

Ο σιδηροδρομικός χάρτης της Ε.Ε. και η Ελλάδα ως κόμβος μεταφορών

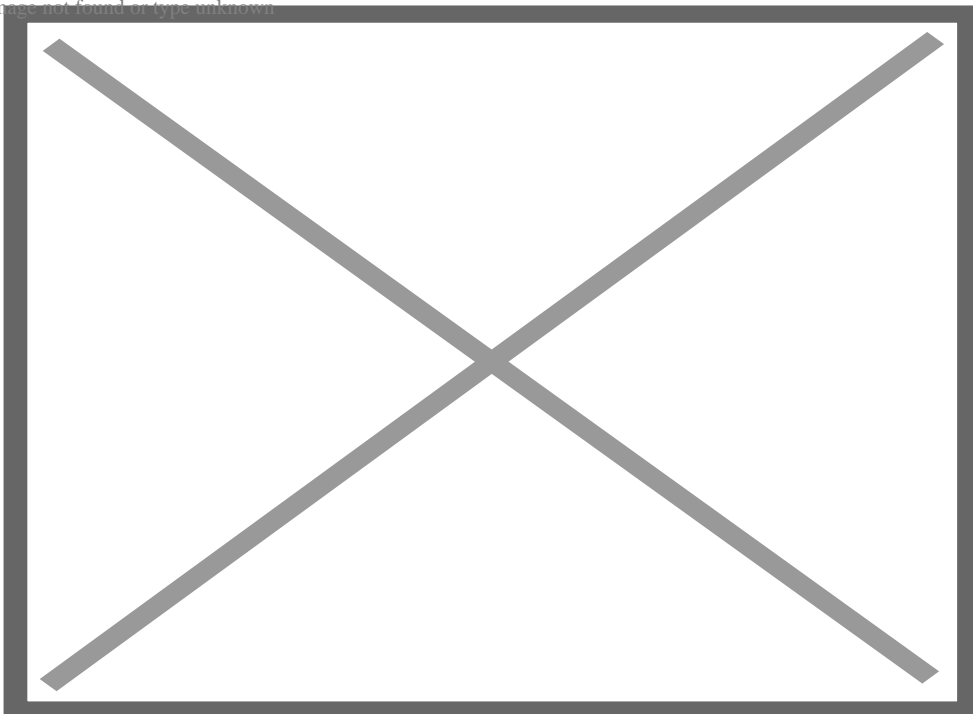
2018/04/14 13:18 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Τρένα υψηλών ταχυτήτων, που καλύπτουν τις αποστάσεις μεταξύ δύο προορισμών σε χρόνο που ανταγωνίζεται ακόμη και τα αεροπλάνα.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παραμένουν ένας από τους πιο αποτελεσματικούς και ταυτόχρονα οικονομικούς τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις.

Η αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού και του παγκόσμιου εμπορίου συνεπάγεται μεγαλύτερες ανάγκες μεταφοράς εμπορευμάτων, καλύπτοντας μεγαλύτερες χιλιομετρικές αποστάσεις, ενώ η ευημερούσα παγκόσμια οικονομία καθιστά το τρένο μέσο επιλογής για ολοένα και περισσότερους επιβάτες, που ταξιδεύουν είτε για λόγους αναψυχής είτε για να φθάσουν στον επαγγελματικό τους προορισμό.

Image not found or type unknown



Η Ευρώπη κατέχει δεσπόζουσα θέση στον παγκόσμιο χάρτη σιδηροδρομικών δικτύων, διαθέτοντας από τα μεγαλύτερα και πιο προηγμένα δίκτυα και μεταφέροντας τόνους εμπορευμάτων και δισεκατομμύρια επιβατών ετησίως. Στον «χάρτη» των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων ξεχωρίζουν **οι μεγαλύτερες οικονομίες - Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία.**

Μεγάλης σημασίας θεωρούνται και τα σιδηροδρομικά δίκτυα χωρών με πλεονεκτική γεωγραφική θέση, αποτελώντας στρατηγικό κόμβο για συνδυασμένες μεταφορές. Μία από αυτές τις χώρες είναι και η Ελλάδα.

Εμπορευματικές μεταφορές

Η κινητικότητα των εμπορευμάτων αποτελεί βασική συνιστώσα της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, συμβάλλοντας σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των ευρωπαϊκών υπηρεσιών. Συνεισφέρει, επίσης, στην οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας, καθώς οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στην Ευρώπη υπολογίζεται ότι απασχολούν περίπου 1,3 εκατ. εργαζόμενους.

Σύμφωνα με στοιχεία έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (2016), τα τελευταία χρόνια οι όγκοι των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ε.Ε. (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) έχουν σταθεροποιηθεί **σε περίπου 2.300 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ετησίως, με το 75% να αντιστοιχεί στις οδικές μεταφορές.**

Το μερίδιο των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών ανερχόταν σε 18% -βάσει των τελευταίων διαθέσιμων στοιχείων (2014)-, ποσοστό που έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητο μέσα σε ορίζοντα δεκαετίας.

Λόγω των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής (με τις μεταφορές να αντιστοιχούν περίπου στο ένα τρίτο της κατανάλωσης ενέργειας και των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην Ε.Ε.) καταβάλλονται προσπάθειες για την προώθηση αποδοτικών και βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, με στροφή προς τις σιδηροδρομικές και πλωτές, αντί των οδικών, ως τρόπο για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Με βάση στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από σιδηροδρομικές μεταφορές είναι τρεισήμισι φορές χαμηλότερες ανά τονοχιλιόμετρο σε σύγκριση με τις εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο έως το 2030 το 30% των οδικών

εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή πλωτές μεταφορές, ενώ σε επόμενη φάση και συγκεκριμένα έως το 2050 το ποσοστό αυτό να υπερβεί το 50%.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθετεί δέσμη μέτρων για την απελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρόμων. Παράλληλα, η Ε.Ε. συμβάλλει ενεργά στη βελτίωση της απόδοσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, έχοντας διαθέσει 28 δισ. ευρώ για τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικών έργων στην επταετία 2007-2013.

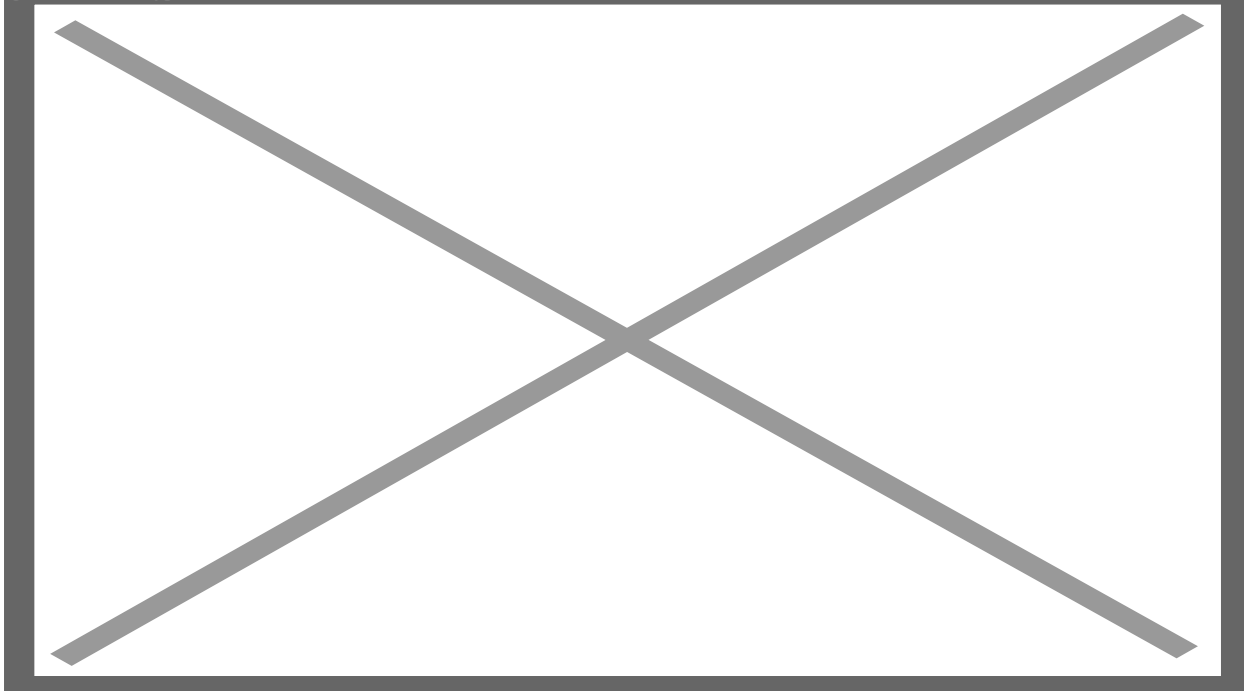
Το μερίδιο των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών ανέρχεται στο 18%.

Από τον Ιανουάριο του 2014 η Ε.Ε. διαθέτει μια νέα πολιτική για τις υποδομές μεταφορών, ώστε να συνδεθεί η ευρωπαϊκή ήπειρος από την Ανατολή μέχρι τη Δύση και από τον Βορρά μέχρι τον Νότο. Η συγκεκριμένη πολιτική στον τομέα των μεταφορών χρηματοδοτείται από τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», με προϋπολογισμό 26 δισ. ευρώ μέχρι το 2020.

Αρκετά σιδηροδρομικά έργα προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν ή χρηματοδοτούνται από το λεγόμενο «πακέτο Γιούνκερ». Το 8% των συνολικών επενδύσεων (274 δισ. ευρώ) που έχουν εγκριθεί στο πλαίσιο του πακέτου Γιούνκερ αφορούν τον τομέα των μεταφορών, ήτοι ποσό περίπου 22 δισ. ευρώ.

Μέσω κοινοτικών προγραμμάτων αναμένεται να χρηματοδοτηθούν και αρκετά έργα που αφορούν τις σιδηροδρομικές υποδομές της Ελλάδας. Ορισμένα από αυτά τα έργα - που υπόσχονται την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών της χώρας - αναμένονται εντός του έτους.

Συγκεκριμένα, τον Ιούνιο αναμένεται η παράδοση σε λειτουργία του τμήματος Λιανοκλάδι - Δομοκός που ολοκληρώνει τα έργα αναβάθμισης στον διάδρομο Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ύστερα από 30 και πλέον χρόνια προσπαθειών. Υπογραφή σύμβασης θα έχουμε για το σιδηροδρομικό έργο της Σήραγγας Σεπολίων και την ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη περίπου στα τέλη του έτους.



0

ανάδοχος αναμένεται και το έργο έχει αρχικό κόστος 152 εκατ. ευρώ. Στο πεδίο των δημοπρατήσεων περιμένουμε πολλές δημοπρατήσεις έργων, όπως ηλεκτροκίνηση στα τμήματα Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα και Λάρισα - Βόλος, το έργο επιδομής - ηλεκτροκίνησης - σηματοδότησης στο τμήμα Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος, καθώς και κάποια μικρότερα.

Τέλος, η Ελλάδα θα επιδιώξει να ταράξει τα νερά στην παγκόσμια μεταφορά προϊόντων, διεκδικώντας σημαντικό κομμάτι της πίτας των εμπορευματικών μεταφορών από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη δημιουργία της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, που θα συνδέει το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας με αυτό της Βουλγαρίας, παρακάμπτοντας τη θαλάσσια μεταφορά μέσω Βοσπόρου. Το έργο επιδιώκεται να χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκής πλευράς (κοινοτικά προγράμματα - πακέτο Γιούνκερ - ΕΤΕπ).

Η επιβατική κίνηση

Στη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών έχει αυξηθεί σημαντικά η σιδηροδρομική επιβατική ζήτηση στην Ευρώπη. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER), το 2016 ταξίδεψαν με τρένο στην Ευρώπη 9,7 δισ. επιβάτες, αριθμός που υπερβαίνει τον παγκόσμιο πληθυσμό.

Εξ αυτών, το 80% επιλέγει τα τρένα υψηλών ταχυτήτων αντί των αεροπλάνων όταν ο χρόνος ταξιδιού με τρένο είναι μικρότερος των δύομισι ωρών.

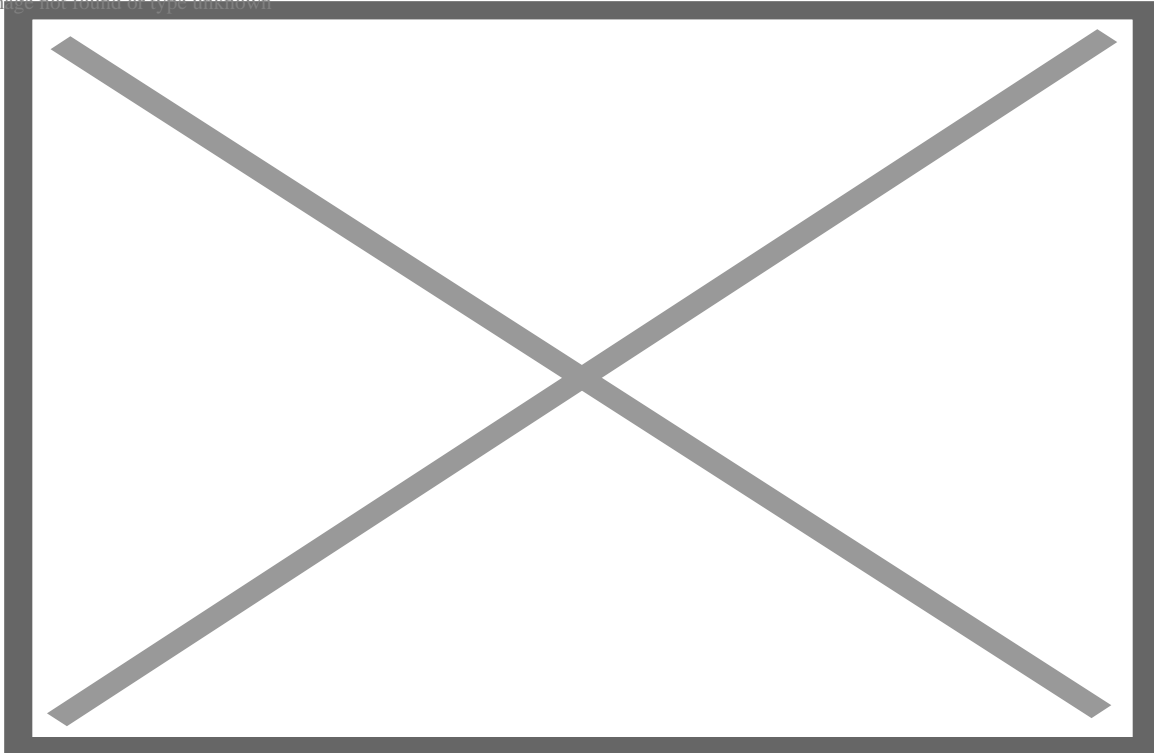
Οι εταιρείες-μέλη της CER διαχειρίζονται σιδηροδρομικά δίκτυα συνολικού μήκους 189.900 χιλιομέτρων, αριθμός που ισοδυναμεί με οκτώ φορές τον γύρο της Γης.

Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της Ευρώπης υπολογίζεται στα 220.000 χιλιόμετρα (στοιχεία του 2014).

Από το 2009, όπως αναφέρεται σε εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχουν προστεθεί 2.800 ηλεκτροδοτούμενες γραμμές.

Το 2014 τα τρένα αντιπροσώπευαν περισσότερο από το ένα δέκατο του συνόλου των χερσαίων μεταφορών επιβατών στην Αυστρία και τη Δανία, καθώς και στην Ελβετία, ενώ το μερίδιό τους έπεσε κάτω από 2% στην Εσθονία, τη Λιθουανία και την Ελλάδα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μεταξύ των χωρών της Ευρώπης δεν υπάρχουν σιδηρόδρομοι στην Ισλανδία, την Κύπρο ή τη Μάλτα.

Image not found or type unknown



Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία (κατά κανόνα για το 2015), διανύθηκαν 392 δισ. επιβατοχιλιόμετρα στα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ε.Ε. (συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων του 2014 για τη Δανία, τη Γερμανία και την Ουγγαρία, με εξαίρεση το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες).

Το ποσό αυτό ήταν σημαντικά υψηλότερο από τα 23 δισ. επιβατοχιλιόμετρα που διανύθηκαν σε διεθνή ταξίδια (η σύγκριση βασίζεται στην ίδια διαθεσιμότητα για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.).

Περίπου τρία τέταρτα (72%) του συνόλου των σιδηροδρομικών ταξιδιών (εθνικών και διεθνών) στην Ε.Ε. (εκτός από το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες) πραγματοποιήθηκαν σε ένα από τα τέσσερα μεγαλύτερα κράτη-μέλη της Ε.Ε., με τη Γαλλία και τη Γερμανία (στοιχεία του 2014) να αντιστοιχούν από κοινού στο 42% των εθνικών σιδηροδρομικών ταξιδιών εντός της Ε.Ε. και στο 72% των διεθνών σιδηροδρομικών ταξιδιών.

Αγγελική Κοτσοβού και Έφη Τριήρη,

«Ναυτεμπορική»