

## Η μετεξέλιξη της Ελλάδας σε διεθνή μεταφορικό κόμβο και ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών - Οι προκλήσεις των υποδομών σε λιμάνια-σιδηρόδρομο

Αναγνωρίζοντας τη στρατηγική γεωγραφική θέση στην οποία βρίσκεται η χώρα μας, καθώς και το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια βρίσκεται όλο και πιο έντονα στο προσκήνιο ως κρίσιμος κρίκος της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, κυρίως λόγω της μεγάλης επένδυσης του Λιμένα του Πειραιά και τη δυνατότητά του να υποδεχθεί mega vessels, πρέπει να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις προκειμένου η Ελλάδα να καταστεί πραγματική πύλη εισόδου στην Ευρώπη, τόσο για επιβάτες, αλλά κυρίως για εμπορευματικές μεταφορές. Για να επιτευχθεί αυτό, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός διαδρόμου προώθησης φορτίων καταρχάς στις γειτονικές χώρες και εν συνεχεία στην Κεντρική Ευρώπη.

Ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, επιδέχεται σημαντικών βελτιώσεων, καθώς - με εξαίρεση τις σιδηροδρομικές συνδέσεις της χώρας **οι οποίες στερούνται σημαντικά γεωγραφικής κάλυψης αλλά και σύνδεσης με σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια της χώρας** - το δίκτυο των οδικών, λιμενικών και αεροπορικών υποδομών εξυπηρετούν το εγχώριο και διεθνές εμπόριο των επιχειρήσεων.

Σύμφωνα με σχετικά πρόσφατα στοιχεία για το διεθνές εμπόριο, η Ελλάδα διακινεί σε ετήσια βάση περίπου 4,5 δισ. τόνους εμπορευμάτων με γειτονικά κράτη-μέλη της ΕΕ και επιπλέον 1,8 δισ. τόνους με τα Δυτικά Βαλκάνια. Επίσης, σύμφωνα με τον δείκτη LPI (δείκτης επίδοσης εμπορευματικών μεταφορών) της Παγκόσμιας Τράπεζας για το έτος 2023, η Ελλάδα κατέχει την 19η θέση από σύνολο 139 χωρών, με σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2018 που κατείχε την 44<sup>η</sup> θέση, παρά τις βαριές τελωνειακές διαδικασίες και τον εγχώριο ανταγωνισμό που αποτελούν τα μεγαλύτερα «βαρίδια». Κατά την δεκαετία 2011-2021 σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, βάσει διανυθέντων τονοχιλιομέτρων, το μεγαλύτερο μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές με μέσο ποσοστό περίπου 68%, ακολουθούμενες από τις οδικές (23%) και έπονται οι σιδηροδρομικές (5,5%), οι ποτάμιες (2%) και οι αεροπορικές μεταφορές (1,5%). **Στην Ελλάδα, για το 2021 το 96,5% των εμπορευμάτων μεταφέρθηκε μέσω θάλασσας, μόλις το 3,3% οδικώς και το 0,1% σιδηροδρομικώς, όταν στη Λιθουανία το 53% της εμπορευματικής κίνησης αφορά στον σιδηρόδρομο. Ωστόσο και εντός της χώρας, το 98% περίπου των συνολικών τονο - χιλιομέτρων (έτος 2017) καλύφθηκε από οδικά μέσα μεταφορά και <2% από τον σιδηρόδρομο.**

Αυτό το μεταφορικό μίγμα θα πρέπει να αλλάξει στη χώρα μας για πολλούς λόγους: Καταρχάς, διότι ο σιδηρόδρομος διαχρονικά, αποτελεί σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, ένα από τα ασφαλέστερα, οικονομικότερα και πιο φιλικά για το περιβάλλον μέσα μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων, τόσο για επιβάτες, όσο και για εμπορεύματα, με θετικές επιπτώσεις στο κόστος μεταφοράς, μειώνοντας παράλληλα το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των εμπορευματικών μεταφορών, λόγω της αποσυμφόρησης του οδικού δικτύου και της μείωσης των εκπομπών αέριων ρύπων. Ταυτόχρονα, ενισχύεται ο ρόλος των λιμένων στις εμπορευματικές (εγχώριες και διεθνείς) και ακτοπλοϊκές συνδέσεις της χώρας, βελτιώνοντας τη ροή μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων από και προς την ενδοχώρα και κατ' επέκταση από και προς διεθνείς εμπορευματικούς διαδρόμους.

Παράλληλα, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, με έναυσμα την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, υιοθετείται ένα σχέδιο για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών, για επιβάτες και εμπορεύματα, με ιδιαίτερη μνεία στη διευκόλυνση των διασυνοριακών μεταφορών. Ένα σχέδιο που θέτει **ποσοτικούς στόχους σε σχέση με το 2015, στοχεύοντας στο διπλασιασμό**

του επιβατικού έργου μέχρι το 2030 και τον τριπλασιασμό του μέχρι το 2050, καθώς επίσης και την αύξηση του εμπορευματικού έργου κατά 50% μέχρι το 2030 και κατά 100% μέχρι το 2050, κάνοντας τον σιδηρόδρομο τη ραχοκοκαλιά μιας πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας εμπορευμάτων. Επομένως, η χώρα **οφείλει να ακολουθήσει την κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών**, με στροφή στον σιδηρόδρομο, κατά μια έννοια ακόμα και αναγκαστικά, δεδομένου ότι οι Κοινοτικοί πόροι για μεγάλα έργα μεταφορών θα κατευθυνθούν στα επόμενα χρόνια στο συγκεκριμένο μέσο.

Συνεπώς, βρισκόμαστε μπροστά σε μια μεγάλη ευκαιρία για τη ανάπτυξή του η οποία θα ωφελήσει σημαντικά και το εμπορευματικό μεταφορικό έργο και ως ΣΕΣ υποστηρίζουμε ότι η **αύξηση του μεριδίου των εμπορευματικών μεταφορών** πρέπει να αποτελέσει στρατηγικό στόχο τόσο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας, όσο και για την περαιτέρω ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα.

**Η ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μετακινήσεων μέσω διασύνδεσης κρίσιμων εγκαταστάσεων (λιμανιών, αεροδρομίων, ΒΙ.ΠΕ., μεγάλων εμπορευματικών κέντρων) με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας για την ανάπτυξη ιδιαίτερα των εμπορευματικών μεταφορών, με τις συνδέσεις με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Βόλου και της Καβάλας να θεωρούνται υψηλής προτεραιότητας.** Παράλληλα, απαιτείται η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης της διασύνδεσης της Ελλάδας με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω του σιδηρόδρομου (Σύνδεση Αλεξανδρούπολης/Ορμένιο - Νέα σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα/ Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή - σύνορα με Αλβανία, ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Έδεσσα - Φλώρινα/ Νέος Καύκασος – σύνορα με Βόρεια Μακεδονία, διακλαδώσεις προς Τουρκία), ενισχύοντας το ρόλο της χώρας ως βασική πύλη προς την Ευρώπη.

Δεν μπορούμε να μιλάμε όμως για νέες συνδέσεις, εάν δε διασφαλίσουμε πρώτα την ολοκλήρωση και την ορθή λειτουργία της ραχοκοκαλιάς του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, της γραμμής Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, μιας λειτουργίας που προϋποθέτει εκτός από την πλήρη εναρμόνιση με τα σχετικά πρότυπα της Ε.Ε. για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, την υιοθέτηση και εφαρμογή - στην πράξη - των απαιτούμενων πολιτικών για την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα, έλκοντας φόρτους από ανταγωνιστικά μέσα όπως οι οδικές και οι αεροπορικές μεταφορές, προκειμένου να είναι τεχνικά και οικονομικά αποδοτική, με τις γραμμές να λειτουργούν κοντά στα όρια της χωρητικότητάς τους. Με τον τρόπο αυτό θα καταστούν όχι μόνο «πράσινες», αλλά και οικονομικά βιώσιμες και κοινωνικά επωφελείς, ενώ θα επιτευχθεί ξανά σταδιακά η διεθνής σύνδεση της χώρας με τις γείτονες χώρες, καθιστώντας την Ελλάδα πραγματική πύλη εισόδου στην Ευρώπη, ιδιαίτερα για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Παράλληλα βέβαια και με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν απαιτούμενοι πόροι, πρέπει να αναπτύσσονται σε συνέχεια αναλυτικού σχεδιασμού που οφείλει να λαμβάνει υπόψη τη σκοπιμότητα και την ωριμότητα των έργων, νέες (ή επαναλειτουργούσες) γραμμές όπως π.χ. η σύνδεση Θεσσαλονίκης-Αμφίπολης-Καβάλας-Τοξότες, η σιδηροδρομική Εγνατία και η σιδηροδρομική γραμμή της Πελοποννήσου.

Προκειμένου να αυξηθεί το μερίδιο του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές **απαιτείται να ξεπεραστούν κάποια ειδικότερα θεμελιώδη μειονεκτήματα/ελλείψεις** που έχουν καταγραφεί στις θέσεις του Συλλόγου και επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών. Αυτά αφορούν κυρίως :

- Απουσία ομοιογένειας τεχνικών χαρακτηριστικών σε όλο το μήκος της γραμμής των εμπορευματικών διαδρόμων. Ενδεικτικά αναφέρεται η απουσία ενιαίου αξονικού φορτίου 22,5tn/άξονα, η απουσία καθολικής ηλεκτροκίνησης, η απουσία ενιαίου περιτυπώματος (π.χ. GC), η απουσία των απαιτούμενων Ωφέλιμων Μηκών στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς κλπ. Η απουσία ομοιογένειας αφενός θέτει προφανείς περιορισμούς στη σύνθεση και τη χωρητικότητα των συρμών, αφετέρου επιβάλλει πρόσθετες διαδικασίες στη διαχείριση των δρομολογίων.
- Καθυστερήσεις στη διεξαγωγή των απαραίτητων ελέγχων / δοκιμών υπό πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των εμπορικών συρμών, βάσει των οποίων πιστοποιείται η λειτουργικότητα και καθορίζονται τα σχετικά χαρακτηριστικά δρομολόγησης των συρμών.
- Καθυστερήσεις στην υλοποίηση ή/και απουσία σαφούς στρατηγικού σχεδιασμού για την ενίσχυση των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η διασύνδεση των βασικών πυλών εισόδου της χώρας με το σιδηρόδρομο, η άρση σημείων συμφόρησης (bottlenecks) στις διακρατικές πύλες εξόδου, καθώς και η προώθηση σχεδιασμού για την υιοθέτηση από την Ε.Ε. νέων/εναλλακτικών συγκεκριμένων διακρατικών/διευρωπαϊκών εμπορευματικών σιδηροδρομικών διαδρόμων (Rail Freight Corridors) θα πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα.

Προκειμένου τα ανωτέρω να πάψουν να αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου ως ανταγωνιστικού μέσου εμπορευματικών μεταφορών, απαιτείται η άμεση ανάληψη στοχευμένων δράσεων οι οποίες θα κατηγοριοποιηθούν και θα ιεραρχηθούν ανάλογα με την πολυπλοκότητά τους (π.χ. πλήθος εμπλεκόμενων στην υλοποίησή τους), την κρισιμότητα και το αποτέλεσμά τους στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου και το χρονικό ορίζοντα υλοποίησής τους (βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες, μακροπρόθεσμες), στο πλαίσιο ενός καθορισμένου και σαφούς χρονικά Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου.

Ο ΣΕΣ, ήδη από τον Μάρτιο του 2021, έχει προτείνει μια δέσμη **21 βασικών μέτρων** προκειμένου να υλοποιηθεί σταδιακά το όραμα της Ελλάδας, **η ολοκλήρωση ενός βιώσιμου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας**, μέσω επεκτάσεων και εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων υποδομών. Οι προτάσεις αυτές σχετίζονται σε 4 βασικούς άξονες:

- **Βελτίωση και Αναμόρφωση του Κανονιστικού Πλαισίου Εκπόνησης Μελετών και Επιτάχυνση της Ωρίμανσης και Επέκτασης του Σιδηροδρομικού Δικτύου:**
- **Βελτίωση της Συντήρησης και Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Υποδομής:**
- **Αναβάθμιση των Σιδηροδρομικών Υπηρεσιών:**
- **Εναλλακτικό Μοντέλο για τη Διακυβέρνηση του Σιδηροδρομικού Συστήματος:**

Όλα τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με τη **συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων** (φορείς υλοποίησης, φορείς πολιτικής, επιστημονικοί φορείς, ακαδημαϊκή κοινότητα, ερευνητικά ιδρύματα και τοπική αυτοδιοίκηση), αλλά και την **ουσιαστική εφαρμογή των διαδικασιών αναδιάρθρωσης και διάκρισης αρμοδιοτήτων** των άμεσα εμπλεκόμενων με τον σιδηρόδρομο θα συμβάλλουν αφενός στην ασφαλή και βέλτιστη λειτουργία του σιδηροδρόμου και αφετέρου στην καλύτερη αξιοποίηση, τεχνικά και οικονομικά, των σημαντικών πόρων που έχουν ήδη προβλεφθεί για την περαιτέρω βελτίωση του σιδηροδρομικού συστήματος στα επόμενα χρόνια, αποφεύγοντας σπατάλες των τελευταίων δεκαετιών και κυρίως οδηγώντας σε ολοκληρωμένα και πλήρως

λειτουργικά έργα. Με τον τρόπο αυτό θα μπορέσουμε να ανακτήσουμε οι Έλληνες την εμπιστοσύνη μας στις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά και να αλλάξουμε την κουλτούρα για τις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων η οποία είναι σήμερα άρρηκτα συνυφασμένη με το οδικό δίκτυο.

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το πλαίσιο του νέου ΕΣΠΑ 2021-2027 στο Πρόγραμμα ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, περιλαμβάνονται στοχευμένοι πόροι για παρεμβάσεις ενίσχυσης της πολυτροπικότητας των μεταφορών μέσω της διασύνδεσης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου με λιμένες, αερολιμένες και βιομηχανικούς/ εμπορευματικούς κόμβους. Επιδιώκεται η ενίσχυση της διατροπικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω της διασύνδεσης του ΔΕΔ-Μ με λιμάνια, αερολιμένες και ΒΙΠΕ. Ειδικότερα μέσω συγκεκριμένης Δράσης, **αρχικού π/υ 157,5 εκ. € (ΔΔ)** προβλέπεται να υλοποιηθούν ενδεικτικά:

- η σιδηροδρομική σύνδεση με το Λιμένα Λαυρίου
- η σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με μονή σιδηροδρομική γραμμή.
- η σιδηροδρομική σύνδεση με τον αερολιμένα Αλεξανδρούπολης.
- η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Βόλου, του αερολιμένα Αγχιάλου και της ΒΙ.ΠΕ. Αλμυρού.

Είναι προφανές ότι απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π, η οποία επίσης αποτελεί βασικό τμήμα του Προγράμματος ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ χρηματοδοτώντας με **αρχικό π/υ περίπου 240 εκ. €** επενδύσεις οι οποίες περιλαμβάνουν ενδεικτικά τα εξής έργα (ή τμήματά τους):

- Η κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) – Πάτρας στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο (επιδομή, ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση).
- Η ηλεκτροκίνηση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Κιάτο – Ροδοδάφνη.

Επιπλέον, διακριτή δράση αφορά στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών και διαχείρισης στο κεντρικό σιδηροδρομικό ΔΕΔ-Μ και περιλαμβάνει ενδεικτικά τα εξής έργα (ή τμήματά τους):

- Η εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης και ETCS – Level 1 στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη μέσω της νέας παραλλαγής στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη).
- Εγκατάσταση συστήματος τηλεπικοινωνιών GSM-R σε τρία νέα τμήματα του άξονα ΠΑΘΕ/Π (Τιθορέα-Δομοκός, Κιάτο-Πάτρα και Θεσσαλονίκη-Ειδομένη).
- Η ηλεκτροκίνηση, Σηματοδότηση – Τηλεδιοίκηση και ETCS L1 της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα.
- Η εγκατάσταση συστήματος Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης στο τμήμα Πειραιάς – Τρεις Γέφυρες.
- Η αναβάθμιση σηματοδότησης / τηλεδιοίκησης και Η/Μ Σηράγγων στο τμήμα ΣΚΑ-Κιάτο.

Οι παρεμβάσεις αυτές συμβάλλουν στη διασφάλιση της βιώσιμης λειτουργίας του σιδηρόδρομου και στη συμμόρφωση του εθνικού δικτύου με τις αρχές της διαλειτουργικότητας, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωσή τους ο σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ/Π (Ρίο – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Πολύκαστρο – Ειδομένη) θα διαθέτει εγκατεστημένο και λειτουργικό σύστημα ERTM-S.

Συμπληρωματικοί πόροι **αρχικού π/υ 87 εκ. €** αφορούν στην **ανάπτυξη του υπεραστικού/προαστιακού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ σε περιφερειακό επίπεδο**, ολοκληρώνοντας σταδιακά σημαντικά τμήματα του αναλυτικού και κεντρικού σιδ/κού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, συμβάλλοντας στη βελτίωση της σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης σε τουλάχιστον **7 πρωτεύουσες νομών** και στην αύξηση της ζήτησης και της χρήσης σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών έναντι των ιδιωτικών οδικών μέσων μεταφοράς.

Προβλέπονται ενδεικτικά τα εξής έργα (ή τμήματά τους):

- εγκατάσταση συστημάτων Σηματοδότησης-Τηλεδιόικησης, ETCS L1 και Ηλεκτροκίνησης τύπου trolley στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Λάρισα – Βόλος, καθώς και η αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής μετρικής γραμμής σε κανονικού εύρους στο τμήμα Σ.Σ. Λατομείου - ΒΙ.ΠΕ. - Σ.Σ. Βόλου.
- εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο τμήμα του προαστιακού σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης από Πλατύ μέχρι Έδεσσα,
- αναβάθμιση του προαστιακού σιδηροδρόμου μεταξύ ΣΣ Κάτω Αχαΐας και ΣΣ Πύργου.

Περιορισμένοι πόροι **αρχικού ύψους περίπου 3,3 εκ. € προβλέπονται και σε κάποια Περιφερειακά Προγράμματα** για την ενίσχυση του σιδηροδρομικού δικτύου σε συγκεκριμένα χωρικά τμήματα των Περιφερειών που εξυπηρετούν τοπικές ανάγκες με έμφαση στην τουριστική αξιοποίηση (π.χ. εκσυγχρονισμός και επανάχρηση υφιστάμενης γραμμής, για την βελτίωση της προσβασιμότητας της ορεινής περιοχής του Μπράλλου).

Σημαντικοί πόροι για έργα υποδομών στο ΔΕΔ-Μ στην περίοδο 2021-2027 προβλέπονται και από το **CEF II για τις μεταφορές** και ανέρχονται για όλες τις χώρες σε **25,81 δις €**. Από αυτά:

- 12,83 δις € θα διατεθούν μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας μεταξύ των 27 κ-μ (Γενικός Φάκελος).
- 11,29 δις € μέσω του Φακέλου Συνοχής, από τα οποία στην Ελλάδα αντιστοιχούν περίπου 932 εκατ. €.
- 1,69 δις € θα διατεθούν για να χρηματοδοτηθούν έργα μέσω του Φακέλου «Στρατιωτικής Κινητικότητας» από τον οποίο θα χρηματοδοτηθεί το κόστος που προκύπτει από τις αποκλίσεις των τεχνικών προδιαγραφών μεταξύ των στρατιωτικών έργων υποδομής και των έργων του ΔΔΜ.

Και φυσικά, δυνατότητα υπάρχει για αξιοποίηση πόρων και του **Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας**.