

Έντονο ενδιαφέρον της ΑΚΤΩΡ για τα σιδηροδρομικά έργα. «Προς τη σωστή κατεύθυνση ο ανταγωνιστικός διάλογος», δήλωσε ο Αλ. Εξάρχου

2020/09/17 14:14 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Το έντονο ενδιαφέρον της ΑΚΤΩΡ για τα σιδηροδρομικά έργα επιβεβαίωσε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Αλέξανδρος Εξάρχου στο συνέδριο του Economist, με θέμα «Roundtable with the Government of Greece».

Ο κ. Εξάρχου, αφού πρώτα **καυτηρίασε τη μη επαρκή διασύνδεση των ελληνικών λιμένων με τον σιδηρόδρομο**, τόνισε ότι, σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, προωθούνται σιδηροδρομικά έργα 700 εκατ. ευρώ, τα οποία έχουν να κάνουν κυρίως με εργασίες αναβάθμισης που ολοκληρώνουν το κεντρικό δίκτυο της χώρας.

Συγκεκριμένα, όπως ανέφερε, αφορούν στην εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης & τηλεπικοινωνιών, όπως η μονή γραμμή Λάρισα-Βόλος, η μονή γραμμή Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, η αναβάθμιση του τμήματος ΣΚΑ - Οινόη και η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση από Θεσσαλονίκη ως Προμαχώνα.

Επίσης, μεταξύ των μεγαλύτερων σιδηροδρομικών έργων που σχετίζονται και με μεγάλα λιμάνια και έχουν αναδειχθεί - ορθώς - ως προτεραιότητες βρίσκονται 8 έργα προϋπολογισμού, άνω των 3 δισ. ευρώ, τα οποία, όπως σχολίασε ο κ. Εξάρχου, μπορούν να επιφέρουν τεράστιο πολλαπλασιαστικό όφελος στην οικονομία, εφόσον οι σχετικοί διαγωνισμοί προχωρήσουν άμεσα.

Πρόκειται για τη σύνδεση Θεσσαλονίκης με Αλεξανδρούπολη, τη σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το Ορμένιο, την επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών προς Ραφήνα και προς Λαύριο, καθώς και την αναβάθμιση του Προαστιακού Δυτικής Αττικής, τη Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή Ρίο-Πάτρα, τη Σύνδεση του βου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης με το εθνικό δίκτυο και τη σύνδεση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με το Εμπορευματικό Κέντρο της Ηγουμενίτσας.

«Τα έργα αυτά δεν διέθεταν ώριμες μελέτες και ως εκ τούτου η υλοποίησή τους θα καθυστερούσε σημαντικά. Ωστόσο, **η υιοθέτηση του μοντέλου του ανταγωνιστικού διαλόγου που επελέγη, μπορεί να καλύψει αυτή την ανάγκη**

και εφόσον το μοντέλο λειτουργήσει αποδοτικά, να επισπεύσει το χρόνο ολοκλήρωσης των μελετών, διενέργειας των διαγωνισμών και τελικά υλοποίησης των έργων», υπογράμμισε ο διευθύνων σύμβουλος της ΑΚΤΩΡ.

Η ομιλία του διευθύνοντος συμβούλου της ΑΚΤΩΡ στον Economist

Αγαπητές κυρίες, αγαπητοί κύριοι,

Ακούγεται συχνά ότι οι υποδομές είναι σημαντικές για την ανάπτυξη.

Ωστόσο, ο δημόσιος διάλογος γύρω από τις υποδομές και την ανάπτυξη, για πολλά χρόνια διεξήχθη με όρους αφηρημένους.

Τα δύσκολα ξεκινούσαν όταν η συζήτηση ξέφευγε από το γενικό και γινόταν συγκεκριμένη.

Όταν οι εξαγγελίες για έργα υποδομών έπρεπε να μεταφραστούν σε προκηρύξεις και διενέργεια διαγωνισμών, σε αναζήτηση χρηματοδότησης για αυτά τα έργα, σε μελέτες.

Όταν κοινώς η σκληρή πραγματικότητα συναντιόταν την ώρα της υλοποίησης με τις υποσχέσεις.

Γιατί πώς την εννοούμε για παράδειγμα την ανάπτυξη μέσω των υποδομών χωρίς σύγχρονα δίκτυα μεταφορών, χωρίς διασύνδεση λιμανιών και τρένων;

Πώς είναι δυνατόν η χώρα να επωφεληθεί από τη γεωστρατηγική της θέση και από τη συνεχή αναβάθμιση των λιμανιών της, όταν τα λιμάνια αυτά παρέμεναν πύλες που δεν συνδέονταν επαρκώς με την ενδοχώρα και με τους άξονες προς τα δυτικά Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη;

Σήμερα τα λιμάνια Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Αλεξανδρούπολης, αλλά και τα πιο τουριστικά όπως της Ραφήνας και του Λαυρίου, είναι αποκομμένα ή μη ικανοποιητικά συνδεδεμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι δε σιδηρόδρομοι της χώρας χρήζουν άμεσης ανάγκης αναβάθμισης προκειμένου να μπορούν να εξυπηρετήσουν ασφαλώς και με ταχύτητα, τόσο τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές.

Υπενθυμίζω ότι η 6η έκθεση ενισχυμένης εποπτείας της χώρας που δημοσιεύτηκε τον Μάιο του 2020, ανέφερε πως τα επενδυτικά σχέδια στους σιδηροδρόμους είχαν βαλτώσει κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Στην καλύτερη των περιπτώσεων, σύμφωνα με την έκθεση, τρία ή τέσσερα έργα στον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών θα χρηματοδοτούνταν με 300 έως 400 εκατ. ευρώ.

Σήμερα διαφαίνεται για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια μια αχτίδα φωτός.

Υπάρχει πλέον μια σειρά έργων σιδηροδρομικών υποδομών που προωθείται προς υλοποίηση μετά από χρόνια κατά τα οποία παρέμεναν σε αδράνεια ή είχαν προχωρήσει ελάχιστα.

Διαθέτουμε αυτή τη στιγμή πλήρη ορατότητα ενός φιλόδοξου μεν αλλά σαφώς οριοθετημένου επενδυτικού προγράμματος, τόσο για νέα έργα μέσω διαγωνισμών, όσο και για προγραμματισμένες αναβαθμίσεις σε υπάρχοντα κομμάτια του σιδηροδρομικού δικτύου.

Συγκεκριμένα, υπάρχουν έργα 700 εκατ. ευρώ που προωθούνται προς υλοποίηση και έχουν να κάνουν κυρίως με εργασίες αναβάθμισης που ολοκληρώνουν το κεντρικό δίκτυο της χώρας.

Αφορούν δηλαδή στην εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης & τηλεπικοινωνιών, όπως η μονή γραμμή Λάρισα-Βόλος, η μονή γραμμή Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, η αναβάθμιση του τμήματος ΣΚΑ-Οινόη και η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση από Θεσσαλονίκη ως Προμαχώνα, για να αναφέρω τα πιο χαρακτηριστικά.

Επιπλέον, μεταξύ των μεγαλύτερων σιδηροδρομικών έργων που σχετίζονται και με μεγάλα λιμάνια και έχουν αναδειχθεί – ορθώς – ως προτεραιότητες βρίσκονται 8 έργα προϋπολογισμού άνω των 3 δισ. ευρώ τα οποία μπορούν να επιφέρουν τεράστιο πολλαπλασιαστικό όφελος στην οικονομία, εφόσον οι σχετικοί διαγωνισμοί προχωρήσουν άμεσα.

Πρόκειται για:

- τη σύνδεση Θεσσαλονίκης με Αλεξανδρούπολη,
- τη σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το Ορμένιο,
- την επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών προς Ραφήνα και προς Λαύριο καθώς και την αναβάθμιση του Προαστιακού Δυτικής Αττικής,
- τη Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή Ρίο-Πάτρα,
- τη Σύνδεση του 6ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης με το εθνικό δίκτυο και
- τη σύνδεση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με το Εμπορευματικό Κέντρο της

Ηγουμενίτσας.

Τα έργα αυτά δεν διέθεταν ώριμες μελέτες και ως εκ τούτου η υλοποίησή τους θα καθυστερούσε σημαντικά.

Ωστόσο η υιοθέτηση του μοντέλου του ανταγωνιστικού διαλόγου που επελέγη, μπορεί να καλύψει αυτή την ανάγκη και εφόσον το μοντέλο λειτουργήσει αποδοτικά, να επισπεύσει το χρόνο ολοκλήρωσης των μελετών, διενέργειας των διαγωνισμών και τελικά υλοποίησης των έργων.

Μένει να διαφανεί, ωστόσο, κατά πόσο η ελληνική αγορά είναι αρκετά ώριμη για να χρησιμοποιήσει ορθά το μοντέλο του ανταγωνιστικού διαλόγου.

Παράλληλα θα διαπιστωθεί στην πράξη κατά πόσο το νομικό μας πλαίσιο είναι πλήρες, ώστε να διασφαλίσει ότι θα επέλθουν μόνο τα οφέλη αυτού του μοντέλου χωρίς τις όποιες αδυναμίες ενδεχομένως παρουσιάζει.

Κυρίες και κύριοι,

Η Ελλάδα έκανε κατά την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα ένα τεράστιο βήμα προς το μέλλον των μεταφορών, προχωρώντας στην υλοποίηση σύγχρονων και ασφαλών αυτοκινητοδρόμων που ελαχιστοποίησαν τις αποστάσεις και κινητοποίησαν την οικονομία.

Υπάρχει κανείς που αναπολεί τις αιματοβαμμένες ημέρες της Εθνικής Οδού Αθηνών-Πατρών;

Για πόσα χρόνια η Καλαμάτα φάνταζε παραμεθόριος και το ταξίδι από την Αθήνα Γολγοθάς;

Πόσο συχνά η Ελλάδα κοβόταν στα δύο γιατί ο καιρός δεν επέτρεπε τη μέσω θαλάσσης σύνδεσης του Ρίου με το Αντίρριο;

Σήμερα είναι καιρός να πιάσουμε το νήμα των μεταφορών από εκεί που ξεχάστηκε.

Πρέπει να πάμε στην επόμενη μεγάλη πρόκληση, να αναπτύξουμε ένα σύγχρονο και ασφαλές σιδηροδρομικό δίκτυο, πλήρως συνδεδεμένο με τα μεγάλα λιμάνια και τους διαδρόμους προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.

Είναι αδήριτη ανάγκη όχι μόνο για το μέλλον των μεταφορών και των υποδομών στη χώρα μας, αλλά και βασική προϋπόθεση για την ίδια την ανάπτυξη.

Πολύ περισσότερο, τώρα, που η οικονομία της χώρας απειλείται από την πανδημία και βασικοί συμμετοχοί στο ΑΕΠ, όπως ο τουρισμός, έχουν πληγεί σημαντικά.

Πρέπει άμεσα να κινητοποιήσουμε έργα που και υποδομές απόλυτα αναγκαίες θα

δημιουργήσουν και θα λειτουργήσουν ως πολλαπλασιαστής αξίας για την εθνική οικονομία και την κοινωνία.

Η Ελλάδα εκτιμάται θα λάβει συνολικά περί τα €70 δισ. τα επόμενα χρόνια, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση της υγειονομικής και οικονομικής κρίσης.

Αυτά τα κεφάλαια πρέπει να πιάσουν τόπο, πρέπει να διοχετευθούν σε κλάδους και σε έργα που μπορούν να πολλαπλασιάσουν την αξία τους.

Οι επενδύσεις σε υποδομές που συνδέονται με τις μεταφορές είναι αποδεδειγμένα μία τέτοια περίπτωση.

Σας ευχαριστώ.

Τοποθέτηση Αναστάσιου Καλλιτσάντη, διευθύνοντος συμβούλου ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ

Στο ίδιο συνέδριο, αλλά σε διαφορετικό πάνελ, τοποθετήθηκε ο κ. Αναστάσιος Καλλιτσάντης, διευθύνων σύμβουλος του ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ, παραθέτοντας τις απόψεις του για την ανάταξη της ελληνικής οικονομίας και τις ευκαιρίες που γεννά το Ταμείο Ανάκαμψης.

Η ομιλία του Αναστάσιου Καλλιτσάντη

Αγαπητές κυρίες, αγαπητοί κύριοι,

Η συζήτηση γύρω από τις επενδύσεις στην Ελλάδα διεξάγεται εδώ και χρόνια.

Κάθε χρόνο από το βήμα αυτού του συνεδρίου συζητούμε για τις αναγκαίες προϋποθέσεις και τη στόχευση αυτών των επενδύσεων.

Και ενώ όλοι συμφωνούμε ως προς την αναγκαιότητά τους, εντούτοις η πρόοδος που τελικά επιτυγχάνεται είναι δυσανάλογα μικρή σε σχέση με τις ανάγκες των αναγκών της ελληνικής οικονομίας και ειδικά φέτος που το συντριπτικό βάρος των επιπτώσεων της πανδημίας καθιστά τις νέες επενδύσεις επιτακτικά αναγκαίες

Ιδιαίτερα για την Ελλάδα, ο κορωνοϊός ήρθε σε μία στιγμή που η ελληνική οικονομία είχε μόλις αρχίσει να αναπνέει ξανά και να αφήνει πίσω της τις σκοτεινές ημέρες της δεκαετούς οικονομικής κρίσης.

Αν και σε επίπεδο δημόσιας υγείας η κατάσταση γενικά φαίνεται ελεγχόμενη, η οικονομία πληρώνει βαρύ τίμημα και δυστυχώς δεν έχουμε ακόμη δει τις επιπτώσεις σε όλο τους το μέγεθος.

Είναι απολύτως σαφές πως η κυβέρνηση το αναγνωρίζει αυτό και προσπαθεί να επιτύχει μία εξαιρετικά δύσκολη ισορροπία ανάμεσα στην προστασία της δημόσιας υγείας και στη διάσωση της οικονομίας.

Κανένα κράτος, όμως, δεν μπορεί επ' άπειρον να επιδοτεί εργαζόμενους και επιχειρήσεις, και είναι απαραίτητο η ίδια η οικονομία να λειτουργήσει και να παράξει αξία, αντισταθμίζοντας το πλήγμα από την πανδημία.

Η κρίση αυτή έχει λειτουργήσει και ως καταλύτης για πρωτοβουλίες, όπως η δημιουργία από την Ευρωπαϊκή Ένωση του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, Από το Ταμείο αυτό η Ελλάδα θα επωφεληθεί σημαντικά ποσά της τάξης των 32 δισ. ώστε να επιτευχθεί η επιστροφή σε θετική πορεία και η επιτάχυνση της ανάπτυξης.

Το γεγονός ότι η ελληνική κυβέρνηση έχει ανακοινώσει ότι οι υποδομές και το περιβάλλον θα είναι από τους τομείς προτεραιότητας στη διοχέτευση των κεφαλαίων αυτών αποτελεί επίσης θετική εξέλιξη.

Υπάρχει μία κατ' αρχήν κατανόηση του πού πρέπει να διοχετευθεί ένα μέρος αυτών των κεφαλαίων, ώστε να παραχθεί αξία.

Η ορθή στόχευση είναι πολύ σημαντική αλλά χωρίς ανάλογη ταχύτητα δεν φτάνει.

Τώρα που τα πρώτα μεγάλα βήματα έγιναν, η συμφωνία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτεύχθηκε και η Ελλάδα κατόρθωσε να εξασφαλίσει σημαντικό μέρος των προς διάθεση κεφαλαίων, η πολιτεία πρέπει να μετουσιώσει αυτή την ευκαιρία σε πράξη.

Ήδη από το βήμα της ΔΕΘ ο πρωθυπουργός έδωσε το στίγμα για απλοποίηση της αδειοδότησης για έργα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, για μείωση της αταξίας μέσω ενός νέου Χωροταξικού και για επιτάχυνση υλοποίησης έργων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, μέσω της αναθεώρησης του Νόμου 4412 περί Δημοσίων Συμβάσεων.

Και η κυβερνητική πρόθεση υπάρχει και βήματα γίνονται, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία.

Όμως, οι μεγάλες παθογένειες που θέτουν εμπόδια στην υλοποίηση επενδύσεων εξακολουθούν να υπάρχουν.

Η απονομή της δικαιοσύνης είναι μία από αυτές. Χρειάζεται να συνταχθεί ένας

οδικός χάρτης με συγκεκριμένα μέτρα και χρονοδιάγραμμα, ώστε και τα δικαστήρια να αποσυμφορηθούν και να μην δημιουργούνται νέες καθυστερήσεις σε καινούργιες υποθέσεις.

Μία άλλη παθογένεια έχει να κάνει με τους χρόνους αδειοδότησης αλλά και γενικότερης απόκρισης των δημοσίων υπηρεσιών.

Μπορεί το εκάστοτε νομοθετικό πλαίσιο να προβλέπει συγκεκριμένους χρόνους αλλά αυτοί δεν τηρούνται ποτέ.

Βεβαίως και υπάρχουν περιπτώσεις δύσκολες ή περίπλοκες ή όντως προβληματικές που δικαιολογούν τις όποιες καθυστερήσεις, αλλά αυτές δεν είναι η πλειοψηφία.

Σημείο - κλειδί για την ύπαρξη αναίτιων και άσκοπων καθυστερήσεων είναι το γεγονός ότι το νομοθετικό πλαίσιο δεν θεσπίζει αποζημιωτικές ρήτρες εις βάρος της Διοίκησης για αναιτιολόγητες καθυστερήσεις στην έκδοση διοικητικών πράξεων (αδειών).

Η ύπαρξη αστικής ευθύνης θεωρώ ότι θα ήταν καταλυτική για την εξομάλυνση των αδειοδοτικών διαδικασιών και την τήρηση των χρόνων που ορίζει ο νόμος.

Για μέρος, τουλάχιστον της επενδυτικής κοινότητας (διεθνούς και εγχώριας) η αξιοπιστία του Ελληνικού Δημοσίου ως αντισυμβαλλομένου έχει κλονιστεί. Νομίζω ότι αν όχι όλοι, οι περισσότεροι από εμάς έχουμε κάποια υπόθεση κατά νου.

Για να μπορέσει να δομηθεί εκ νέου σχέση εμπιστοσύνης χρειάζεται χρόνος και το πρόβλημα είναι ότι χρόνος δεν υπάρχει.

Τα 32 δισ. του Ταμείου Ανάκαμψης θα πρέπει να συμβασιοποιηθούν τα επόμενα 3 χρόνια.

Δηλ. μέσα σε 3 χρόνια θα πρέπει να έχουν γίνει προκηρύξεις, διαγωνισμοί, αξιολογήσεις και συμβάσεις.

Όλο αυτό από μόνο του είναι άθλος γιατί ο χρόνος είναι ελάχιστος για επενδύσεις αυτού του συνολικού ύψους (€32δισ.) με δεδομένες τις παθογένειες της ελληνικής πραγματικότητας.

Αν σε όλα αυτά τα βήματα προστεθούν οι όποιες δικαστικές προσφυγές, η επίτευξη του χρονοδιαγράμματος των 3 χρόνων θα είναι θαύμα!

Είμαι πεπεισμένος ότι έχουμε μία κυβέρνηση που έχει την πρόθεση. Αναρωτιέμαι, όμως, πώς θα αρθούν τα προβλήματα γρήγορα ώστε και η εθνική οικονομία αλλά και η ελληνική κοινωνία να ωφεληθούν.

Σε κάθε περίπτωση, είμαστε εδώ και είμαστε πρόθυμοι να συμβάλλουμε με όποιο τρόπο μπορούμε.

Σας ευχαριστώ.