

## Νέοι ορίζοντες για τους Βρετανικούς Σιδηροδρόμους

2024/07/18 07:21 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Με αφορμή την νέα βρετανική κυβέρνηση το σχέδιο για επανεθνικοποίηση των σιδηροδρόμων έγινε αντικείμενο μελέτης διεθνώς.

Το νέο σχέδιο δεν είναι έκπληξη και απασχολεί τον δημόσιο διάλογο πάνω από δυο χρόνια, αποτελεί δε βρετανική ανησυχία μετά τον διαχωρισμό υποδομής εκμετάλλευσης και την πολυδιάσπαση την δεκαετία του 1990 στα πλαίσια της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης 91/440.

Τα προβλήματα, που δημιουργήθηκαν ήταν κοινός τόπος όλων των παραγόντων της βρετανικής σιδηροδρομικής βιομηχανίας, αλλά και των Τορις, που πρόσφατα πρότειναν το σχέδιο Williams-Sharps.

Γενεσιουργός αίτια της κατάστασης του Βρετανικού Σιδηροδρόμου, ήταν η πεποίθηση, ότι ο διαχωρισμός υποδομής εκμετάλλευσης και η ιδιωτικοποίηση πολλών σιδηροδρομικών λειτουργιών, θα αντλούσε ιδιωτικά κεφάλαια μη επιβαρύνοντας τον κρατικό προϋπολογισμό, που ήταν ο οικονομικός στόχος της 91/440.

Στους Βρετανικούς Σιδηροδρόμους ο διαχωρισμός ξεκινά, επί Major, με νόμο του 1992, που οδηγεί σε περίπου 50 εταιρίες εκμετάλλευσης TOCs: Train Operating Companies και υποδομής Railtrack, με ρυθμιστικές αρχές, εταιρίες τροχαίου υλικού, συντήρησης κλπ.

**Αν κάτι μας διδάσκει αυτή η προσπάθεια για την ελληνική πραγματικότητα, είναι η απαραίτητη πολιτική νηφαλιότητα και η ανάγκη επαναδημιουργίας του ενιαίου ΟΣΕ**

Από τις 25 εταιρίες εκμετάλλευσης επιβατών, παρά τα υποσχεθέντα έσοδα, λειτούργησαν όλες με ΥΔΥ: Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας, δηλαδή δημόσια επιδότηση. Από τις έξι εμπορευματικές εταιρίες στην αρχή επιβίωσαν οι δυο.

Το σύνολο της υποδομής ιδιωτικοποιήθηκε με την Railtrack, που λόγω αδυναμιών αντικαταστάθηκε από την Network Rail, που ήταν η πρώτη μεγάλη διορθωτική κίνηση. Από 13 εταιρίες συντήρησης υποδομής, έμειναν τέσσερεις με σαφείς προκαθορισμένες σχέσεις με τον διαχειριστή της υποδομής. Τρεις εταιρίες ενοικίασης τροχαίου υλικού με διαρκή προβλήματα μια και οι κατασκευάστριες εταιρίες έκαναν ή ήθελαν οι ίδιες την ενοικίαση, κλπ.

Το ενδιαφέρον με το Βρετανικό εγχείρημα είναι ότι μόλις αντελήφθησαν τα πρώτα προβλήματα δημιούργησαν την SAR: **Strategic Rail Authority, με στόχο βελτιωτικών κινήσεων, που άρχισαν να υλοποιούνται από το 2002.**

Η βρετανική εμπειρία έδειξε ότι ο διαχωρισμός υποδομής εκμετάλλευσης δημιούργησε περισσότερα και συνθετότερα προβλήματα απ' ότι έλυσε, αύξησε δε το κόστος.

Ίσως είναι δύσκολο να θεωρηθεί ως αίτια ατυχημάτων από μόνη της, αλλά ένα είναι σίγουρο, ότι η ενιαία λειτουργία δημιουργεί μια συνυπευθυνότητα ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Ο διαχωρισμός λειτουργιών, αρμοδιοτήτων και ευθυνών στην επιχειρησιακή σχέση είναι ζήτημα κομβικό και απαιτεί συμβατική νομική κατοχύρωση, που είναι και μια εξαιρετικά δύσκολη οργανωτική νέα σχέση.

Η βρετανική σιδηροδρομική βιομηχανία προετοιμάζεται για σημαντικές αλλαγές, χωρίς τους περιορισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ενιαία δομή «Great British Railways», με έμφαση στον εκσυγχρονισμό, τη βιωσιμότητα, την οικονομική ανάπτυξη, αλλά και την ανάπτυξη μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για το τροχαίο υλικό και το δίκτυο χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Αν κάτι μας διδάσκει αυτή η προσπάθεια για την ελληνική πραγματικότητα, είναι η απαραίτητη πολιτική νηφαλιότητα και η ανάγκη επαναδημιουργίας του ενιαίου ΟΣΕ, με όλες του τις λειτουργίες και περιουσιακά στοιχεία, αλλά και επανεξέταση των λειτουργικών, νομικών, θεσμικών και οικονομικών σχέσεων του με την εκμετάλλευση (επιβατών και εμπορευμάτων), με όποια δομή ή ιδιοκτησία κι αν έχει.

---



***Ιωάννης Κ. Μουρμούρης,***

***Καθηγητής, Οικονομικής και Management Μεταφορών, ΔΠΘ,  
αναδημοσίευση από «ΤΟ ΒΗΜΑ»***