
Τον Απρίλιο του 2019 η ολοκλήρωση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών

2018/12/18 08:45 στην κατηγορία LOGISTICS

Στις προκλήσεις που θα οδηγήσουν στη βελτίωση της κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και στην εξέλιξη των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, σε εκδήλωση για τις Συνδυασμένες Μεταφορές και την Εφοδιαστική Αλυσίδα, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών Θάνος Βούρδας.

Όπως υπογράμμισε, ο όγκος των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ αυξάνεται σταθερά τις τελευταίες δεκαετίες. Ο όγκος αυτός θα συνεχίσει να αυξάνεται, αν και με βραδύτερο ρυθμό από ό,τι στο παρελθόν.

Προβλέπει αύξηση κατά 42% για τη δραστηριότητα των επιβατικών μεταφορών και κατά **60% για τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ 2010 και 2050.**

Η προβλεπόμενη άνοδος για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ακόμη μεγαλύτερη και ανέρχεται στο 71% για την ίδια περίοδο.

Στη συνέχεια, ο κ. Βούρδας έκανε έναν σύντομο απολογισμό των δράσεων του υπουργείου, σημειώνοντας ότι το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, που διαμορφώνει το υπουργείο σε συνεργασία με την ΕΤΕπ, με ορίζοντα δράσεων έως το 2037, θα έχει ολοκληρωθεί τον Απρίλιο του 2019.

Η ομιλία του γενικού γραμματέα του υπουργείου Μεταφορών

Οι μεταφορές επηρεάζουν άμεσα την καθημερινή ζωή όλων των πολιτών και αποτελούν στρατηγικό τομέα της οικονομίας. Οι υπηρεσίες των μεταφορών παρέχουν στην Ευρώπη περίπου 11 εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Και το νούμερο αυτό δεν είναι ούτε ουτοπικό ούτε τυχαίο.

Πρόσφατα αποτυπώθηκε στην πανοραμική επισκόπηση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Προς έναν επιτυχημένο τομέα μεταφορών στην ΕΕ: προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν» μια σειρά ουσιωδών συμπερασμάτων και προκλήσεων για τον τομέα των μεταφορών. Πραγματικά, αποτελεί μια πολύ σημαντική πηγή πληροφόρησης και ταυτόχρονα πηγή προβληματισμού. Θα αναφέρω

πολύ σύντομα ορισμένα σημεία που ξεχώρισα και νομίζω θα σας ενδιαφέρουν:

-Από την οικονομική κρίση του 2008, οι μειωμένες επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών καθυστέρησαν τον εκσυγχρονισμό του δικτύου μεταφορών της ΕΕ, με τα μέσα επίπεδα επενδύσεων να είναι αρκετά χαμηλότερα από ό,τι απαιτείται και αυτό αφορά όλα τα Κ-Μ».

-**Η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών της ΕΕ απαιτεί σημαντικές δαπάνες για τα περισσότερα Κ-Μ.** Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι οι συνολικές επενδυτικές ανάγκες για τον τομέα των υποδομών μεταφορών ανέρχονται σε περίπου 130 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, πλην της συντήρησης των υποδομών μεταφορών.

- Τα κράτη μέλη και ιδιαίτερα η χώρα μας, έχουν σημειώσει πρόοδο στην ανάπτυξη των υποδομών, ωστόσο χρειάζεται να καταβάλουν ακόμη περισσότερες προσπάθειες για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων και μελλοντικών προκλήσεων του τομέα των μεταφορών.

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Στιγμιότυπο από την εκδήλωση

-Οι δαπάνες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), (το οποίο είναι ένα ολοκληρωμένο και πολυτροπικό δίκτυο, που επιτρέπει τη γρήγορη και εύκολη μετακίνηση προσώπων και αγαθών σε ολόκληρη την ΕΕ και καλύπτει οδικές μεταφορές, πλωτές οδούς και θαλάσσιους λιμένες καθώς και το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας), εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 500

δισεκατομμύρια ευρώ για το κεντρικό δίκτυο την περίοδο 2021-2030 και θα φθάσουν τα 1,5 τρισεκατομμύρια ευρώ περίπου, αν συνυπολογιστούν οι επενδύσεις για το εκτεταμένο δίκτυο και οι λοιπές επενδύσεις για τον τομέα των μεταφορών.

Αυτά τα αναφέρω για να σας δώσω μια αίσθηση του μεγέθους των επενδύσεων που αφορούν μεταφορές και υποδομές μεταφορών.

Σίγουρα τα νούμερα είναι απλοί αριθμοί που όμως στο άκουσμά τους μας δίνουν την εντύπωση ότι πρόκειται για ασύλληπτα/άπιαστα νούμερα... Κι όμως σας διαβεβαιώνω για τέτοια τάξη μεγέθους μιλάμε.

Πέραν των αριθμών όμως, έχουμε να αντιμετωπίσουμε και εμείς όπως και τα υπόλοιπα Κ-Μ **6 βασικές προκλήσεις:**

- η αντιστοίχιση των στόχων και προτεραιοτήτων με τους πόρους,
- ο καλύτερος σχεδιασμός,
- η συντήρηση των υποδομών,
- η αποτελεσματική επιβολή,
- η μετατόπιση της οδικής κυκλοφορίας προς άλλους τρόπους μεταφοράς πλην των οδικών,
- η διασφάλιση της ενωσιακής προστιθέμενης αξίας.

Κλείνοντας την παρένθεση για τα βασικά συμπεράσματα της ανωτέρω επισκόπησης θα ήθελα να επισημάνω τα ακόλουθα:

-Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον προτιμώμενο τρόπο αποστολής αγαθών εντός της ΕΕ, καθώς διαθέτουν τα πλεονεκτήματα της ευελιξίας, της αξιοπιστίας, της οικονομικής τιμής, της ταχύτητας και της παράδοσης από πόρτα σε πόρτα.

Κι αυτό, γιατί οι μεταφορείς εμπορευμάτων οι οποίοι χρησιμοποιούν σιδηροδρομικές μεταφορές αντιμετωπίζουν περισσότερες προκλήσεις από εκείνους που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο, εύλογα λοιπόν οι οδικές μεταφορές υπερέχουν των σιδ/κων μεταφορών. Κάτι που στοχεύουμε με την εφαρμογή του 4ου Σιδηροδρομικού πακέτου να προσπαθήσουμε να αμβλύνουμε στο βέλτιστο βαθμό που αυτό είναι εφικτό.

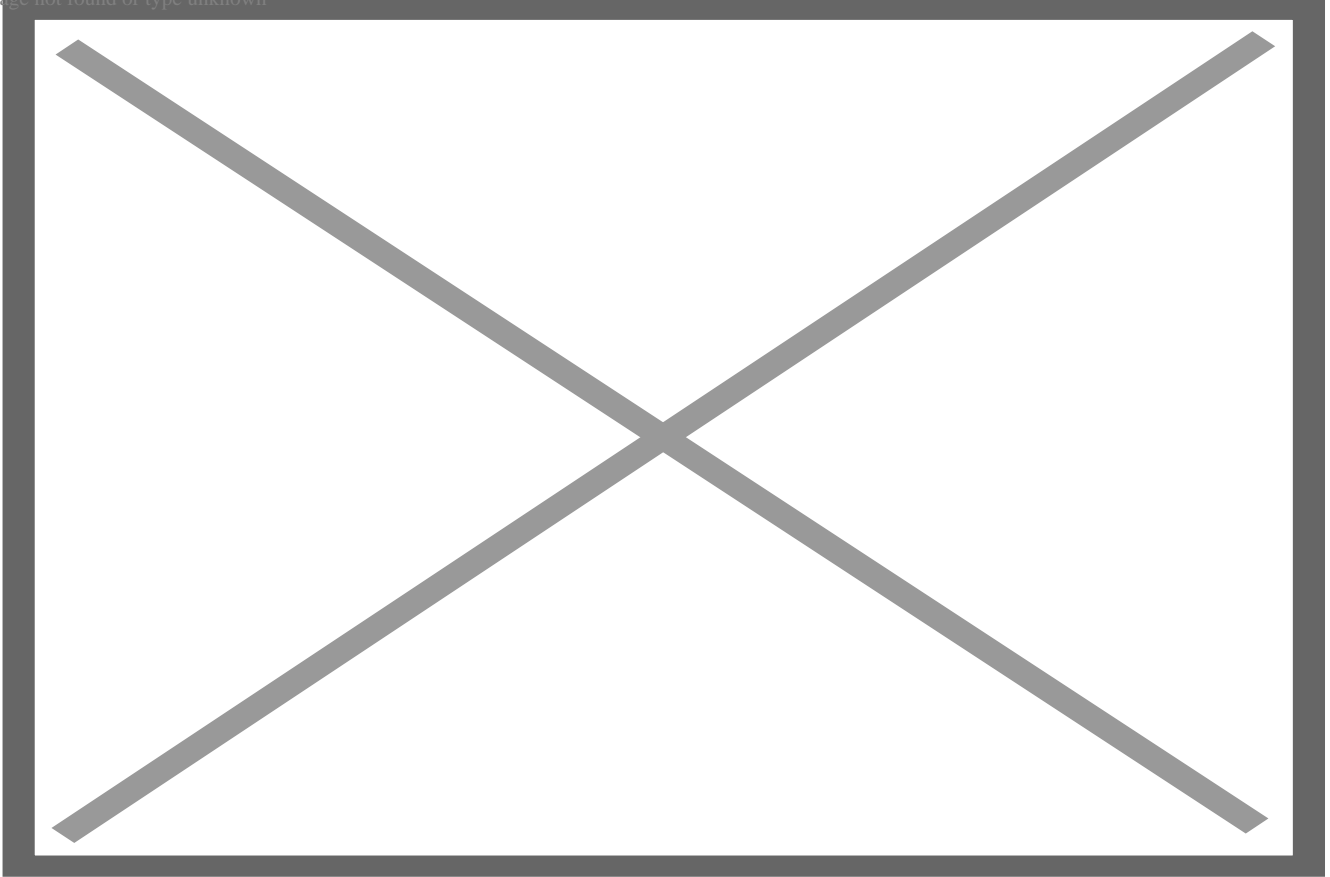
-Στην παρούσα φάση **η αγορά δεν ενθαρρύνει επαρκώς τους χρήστες** ώστε να στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι παραμένουν λιγότερο ανταγωνιστικοί από οικονομικής άποψης.

Και αυτό αποτελεί πρόκληση για εμάς και δουλεύουμε έντονα προς σε αυτή την

κατεύθυνση.

-Η πολυτροπικότητα είναι μία από τις βασικές προτεραιότητες που προωθεί η Επιτροπή. Εξάλλου το 2018 ανακηρύχθηκε «έτος πολυτροπικότητας» από την Επιτροπή. Η πολυτροπικότητα ισχύει, τόσο για τις μεταφορές εμπορευμάτων, όσο και για τις μεταφορές επιβατών.

Image not found or type unknown



Προσφέρει πιο αποτελεσματικές λύσεις μεταφοράς για ανθρώπους και αγαθά, οι οποίες βοηθούν στην αποσυμφόρηση των δρόμων, καθιστώντας το σύνολο του τομέα, περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον ενώ παράλληλα αυξάνεται το επίπεδο ασφάλειας. Από αυτή την άποψη, η πολυτροπικότητα θα συμβάλει στην επίτευξη ενός πραγματικά αειφόρου και ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών. Κινούμαστε προς αυτή την κατεύθυνση και υποστηρίζουμε την πολυτροπικότητα και τις συνδυασμένες μεταφορές.

-Ο όγκος των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ αυξάνεται σταθερά τις τελευταίες δεκαετίες. Ο όγκος αυτός θα συνεχίσει να αυξάνεται, αν και με βραδύτερο ρυθμό από ό,τι στο παρελθόν. Προβλέπει αύξηση κατά 42% για τη δραστηριότητα των επιβατικών μεταφορών και κατά 60% για τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ 2010 και 2050. Η προβλεπόμενη άνοδος για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι ακόμη μεγαλύτερη, και ανέρχεται στο 71% για την ίδια περίοδο.

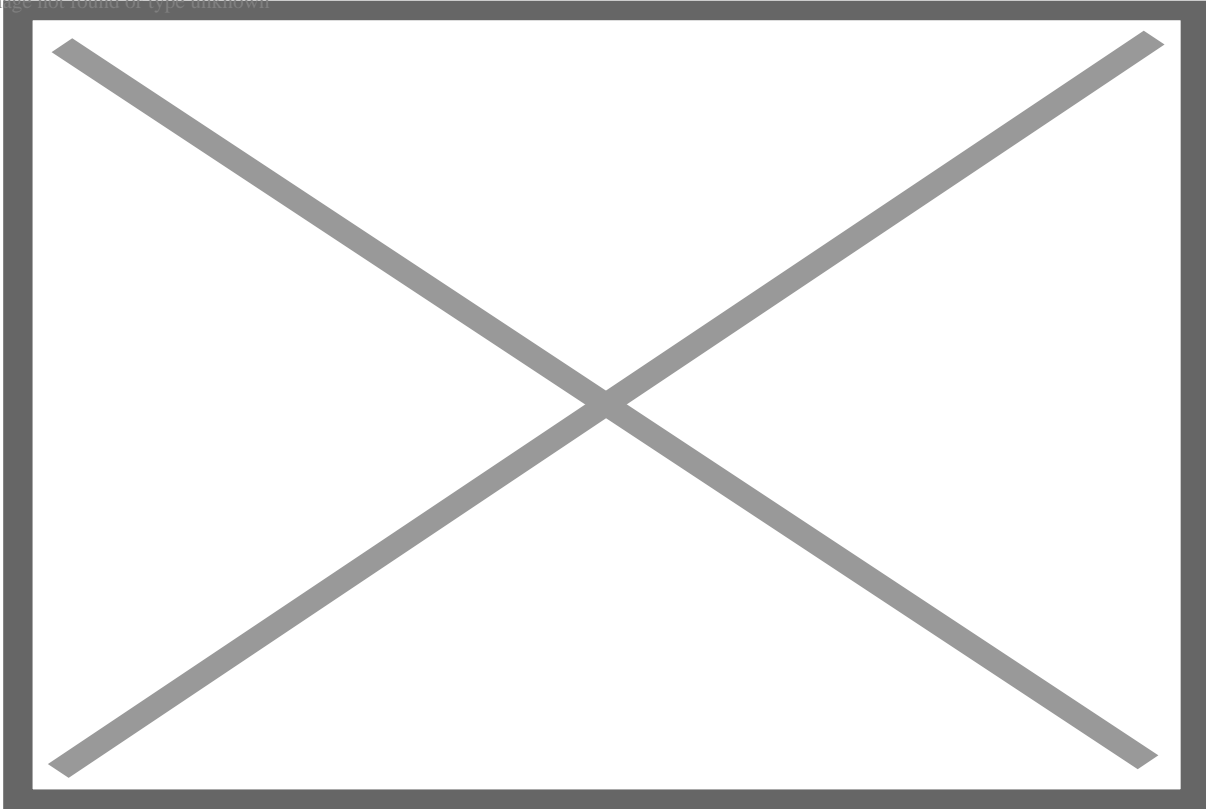
Ας έρθουμε τώρα στη υφιστάμενη κατάσταση.

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας υλοποιείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε στενή συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία και Φορείς, ένα μακρόπνοο επενδυτικό πρόγραμμα με βασικούς άξονες πολιτικής αφενός την αναβάθμιση και επέκταση της υφισταμένης υποδομής όλων των μέσων μεταφοράς και αφετέρου την προώθηση των συνδυασμένων και διατροπικών μεταφορών.

Βλέπετε η χώρα μας, με το να βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, αποτελεί αν όχι το σημαντικότερο, σίγουρα ένα πολύ «σημαντικό παίκτη». Κατά την προσωπική μου άποψη, αποτελεί κυρίαρχο κόμβο για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής.

Το μεγάλο γεωγραφικό πλεονέκτημα σε συνδυασμό με την αποτελεσματική εφαρμογή της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας στον τομέα των υποδομών και των μεταφορών, μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στη σταδιακή ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κέντρο πανευρωπαϊκής εμβέλειας και όχι μόνο, παρέχοντας σημαντική ώθηση στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων και διατροπικών μεταφορών.

Πιστεύουμε ότι, **η διαμεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου**, η ενδοχώρια χερσαία μεταφορά με τρένο ή οδικώς στα Βαλκάνια, μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία περαιτέρω ανάπτυξης των υφιστάμενων υποδομών της χώρας.



Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών συνεχίζει απρόσκοπτα την ολοκλήρωση σημαντικών έργων υποδομής προκειμένου να διευκολύνεται η μεταφορά σε όλα τα επίπεδα. Έχουμε τονίσει πως στόχος είναι να συνδυάσουμε τις υποδομές για τις μεταφορές του μέλλοντος. Σε αυτήν ακριβώς την κατεύθυνση βρίσκονται και οι ενέργειές μας.

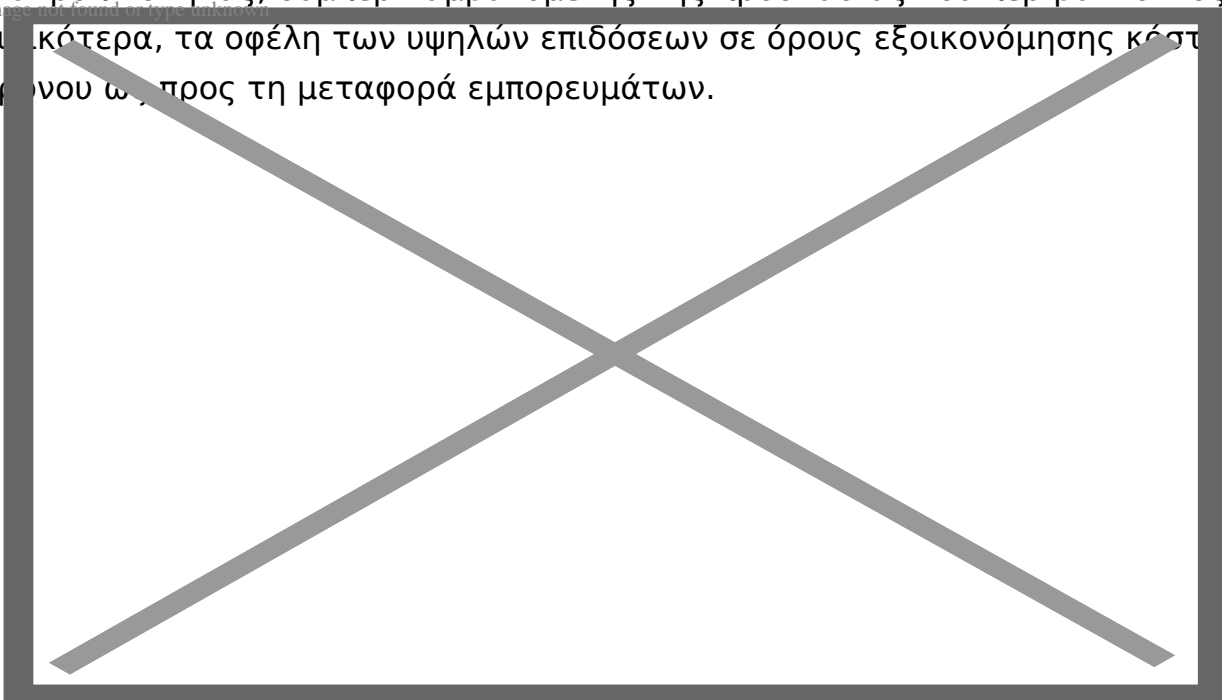
Όπως γνωρίζετε:

- έχουν ήδη ολοκληρωθεί οι πέντε μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι
- σύντομα κυρώνεται το νότιο τμήμα του E65
- ολοκληρώνεται άμεσα η σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας Θεσσαλονίκης
- είναι σε εξέλιξη οι διαγωνιστικές διαδικασίες της υποθαλάσσιας σύνδεσης Σαλαμίνας
- βρίσκονται σε εξέλιξη οι δύο διαγωνιστικές διαδικασίες του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης
- προετοιμάζονται οι διαγωνισμοί για την παράκαμψη της Χαλκίδας και το τελευταίο τμήμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης Κορίνθου-Πατρών
- ωριμάζουμε μελετητικά τις επεκτάσεις των οδικών δικτύων, τις επεκτάσεις του μετρό σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και των σιδηροδρομικών συνδέσεων.
- 15 Νοεμβρίου 2018, υπεγράφη η σύμβαση του έργου για τη σιδηροδρομική

υπογειοποίηση των Σεπολίων και σε λίγες ημέρες ξεκινούν οι πρώτες διαδικασίες. Ένα έργο που φάνταζε άπιαστο γίνεται πραγματικότητα καθώς από το να αραχνιάζουν οι μελέτες στις αποθήκες διεκδικήσαμε και εξασφάλισαμε τη χρηματοδότησή του.

-Προχωράμε εντατικά τη συνεργασία με τη Βουλγαρία για την ίδρυση διακρατικής εταιρίας υλοποίησης και λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης με Μπουργκάς-Βάρνα και Ρουσε (Δούναβης). Πρόκειται για ένα project το οποίο έχει με τον πιο επίσημο τρόπο την στήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Στόχος του έργου η δημιουργία μίας χερσαίας γέφυρας που θα συνδέει τη Μεσόγειο Θάλασσα με τον Εύξεινο Πόντο, εκμεταλλευόμενη τα πολυάριθμα πλεονεκτήματα της διατροφικότητας, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας του περιβάλλοντος, και ευκολότερα, τα οφέλη των υψηλών επιδόσεων σε όρους εξοικονόμησης κόστους και χρόνου ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων.



Δε θα

μπορούσα να μην αναφερθώ στο **Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών** που διαμορφώνουμε σε συνεργασία με την ΕΤΕπ με ορίζοντα το 2037 και το οποίο τον Απρίλιο του 2019 θα έχει ολοκληρωθεί.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για αυτό το σχέδιο υπήρξε και υπάρχει συνεχής συνεργασία με όλους τους συναρμόδιους φορείς. Ένα σχέδιο που για πρώτη φορά αποκτά η χώρα, που μέχρι το 2014 πορευόταν με σχεδιασμούς που εξαρτώνταν από το ποιος έχει «μπάρμπα στην Κορώνη».

Όπως επίσης και στο **Στρατηγικό Σχέδιο για τα Logistics**. Το οποίο είναι ένα μεγάλο στοίχημα για εμάς. Εργαζόμαστε όλοι σκληρά προκειμένου να προχωρούν οι

δράσεις και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στα παραδοτέα.

Φίλες και Φίλοι,

Συνεχίζουμε αδιάκοπα τις προσπάθειές μας για επίτευξη συνεργασιών με κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τρίτες χώρες, ώστε η χώρα μας να μετατραπεί σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης αναπτύσσοντας τόσο τις απαραίτητες υποδομές σύνδεσης όσο και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Σύντομα αναφέρω τα ακόλουθα:

-ξεκίνησε μέσω του INTERREG η μελέτη βιωσιμότητας και χάραξης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Φλώρινας-Καστοριάς με την Αλβανία μέσω Κρυσταλλοπηγής

-σε επίπεδο της μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου έχει συμπεριληφθεί και η υλοποίηση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα-Μαυρομάτι

-ξεκινήσαμε πρόσφατα τις συζητήσεις με Ουγγαρία, Σερβία και ΠΓΔΜ για έναν σιδηροδρομικό εμπορευματικό άξονα.

Επαναφέρουμε τη χώρα στο ρόλο του ενεργού ισχυρού «παίκτη», χωρίς φοβικότητες και ψευτοπατριωτισμούς εσωτερικής κατανάλωσης που μας έκλειναν δρόμους. Με ανοιχτούς ορίζοντες και αίσθημα πατριωτισμού, ανάπτυξης, συνεργασίας, αλληλεγγύης και ισχυροποίησης του ρόλου και της επιρροής μας στην ευρύτερη περιοχή.

Τα σύνορά μας δεν είναι τείχη που χτίζουν άλλοι, που θέλουν να μας περιορίσουν και να μας απομονώσουν.

Είναι πύλες που ανοίγουμε εμείς για να στηρίξουμε την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και να διαδώσουμε τη δημιουργικότητα και την τεχνογνωσία μας, να ενισχύσουμε και να διευρύνουμε την παραγωγική μας βάση και να στηρίξουμε την Εθνική μας Οικονομία.

Είμαστε με τον πατριωτισμό της δίκαιης και βιώσιμης ανάπτυξης, της προόδου και της εθνικής αυτοπεποίθησης.

Όχι με τον ψευτοπατριωτισμό της φοβικότητας, της απομόνωσης και της υπανάπτυξης των πολλών που γεννά μισαλοδοξία, μιζέρια εξάρτηση και τελικά εκτρέφει το αυγό του φιδιού.

Συντρόφισσες και Σύντροφοι,

Μέρος της γενικότερης στρατηγικής μας, **είναι και η προώθηση των εμπορευματικών κέντρων.**

Στον τομέα των συνδυασμένων και διατροφικών μεταφορών, εκτός από τα σημαντικά έργα αναβάθμισης και επέκτασης των δικτύων, τα Εμπορευματικά Κέντρα, αποτελούν σημαντική προϋπόθεση για τον εξορθολογισμό των λειτουργιών και δράσεων των Logistics.

Η ίδρυση και η λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων ανταποκρίνεται στις νέες τάσεις ανάπτυξης και πρωτοπορίας που εκδηλώνονται στην αγορά των logistics. Προσελκύουν κίνηση για συνδυασμένες μεταφορές και προάγουν τη διαλειτουργικότητα σε περισσότερα τους ενός δίκτυα μεταφοράς.

Πρόσφατα, πραγματοποιήθηκε η κύρωση της σύμβασης του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου. Πρόκειται για ένα Logistic Center με το μεγαλύτερο σιδηροδρομικό σταθμό εμπορευμάτων στα Βαλκάνια και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη.

Το Εμπορευματικό Κέντρο του Θριασίου προσδίδει μεγάλη προστιθέμενη αξία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών και συμβάλλει στην παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς. Βασικός παράγοντας για τη μείωση της τελικής αξίας των προϊόντων, με άμεση θετική επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και την αύξηση του ΑΕΠ, καθώς και στην ενίσχυση της απασχόλησης.

Παράλληλα είναι σε εξέλιξη η προετοιμασία για το διαγωνισμό στο υπόλοιπο τμήμα του Θριασίου σχετικά με το φορέα διαχείρισης του Εμπορευματικού Κέντρου.

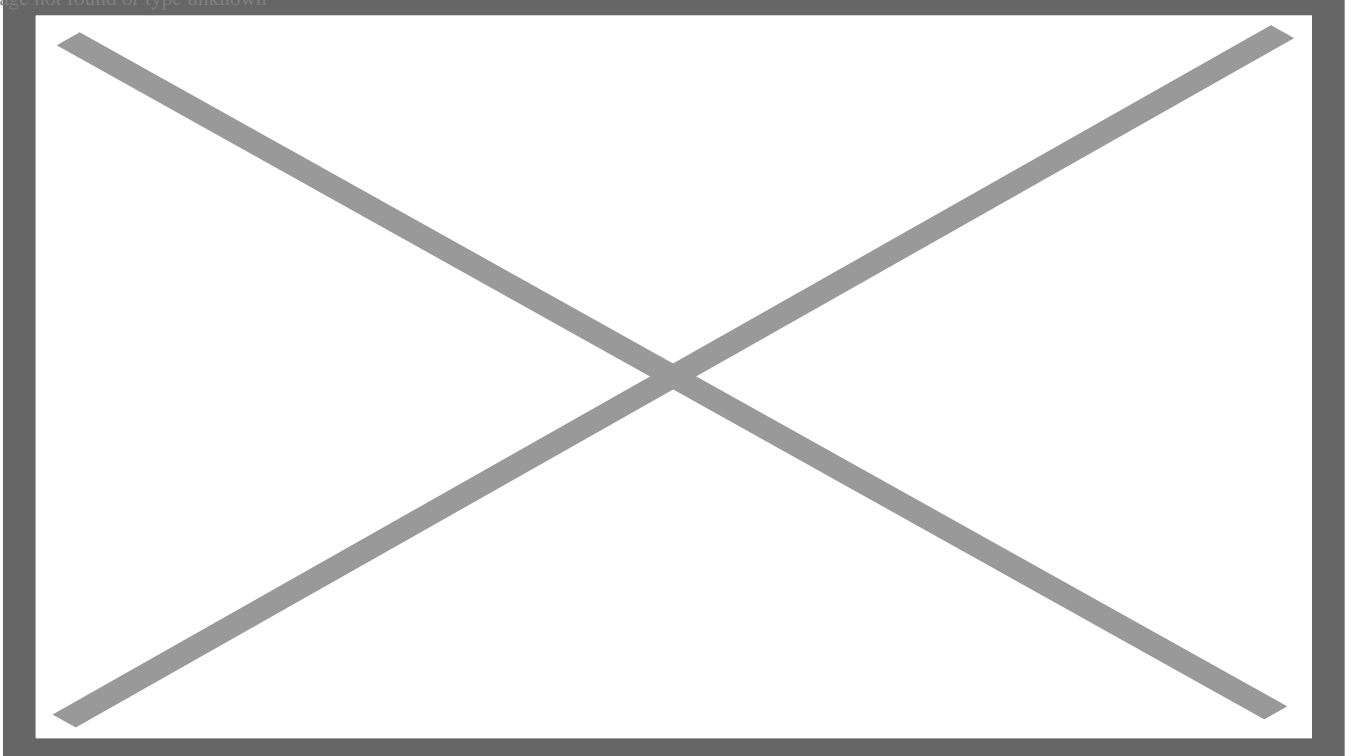
Σε εξέλιξη επίσης βρίσκεται και ο διαγωνισμός για το Εμπορευματικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης στο Γκόνο και προωθείται το έργο της Σιδηροδρομικής Σύνδεσης του βου προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Ο σχεδιασμός του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών προσανατολίζεται κυρίως στην προώθηση, τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του δικτύου μεταφορών. Επιπλέον περιλαμβάνει Εμπορευματικά Κέντρα σε Αλεξανδρούπολη, Βόλο, Λάρισα, Καβάλα, Ηγουμενίτσα και Πάτρα. Και αυτός ο σχεδιασμός μας φέρνει στο κομβικό σημείο ανάπτυξης.

Εργαζόμαστε συστηματικά για την υλοποίηση πολιτικών που δεν υπόσχονται για κάποια μακρινή μελλοντική στιγμή αλλά αποδεικνύουν με τρόπο ξεκάθαρο και χειροπιαστό την δημιουργία του νομικού πλαισίου και των απαραίτητων υποδομών. Αυτών δηλαδή των στοιχείων, με τα οποία η Ελληνική πολιτεία προσφέρει ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης των εμπορευματικών σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών και αξιοποίησης εργαλείων μείωσης του χρόνου μεταφοράς και αύξησης της οικονομικής και κοινωνικής αποτελεσματικότητας.

Επενδύουμε στην καινοτομία, συμμετέχοντας σε Ευρωπαϊκές καινοτόμες πρωτοβουλίες, όπως το Shift to Rail, ο οδικός χάρτης για τους ψηφιακούς σιδηροδρόμους και τη πρόσφατη διακήρυξη του Graz. Αναπτύσσουμε και προσφέρουμε στην αγορά εργαλεία προώθησης των πληροφοριών για τις ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές.

Image not found or type unknown



Παράλληλα αξιοποιούμε την τεχνογνωσία που έχει αποκτήσει η χώρας μας συμμετέχοντας σε σχήματα υλοποίησης έργων στο εξωτερικό. Αυτό που ορισμένοι χαρακτήριζαν άπιαστο όνειρο – ουτοπία το 2015, σήμερα είναι χειροπιαστή πραγματικότητα. Από την ΕΡΓΟΣΕ, τον ΟΣΕ, την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, τη ΣΤΑΣΥ, την ΕΓΝΑΤΙΑ στα Βαλκάνια και ευρύτερα.

Αποτελεί βέβαια αδιαμφισβήτητο γεγονός η ανάγκη για έργα αύξησης των διακινούμενων φορτίων καθώς τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου προϋποθέτουν την ανάγκη μετακίνησης μεγαλύτερων όγκων εμπορευμάτων σε σχέση με τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές.

Μεγάλο μέρος των διακινούμενων φορτίων του άξονα Ανατολής – Δύσης, σήμερα περνάνε μέσω του Πειραιά. Λιμάνι το οποίο τα τελευταία έτη έχει καταφέρει να καταταχθεί σε ένα λιμάνι μεταξύ των 10 μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμένων. Φυσικά και τα υπόλοιπα λιμάνια μπορούν να μετατραπούν σε ισχυρούς περιφερειακούς κόμβους της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα αποτελούν κεντρικούς λιμένες για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και βασικά σημεία σύνδεσης με τον Ευρωπαϊκό Διάδρομο Orient / East Med.

Η Αλεξανδρούπολη και ο Βόλος έχουν στρατηγική θέση και ρόλο.

Γίνεται αντιληπτό ότι η δημιουργία των προϋποθέσεων ανάπτυξης των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, εξαρτάται άμεσα από την εξέλιξη της εφοδιαστικής αλυσίδας, τις υφιστάμενες υποδομές και την πολιτική αξιοποίησης συγχρόνων και καινοτόμων εργαλείων. Σε αυτή τη διαδικασία η πολιτεία κατέχει κομβικό ρόλο. Ιδιαίτερα έχει τόσο την θέληση, όσο και την ικανότητα να επιλύει προβλήματα που χρονίζουν, όπως το Θριάσιο και να συντονίζει χωρίς να χειραγωγεί την αγορά οδηγώντας την στην ανάπτυξη και στην άρση τυχόν γραφειοκρατικών εμποδίων.

Και αυτό νομίζω το αναγνωρίζει και η ίδια η αγορά, ανεξαρτήτως πολιτικών πιστεύω, καθώς βλέπει να ασκούνται δράσεις και πολιτικές που σταλίζανε και καρκινοβατούσαν τη χώρα πίσω.

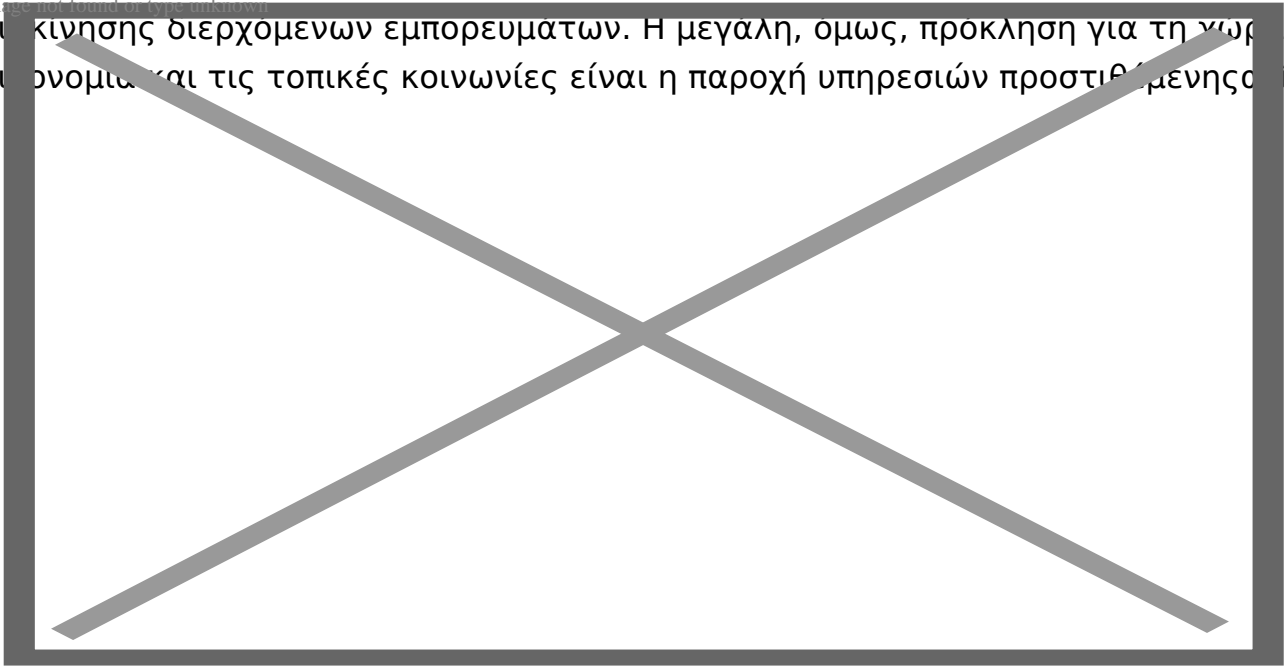
Καταβάλλουμε μεγάλη προσπάθεια για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του δικτύου και την εισαγωγή τεχνολογικά προηγμένων συστημάτων, ώστε να μεγιστοποιηθεί η παροχή υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να αυξηθεί η χωρητικότητά του.

Υπάρχουν ευκαιρίες, τις έχουμε εντοπίσει και με τα μέσα που έχουμε προσπαθούμε να τις αξιοποιούμε με γνώμονα την ποιότητα και την ασφάλεια στη μεταφορά τόσο σε επίπεδο επιβατών όσο και σε επίπεδο εμπορευμάτων.

Πιστεύω όμως, ότι όλοι συμφωνούμε στο ότι όλα αλλάζουν και πρέπει να προσαρμοζόμαστε στις αλλαγές και στα νέα δεδομένα.

Αδιαμφισβήτητα, έχει έρθει η ώρα να μεταβούμε σε επόμενο στάδιο και να αναπτύξουμε την αγορά παροχής υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. **Η αύξηση του transit φορτίου μέσω της Ελλάδας** και η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας μπορούν να γίνουν η κύρια δύναμη για την ανάπτυξη των logistics και να συμβάλλουν στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας.

Για αυτό το λόγο είναι αναγκαία η άμεση μετάβαση από ένα μοντέλο κυρίως μεταφόρτωσης σε ένα μοντέλο που προσθέτει αξία στις διεθνείς εμπορευματικές ροές μέσω της Ελλάδας. Σε κάθε περίπτωση αποτελεί προτεραιότητά μας η αύξηση της διέλευσης διερχομένων εμπορευμάτων. Η μεγάλη, όμως, προκλήση για τη χώρα, την οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες είναι η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.



H

εξυπηρέτηση των αναγκών των επιχειρήσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας, εντός ή εκτός λιμένα ή σε συνδυασμό, πρέπει να οργανώνεται με δομές και υποδομές Εμπορευματικών Κέντρων, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό και βιώσιμο.

Επενδύοντας στη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων, βελτιώνοντας υφιστάμενες υποδομές, αναπτύσσοντας καινοτόμα εργαλεία και συστήματα μεταφοράς και διασφαλίζοντας τη διασύνδεση όλων των δικτύων μεταφοράς θα μπορέσει να γίνει η χώρα μας και κόμβος διερχόμενων εμπορευμάτων και πιστέψτε τα αναφερόμενα οφέλη θα είναι πολλαπλά.

Τα οφέλη θα είναι πολλά τόσο για την οικονομία μας, όσο και για τις τοπικές κοινωνίες, καθώς θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας ενώ η εξοικονόμηση κόστους από «έξυπνες συνδυασμένες μεταφορές» θα απελευθερώσουν κεφάλαια.

Κεφάλαια τα οποία θα μπορούν να επενδυθούν για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών μεταφοράς τις οποίες ούτε καν μπορούμε να φανταστούμε αυτή τη στιγμή και οι οποίες δημιουργούνται ως αποτέλεσμα του ολοένα μεταβαλλόμενου παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος.