποτελούν θεμελιώδεις πυλώνες για την αποτελεσματική λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, παρέχοντας άμεση πρόσβαση σε στρατηγικούς μεταφορικούς κόμβους και σύγχρονες υπηρεσίες.

Στόχος της πολιτικής αυτής είναι η ένταξη των διατροπικών κόμβων και Εμπορευματικών Κέντρων της Ελλάδας σε ένα ευρύτερο δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων και διατροπικών μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, κατά τρόπο που να οδηγεί σε ανάπτυξη συνεργιών από τη λειτουργία τους και στην ανάδειξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης σε κόμβους διαβαλκανικής σημασίας, δεδομένης της επάρκειας λιμενικών, σιδηροδρομικών και οδικών υποδομών για την προώθηση των διατροπικών συνδέσεων.

Επιπλέον ειδικού σκοπού Εμπορευματικά Κέντρα θα αναπτυχθούν, όπως για παράδειγμα στην Αλεξανδρούπολη όπου θα δημιουργηθεί κέντρο αποθήκευσης φυσικού αερίου.

5.Εφαρμογή καινοτόμων χρηματοδοτικών εργαλείων και μηχανισμών. Για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού, λόγω των περιορισμών στην κατανομή των δημόσιων δαπανών, σχεδιάζεται η αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων και εναλλακτικών ευρωπαϊκών πόρων για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής.

Η εισροή σημαντικών πόρων για τις δραστηριότητες του κλάδου και η συνέργεια διάφορων εργαλείων (ΕΣΠΑ, Juncker Plan, Αναπτυξιακός Νόμος, CEF κ.λπ.), σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των τελωνείων και συναφών διοικητικών διαδικασιών αλλά και της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της διεθνούς πιστοποίησης σε δραστηριότητες εφοδιαστικής, θα αυξήσουν την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του μεταφορικού συστήματος.

Όπως γίνεται αντιληπτό, **η δημιουργία ενός συνεκτικού δικτύου αποτελούμενου από κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και Εμπορευματικά Κέντρα** συνιστά δράση προτεραιότητας της πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη καίριων στόχων βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας.

Ορόσημο για το μέλλον των μεταφορών αποτελεί το γεγονός ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών βρίσκεται ήδη σε διαδικασία ανάπτυξης ενός συνολικού Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, που θα αποτελέσει τη βάση για τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών, καθώς και για την εφαρμογή πολιτικής, κατά την περίοδο έως το 2037. Ο Σιδηρόδρομος είναι το μέλλον το μεταφορών και της αναπτυξιακής προοπτικής της χώρας.

Με τα νέα δίκτυα οι πολίτες και οι επενδυτές θα έχουν ένα μέσο φιλικό προς το χρήστη, γρήγορο, ασφαλές και κυρίως χωρίς περιβαλλοντικό «κόστος», καθώς μειώνονται οι ρύποι από την καύση ορυκτού καυσίμου, συμβάλλοντας έτσι στην μάχη κατά της κλιματικής αλλαγής και δίνοντας χώρο στην αειφόρο ανάπτυξη.

Φίλες και φίλοι,

Κάθε ένας από μας πρέπει να βάλει το δικό του λιθαράκι έτσι ώστε ο Σιδηρόδρομος από φτωχός συγγενής των μεταφορών να μετατραπεί σε πρωταγωνιστή.

Οι σιδηροδρομικές εταιρίες πρέπει να συνεργαστούν απρόσκοπτα και χωρίς να περιχαράκωνει η μια την άλλη, έτσι ώστε να γίνεται σωστή και αποτελεσματική δουλειά.

Ο ρόλος του Υπουργείου είναι να συντονίζει και να επιλύει προβλήματα για να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του σιδηροδρόμου και η ανάπτυξη του.

Αλλά και οι εργαζόμενοι πρέπει να νιώσουν το σιδηρόδρομο ως το κοινό τους σπίτι και να ενισχύσουν στην προσπάθεια αυτή.

Εξάλλου καλύτερος σιδηρόδρομος σημαίνει καλύτερες και περισσότερες δουλειές. Οι λογικές του χτες, της μεμψιμοιρίας και της υπονόμησης εκ των έσω του σιδηροδρόμου, τελειώνουν εδώ.

Η αλλαγή νοοτροπίας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να πάει η σιδηροδρομική οικογένεια μπροστά. Χρειάζεται συστράτευση όλων στον κοινό σκοπό και «ξεβόλεμα» από το τέλμα.

Είναι πολιτική απόφαση, στη βάση των παραπάνω λογικών να περάσει η ανάπτυξη μέσα από σοβαρές και άρτιες υποδομές, καθώς δημιουργείται ένα ασφαλές και σύγχρονο δίκτυο με πρώτιστο στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Οι υπόλοιπες τοποθετήσεις

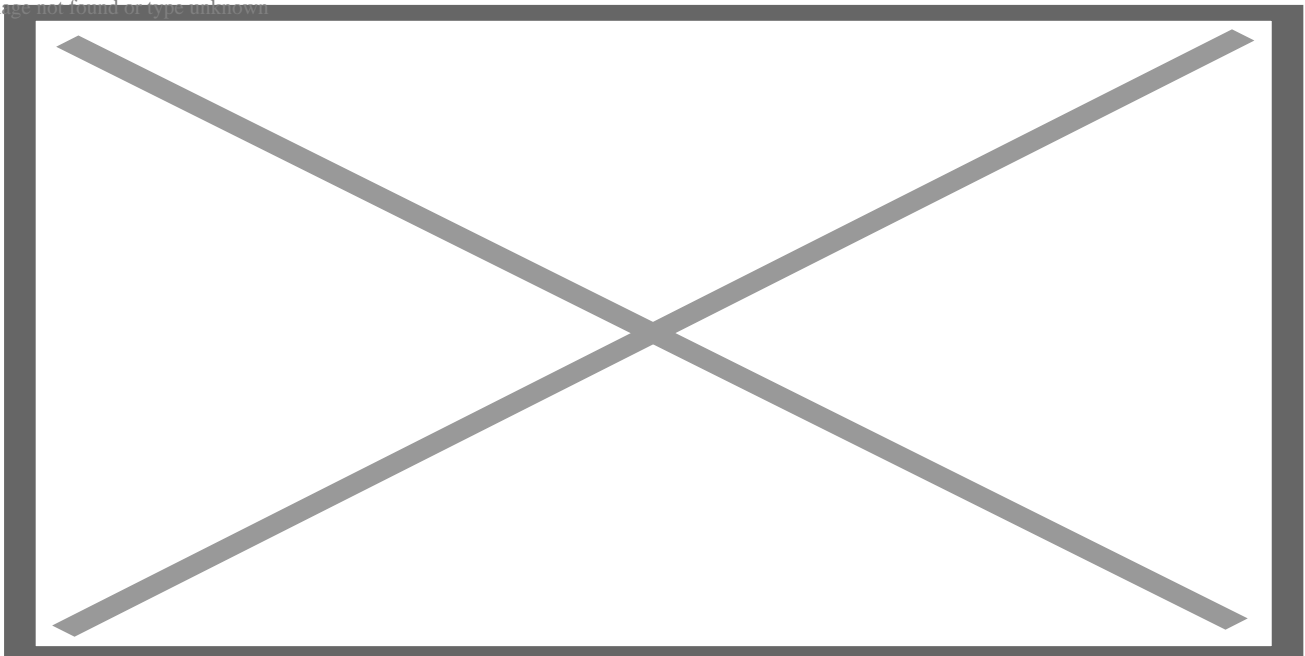
Οι κοσμογονικές εξελίξεις στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και η άμεση ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου κυριάρχησαν στην εισαγωγική ενότητα του εν λόγω συνεδρίου, όπου μίλησαν οι: **κ. Γιώργος Αποστολόπουλος, πρόεδρος του Δ.Σ. της ΟΣΕ ΑΕ** και ο κ. Θάνος Βούρδας, Γενικός Γραμματέας Μεταφορών του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρώτος, αφού ευχαρίστησε τους διοργανωτές του forum, εξέφρασε το παράπονο ότι για πολλά χρόνια ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έμεινε υποβαθμισμένος.

Αντίστοιχα, **ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Επενδύσεων - ΕΣΠΑ κ. Παναγιώτης Κορκολής** παραδέχτηκε ότι ο τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι στρατηγικής σημασίας για την κυβέρνηση. Μάλιστα αποκάλυψε ότι από τον τομέα των μεταφορών, οι σιδηροδρομικές υποδομές είναι αυτές που έχουν προτεραιότητα.

Παράλληλα είπε ότι υπάρχουν 3 δισ. Ευρώ εξασφαλισμένα για έργα σιδηροδρόμου, ενώ τόνισε ότι 800 εκ. από αυτά προέρχονται από τον ταμείο CEF.

Image placeholder for a diagram or image.



Από τη δική του πλευρά, **ο κ. Γεώργιος Τζιάλλας**, Γενικός Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης, υποστήριξε ότι η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό.

Εξάλλου στην υποστήριξη που υπάρχει από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου θα αναφέρθηκε η **κ. Άννα Δάντη**, Υπεύθυνη Επικοινωνίας της Αντιπροσωπείας ΕΕ στην Ελλάδα.

«Η Ελλάδα πρέπει να αναπτύξει το δικό της δίκτυο σιδηροδρόμων, καθώς πρόκειται για το πιο διαδεδομένο ΜΜΜ στην Ε.Ε. Σ' αυτό θα συμβάλλει η οικονομική ενίσχυση από το πακέτο Γιούνκερ, αφού μεγάλο ποσοστό από αυτές τις επενδύσεις θα πάει στις μεταφορές».

Από την άλλη μεριά, η **πρόεδρος της ΕΛΤΑ ΑΕ κ. Φρόσω Σταυράκη**, κατά την ομιλία της είπε ότι δεν μπορεί να γίνεται λόγος για συνδυασμένες μεταφορές χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο πολίτης. Επιπλέον αποκάλυψε ότι το επόμενο διάστημα τα ΕΛΤΑ θα συμβάλλουν έτσι ώστε να συνδεθούν οι μεταφορές με την κοινωνία.

Ο **κ. Νικόλαος Ροδόπουλος, Πρόεδρος ΔΣ Ελληνικής Εταιρείας Logistics -EEL**, τόνισε ότι η ισχυροποίηση του λιμανιού του Πειραιά αποτελεί μοχλό ανάπτυξης, αλλά υπό προϋποθέσεις.

Κι αυτό, γιατί ο Πειραιάς είναι από τα βαθύτερα λιμάνια της Μεσογείου, ενώ βρίσκεται κοντά στο κανάλι του Σουέζ. Κατόπιν υποστήριξε ότι είναι ανάγκη να γίνουμε κεντρική και όχι περιφερειακή πύλη της Ευρώπης, αφού πλέον η παραγωγή γίνεται σε Κίνα και Ινδία.

Τέλος, ο **κ. Κώστας Λυμπέρης, τ. καθηγητής ΕΜΠ**, παίρνοντας το λόγο κατήγγειλε ότι έχει δεχτεί σφοδρές επιθέσεις από ανθρώπους που έχουν συμφέροντα κατά των σιδηροδρόμων.

Ο **κ. Βούρδας** του απάντησε ότι σε όλους τους κλάδους υπάρχουν συμφέροντα, όμως το θέμα είναι αν είσαι επιρρεπής. Μάλιστα όταν ο Γ.Γ. του υπ. Μεταφορών ρωτήθηκε για την πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είπε ότι «δεν είμαστε το κατάλληλο υπουργείο για να απαντήσουμε».