

**Ομιλία Δ/ντος Συμβούλου ΕΡΓΟΣΕ κ. Θάνου Βούρδα στο FORUM με
Θέμα: «ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ»**

Ο Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα τις τελευταίες δεκαετίες βίωσε την απαξίωση για λογούς που δεν είναι της παρούσης να αναλυθούν.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το σιδηροδρομικό δίκτυο να είναι μη συντηρημένο, να υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις στα έργα με ταυτόχρονη απουσία αναβάθμισης των σταθμών.

Όλα αυτά όμως υπάρχει θέληση και σχεδιασμός για να αλλάζουν.

Βασικός στρατηγικός στόχος της χώρας αποτελεί η ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού δικτύου με σύγχρονα πρότυπα, η ανατροπή του σημερινού ισοζυγίου ανάμεσα σε σιδηροδρομικά και οδικά έργα προς όφελος των πολιτών, της επιχειρηματικότητας και του περιβάλλοντος και η διασφάλιση της ορθής αξιοποίησης Ευρωπαϊκών και Εθνικών πόρων.

Ενδεικτικά αξίζει να αναφερθεί πως το 2018 αναμένεται η ολοκλήρωση της Γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Αθήνα –Αίγιο, ενώ το 2022 θα ολοκληρωθεί το τμήμα Αίγιο-Πάτρα. Όλα τα έργα γίνονται με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση και τηλεπικοινωνίες και προχωρούν με ταχυστάτους ρυθμούς καθώς έχουν ξεμπλοκάρει τα χρηματοδοτικά εργαλεία και αναμένεται να περαιωθούν εντός χρονοδιαγραμμάτων.

Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται είναι πιο είναι το μέλλον του σιδηροδρόμου και πως μπορεί να συνδεθεί με το μέλλον της χώρας, ειδικά όταν αυτή θέλει να παίξει ενεργό ρόλο στις μεταφορές στη νοτιανατολική Ευρώπη.

Είναι πλέον πολιτική επιλογή μακράς πνοής να αποτελέσουν οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες τον βασικό πυλώνα της διαφαινόμενης ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας.

Στόχος είναι η χώρα να γίνει ένα διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο για την Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη που θα μεταφέρει εμπορεύματα κυρίως από την Ασία και τη Μέση Ανατολή. Ο σιδηρόδρομος σε συνδυασμό με ανάπτυξη λιμανιών

και οδικών αρτηριών και αεροδρομίων, μπορεί να αποτελέσει την αιχμή του δόρατος στη φιλόδοξη αυτή στοχοθεσία της χώρας.

Πρέπει να υπάρξει διασύνδεση μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσιών μεταφορικών δικτύων άλλα και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, με μια μορφή ΣΔΙΤ εν προκειμένω.

Χρειάζεται, λοιπόν, να προωθηθούν δράσεις που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων και τη σύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Ένα τέτοιο παράδειγμα μπορεί να αποτελέσει το διαμετακομιστικό κέντρο του Θριασίου.

Αναφορικά τώρα με τα έργα που έχει προτείνει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε συνεργασία με την ΕΡΓΟΣΕ για ένταξη στο πακέτο Γιούνκερ.

Ας δούμε πρώτα τι είναι το πακέτο Γιούνκερ.

Πρόκειται για ένα φιλόδοξο πρόγραμμα υποδομών ποικίλης μορφής που ανακοινώθηκε από την Κομισιόν και έχει σκοπό να "ξεκλειδώσει" δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην πραγματική οικονομία.

Έχει προϋπολογισμό 315 δις ευρώ για όλα τα κράτη μέλη και ισχύει για μια περίοδο τριών ετών

Το πρώτο έργο που κατατέθηκε είναι ο εκσυγχρονισμός της γραμμής Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα, ένα έργο που συνδυάζει τον σιδηρόδρομο με λιμάνια κρουαζιέρας (Κυλλήνη, Κατάκολο, Καλαμάτα και Ζάκυνθο) και το οδικό έργο Τσακώνα-Καλό Νερό. Το σιδηροδρομικό κομμάτι του έργου περιλαμβάνει την κανονικοποίηση, ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση της γραμμής, από την Πάτρα μέχρι την Καλαμάτα και από το Κατάκολο μέχρι την Ολυμπία.

Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίζεται σε 850 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 600 εκατομμύρια ευρώ αφορούν στο σιδηροδρομικό μέρος, τα 140 στο λιμενικό και τα 110 εκατομμύρια στο οδικό μέρος του ευρύτερου έργου

Το δεύτερο έργο είναι ένα έργο συνδυασμού εμπορευματικού και προαστιακού σιδηροδρόμου και άφορα την αναβάθμιση της υπάρχουσας γραμμής από την Αλεξανδρούπολη ως το Ορμένιο με παράλληλη αναβάθμιση του Λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Το έργο περιλαμβάνει τον ανασχεδιασμό και κατασκευή των απαραίτητων λιμενικών και χερσαίων έργων για τη λειτουργική αναβάθμιση του Λιμένα Αλεξανδρούπολης, ηλεκτροδότηση, σηματοδότηση και στοχευμένη αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής από το λιμένα Αλεξανδρούπολης στο Ορμένιο, αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών συνδέσεων του λιμένα. Έχει συνολικό εκτιμώμενο προϋπολογισμό περί τα 276 εκατ. Τα έργα αναβάθμισης λιμένα είναι 55 εκατ. (το ακριβές ποσό εξαρτάται άμεσα από το προτεινόμενο επιχειρηματικό σχέδιο για το λιμένα Αλεξανδρούπολης που θα καταθέσουν οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές) και η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο αναμένεται να κοστίσει 171 εκατ. Τέλος η αναβάθμιση οδικών συνδέσεων υπολογίζεται σε 50 εκατ.

Το τρίτο έργο που κατατέθηκε για ένταξη στο πακέτο Γιούνκερ είναι η σιδηροδρομική σύνδεση Κορωπί-Λαύριο, με παράλληλη αναβάθμιση του Λιμένα Λαυρίου, αλλά και η μετεξέλιξη της οδικής σύνδεσης σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας.

Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τον ανασχεδιασμό και κατασκευή των απαραίτητων λιμενικών και χερσαίων έργων για τη λειτουργική αναβάθμιση του Λιμένα Λαυρίου, την επέκταση κατασκευή του προαστιακού σιδηρόδρομου από το Κορωπί στο Λαύριο, την αναβάθμιση της υφιστάμενης λεωφόρου από την Αττική Οδό (Μαρκόπουλο) στο λιμένα Λαυρίου σε αυτοκινητόδρομο .

Η σημασία του Λιμένα Λαυρίου, ως κόμβος επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και ως λιμένας κρουαζιέρας, συνδυασμένου με προαστιακό σιδηρόδρομο και πρόσβαση σε αυτοκινητόδρομο, δημιουργεί συνέργειες και προσθέτει αξία στο συνολικό έργο, κάνοντας το ικανό να προσελκύσει επενδυτές από διάφορους τομείς της οικονομίας, όπως ο τομέας των κατασκευών ή της

τουριστικής βιομηχανίας ή και οι δύο. Τέλος θα δώσει υποστήριξη στην οικιστική ανάπτυξη της περιοχής.

Η ωρίμανση μακροπρόθεσμων στόχων και η σταδιακή υλοποίηση τους αποτελεί πολιτική επιλογή. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η σιδηροδρομική Εγνατία. Ένα έργο μακράς πνοής που μπορεί να συνδέσει την Αλεξανδρούπολη με την Κρυσταλλοπηγή (Ελληνοαλβανικά σύνορα) και σε βάθος χρόνου με το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Έργο σημαντικό για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μετακινήσεις μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Όλα τα έργα που καταθέσαμε, είναι δυνατόν να παράξουν μεγάλη προστιθέμενη αξία.

Για παράδειγμα η γραμμή στην Δυτική Πελοπόννησο συνδυάζει ένα ισχυρό τουριστικό προορισμό που είναι η Αρχαία Ολυμπία με λιμάνια Κρουαζιέρας.

Τα έσοδα θα είναι σημαντικά για το επενδυτικό σχήμα, καθώς ο τουρισμός αποτελεί την βαριά βιομηχανία της χώρας.

Σημαντικός όμως είναι και ο φόρτος των εμπορευματικών μεταφορών καθώς, για παράδειγμα, ο Νομός Ηλείας έχει μεγάλη παράγωγη νωπών προϊόντων που διακινούνται για τις αγορές του εξωτερικού.

Παρόμοια είναι η περίπτωση του Λαυρίου όπου μπορεί να φιλοξενήσει ένα βασικό όγκο της Κρουαζιέρας ως αφετηρία, καθώς και τη μεταφορά επιβατικών γραμμών για το Βόρειο και το Κεντρικό Αιγαίο.

Εφόσον γίνει αυτό τότε το Λιμάνι αποκτά βαρύτητα, καθώς η τουριστική κίνηση προς το κέντρο της Αθήνας θα είναι αυξημένη, είτε μέσω τρένου είτε μέσω οδικών μεταφορών, άλλα συγχρόνως θα καλύπτεται και η διασύνδεση με το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.

Για την γραμμή στην Αλεξανδρούπολη τα έσοδα μπορούν να προκύψουν και από την εκμετάλλευση του Λιμένα (κατασκευή αποθηκευτικού χώρου LNG) και από την λειτουργία της γραμμής ως προαστιακού.

Κυριως όμως, το όφελος που προκύπτει για το επενδυτικό σχήμα αλλά και για τη χώρα, είναι η οικονομικότερη διαδρομή, παρακάμπτοντας το Βόσπορο και ενώνοντας εμπορευματικά την μεσόγειο με το Μπουργκάς.

Συνοπτικά θα λέγαμε πως η επιλογή των συνδυασμένων μεταφορών καθιστά το συνολικό πακέτο για τον επενδυτή ακόμα πιο ελκυστικό διότι μπορεί να αποφέρει έσοδα και από την τουριστική και επιβατική κίνηση , αλλά και από τις εμπορευματικές μεταφορές στην κεντρική και ανατολική Ευρώπη.

Όλα αυτά βεβαίως θα τα αποδείξουν με αναλυτικά στοιχεία οι μελέτες βιωσιμότητας αλλά είμαστε σε θέση, βάση της εμπειρίας αλλά και των στοιχείων που διαθέτουμε, να εκτιμήσουμε πως οι επενδύσεις θα είναι εξαιρετικά βιώσιμες.

Πάμε λοιπόν στην υλοποίηση.

Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν με μορφή ΣΔΙΤ. Αύτη είναι απαραίτητη προϋπόθεση εφόσον θέλουμε να εντάξουμε τα έργα στο πακέτο Γιούνκερ.

Είναι απαραίτητη δηλαδή η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων με ποσοστό που δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το 50% του κάθε έργου.

Σε κάθε περίπτωση όμως, σε όλες τις επενδύσεις το δημόσιο διασφαλίζει έσοδα, διότι δεν μιλάμε για ιδιωτικοποιήσεις αλλά για συνεκμετάλλευση των έργων.

Η επιλογή αυτή γίνεται για να καταστήσει τα έργα πιο ελκυστικά στα ιδιωτικά κεφάλαια και να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας.

Το δημόσιο, θα είναι ο θεματοφύλακας των επενδύσεων και ρυθμιστής θεμάτων που άπτονται των συμφερόντων των πολιτών και ο ιδιώτης θα αναλάβει να “τρέχει” το έργο για όσο χρόνο διαρκεί το ΣΔΙΤ

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας είναι πως μπορεί, λόγω της γεωπολιτικής της θέσης, να παίξει σημαντικό ρόλο στις μεταφορές για το κομμάτι του νοτίου δρόμου του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρόμου.

Για να γίνει, όμως, αυτό θα πρέπει ο ελληνικός σιδηρόδρομος να πάρει ζωή, να εκσυγχρονιστεί και να ακολουθήσει τη ραγδαία εξέλιξη των μέσων σταθερής τροχιάς σε όλο τον κόσμο.

Ο πολίτης δικαιούται ένα σύγχρονο σιδηρόδρομο που σέβεται το περιβάλλον και το δημόσιο χρήμα. Ένα σιδηρόδρομο που προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, με γνώμονα την ασφάλεια του επιβάτη, που μειώνει αποστάσεις και χρόνους ταξιδιού, που προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, που συνδέει την χώρα με το υπόλοιπο Ευρωπαϊκό δίκτυο.

Η σύνδεση του τρένου με λιμάνια και οδικά δίκτυα θα καταστήσει τη χώρα μέρος ελκυστικό για επενδύσεις, που τόσο πολύ έχει ανάγκη ο τόπος έτσι ώστε να εισρεύσουν κεφάλαια.

Και σε όλο αυτό το πλαίσιο το Δημόσιο πρέπει να έχει ρόλο ενεργό. Ρόλο θεματοφύλακα της καλής και διαφανούς λειτουργίας του Σιδηροδρόμου.

Ο σιδηρόδρομος θα συνεχίσει να ανήκει στο δημόσιο, αλλά ταυτόχρονα οι συνέργειες με επενδυτικά σχήματα είναι χρήσιμες, αποδοτικές και μπορούν να παράξουν πιο γρήγορα αποτελέσματα.

Η σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου τομέα πρέπει να είναι ο πυλώνας πάνω στον οποίο θα στηριχτεί η προσπάθεια επαναφοράς της χώρας στη δίκαιη ανάπτυξη.

Σας ευχαριστώ