
Φίλιππος Τσαλίδης, ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Το αναπτυξιακό πλάνο της επόμενης 5ετίας (τροχαίο υλικό, Κ1-Κ2, μηχανοστάσια, εμπορική πλατφόρμα)

2021/07/05 09:44 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στο επενδυτικό πλάνο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, από το οποίο ξεχωρίζουν η ανανέωση του τροχαίου υλικού, η αξιοποίηση του κτηρίου Κ1 στο Θριάσιο, η μεταφορά του εργοστασίου από τον Πειραιά στο κτήριο Κ2 και ο εκσυγχρονισμός του μηχανοστασίου στο Ρέντη, αναφέρθηκε ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππος Τσαλίδης στη διάρκεια του 4ου Συνεδρίου Υποδομών & Μεταφορών – ITC 2021 που συνδιοργάνωσαν το metaforespress.gr και το ypodomes.com στο ΜΕΓΑΡΟ – Συνεδριακό Κέντρο Αθηνών.

Προσδιορίζοντας τις ταμειακές εκροές του 2020 και παρά τις συνέπειες της πανδημίας, **η εταιρεία δαπάνησε 28,5 εκατ. ευρώ για υποδομές σε τρένα και μηχανοστάσια.**

Ο κ. Τσαλίδης έκανε ιδιαίτερη αναφορά στην ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του μηχανοστασίου της Θεσσαλονίκης, το οποίο και χαρακτήρισε ως «ένα από τα πιο σύγχρονα της Ευρώπης».

Επίσης, αναφέρθηκε στον σχεδιασμό της εταιρείας για τα επόμενα 5 χρόνια, αναγγέλλοντας ότι το φθινόπωρο αναμένεται να ξεκινήσει ο εκσυγχρονισμός και του δεύτερου μηχανοστασίου, στην περιοχή του Ρέντη.

***Η ομιλία του Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το 3:35:33**

Όσον αφορά στο τροχαίο υλικό, όπως είπε, «προγραμματίζουμε να φέρουμε τρένα με μηδενικό αποτύπωμα, αυτό σημαίνει τρένα υδρογόνου σε τμήματα του δικτύου που δεν έχουν ηλεκτροκίνηση, καθώς και νέο τροχαίο υλικό σε τμήματα με ηλεκτροκίνηση και κυρίως στον Προαστιακό», συμπληρώνοντας ότι «στο τέλος της πενταετίας, θα φέρουμε νέο τροχαίο υλικό για τον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη».

Χαρακτηρίζοντας τον τομέα των logistics ως μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, επισήμανε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προχωρά στην αξιοποίηση της αποθήκης K1 στο Θριάσιο, καθώς **και στη μεταφορά του εργοστασίου από τον Πειραιά στην αποθήκη K2.**

Παράλληλα, η εταιρεία αναμένεται να εισάγει **νέα εμπορική πλατφόρμα για την έκδοση εισιτηρίων και νέων πληροφοριακών συστημάτων.**

Αναφερόμενος στις συνέπειες που είχε η πανδημία στα μεγέθη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όπως είπε, η ζημιά για το 2020 ανήλθε περίπου στα 10 εκατ. ευρώ, ενώ και μέχρι τις 30 Ιουνίου τα οικονομικά μεγέθη έδειχναν ότι η σιδηροδρομική αγορά δεν έχει «εισέλθει» στη μετά -Covid εποχή.

«Είμαστε πολύ μακριά από τα μεγέθη του 2019», τόνισε ο κ. Τσαλίδης, επισημαίνοντας όμως ότι, όπως συνέβη και το 2020, φαίνεται ότι οι εμπορευματικές μεταφορές θα στηρίξουν και τα μεγέθη του 2021.