
Αθ. Σχίζας: Η ΓΑΙΑΟΣΕ αποκτά σιδηροδρομική άδεια, 45 εκατ. για ανακατασκευή τροχαίου υλικού

2017/01/20 08:53 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η ΓΑΙΑΟΣΕ θα κινηθεί για την απόκτηση σιδηροδρομικής άδειας. Δεν θα ανταγωνιστεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ωστόσο το ελληνικό δημόσιο οφείλει να έχει μια σιδηροδρομική άδεια στην κατοχή του για κάθε ενδεχόμενο, όπως αποκαλύπτει, σε συνέντευξή του στο metaforespress.gr, ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Αθανάσιος Σχίζας.

Παράλληλα, ο κ. Σχίζας υπογραμμίζει ότι, ως διαχειριστής και επικαρπωτής του τροχαίου υλικού του ελληνικού δημοσίου, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει σχεδιάσει πρόγραμμα ανακατασκευής τροχαίου υλικού, ύψους 40 - 45 εκατ.

Στόχος της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι, μετά από τρία χρόνια, το υπάρχον τροχαίο υλικό να είναι σε αντίστοιχο επίπεδο του μέσου όρου των ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών κρατών.

Επίσης, ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ αναφέρεται στις προχωρημένες διαπραγματεύσεις με την Rail Cargo Logistics Goldair και την Pearl για τη μίσθωση και συντήρηση τροχαίου υλικού, αλλά και στους σχεδιασμούς για τα νέα εμπορευματικά κέντρα (προκήρυξη διαγωνισμού στη Θεσσαλονίκη).

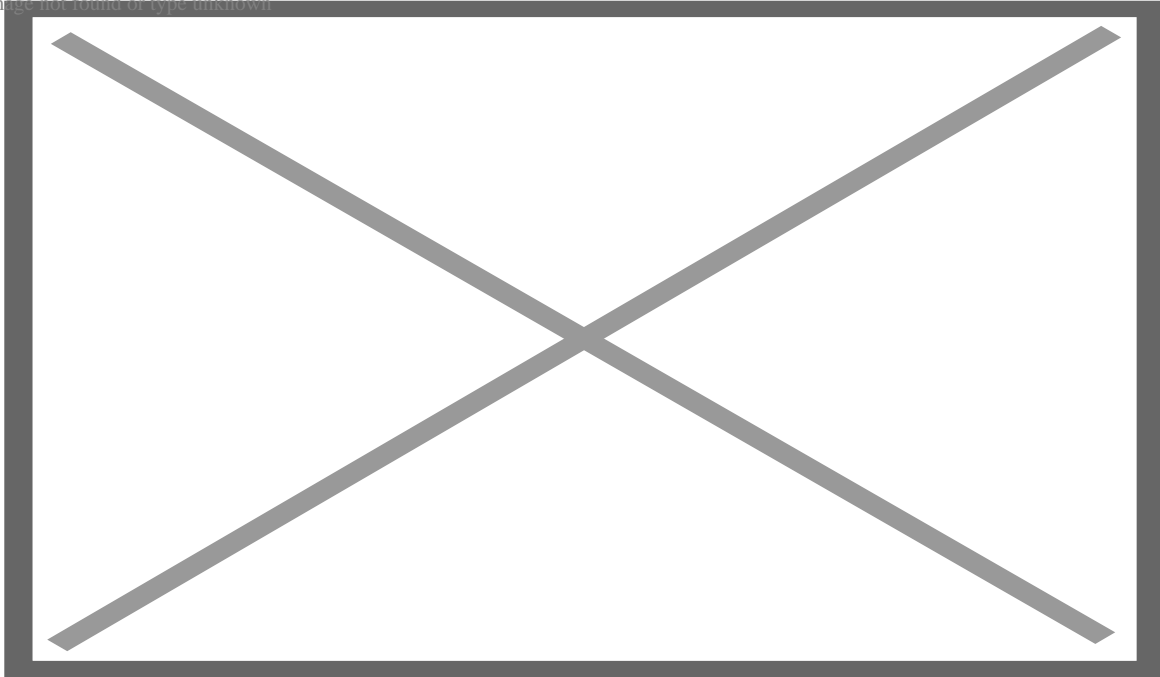
Τέλος, προαναγγέλλει την είσοδο της εταιρείας στη διαχείριση σκουπιδιών, με συμπράξεις με ιδιώτες.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Πότε θα υπογραφεί η σύμβαση παραχώρησης για το Θριάσιο εμπορευματικό;

-Η υπογραφή της σύμβασης εκτιμάται στα τέλη Μαρτίου, αφού πρώτα ανακηρυχτεί ο ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος θα επιλεγεί, από κοινού, με τον ανάδοχο (κοινοπραξία ETBA ΒΙΠΕ - Goldair).

Ο ρόλος του είναι σημαντικός, αφού θέλουμε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η απόδοση του έργου.



Ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Αθ. Σχίζας

Μετά, η σύμβαση θα οδηγηθεί στο Ελεγκτικό και από εκεί στη Βουλή προς κύρωση. Ίσως τέλη του 2017 - αρχές του 2018 **Ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής.**

Στην πρώτη φάση (περίοδος T1), η οποία διαρκεί 2 χρόνια, ο ανάδοχος, πέρα από την εγγυητική των 10 εκατ., υποχρεούται να κατασκευάσει εγκαταστάσεις 100.000 τμ.

Στην περίοδο T2, δηλαδή από τον 2^ο έως τον 10^ο χρόνο, τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις των 140.000 τμ.

Με τις σημερινές τιμές, οι συνολικές επενδύσεις στο Θριάσιο θα ξεπεράσουν τα 220 - 250 εκατ., απασχολώντας 3.000 εργαζόμενους. Το Θριάσιο θα πετύχει, εκπληρώνοντας το γεωστρατηγικό του χαρακτήρα.

-Τι θα γίνει με το εμπορευματικό της Θεσσαλονίκης;

- Ίσως τέλος του μήνα δημοσιεύσουμε τα τεύχη μη δεσμευτικών προσφορών για το εμπορευματικό κέντρο στο στρατόπεδο Γκόνου (600 στρέμματα). Η φάση αυτή θα διαρκέσει 4 μήνες, ώστε το Μάιο να κατατεθούν οι δεσμευτικές προσφορές και στα τέλη του έτους να ανακηρυχτεί ο ανάδοχος.

Ο διαγωνισμός θα γίνει στα πρότυπα του Θριασίου, δηλαδή με σύμβαση παραχώρησης. Οι επενδύσεις αναμένεται να ξεπεράσουν τα 150 εκατ.

Πολλά, βέβαια, **θα εξαρτηθούν και από την κατάληξη του διαγωνισμού πώλησης του 67% του ΟΛΘ**. Έως τότε, θα έχει ανακηρυχθεί ο ανάδοχος, ο οποίος – σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις – θα «στρέψει το βλέμμα» του και στο παρακείμενο εμπορευματικό κέντρο, το οποίο αναμένει, εδώ και πολλά χρόνια, η Βόρειος Ελλάδα.

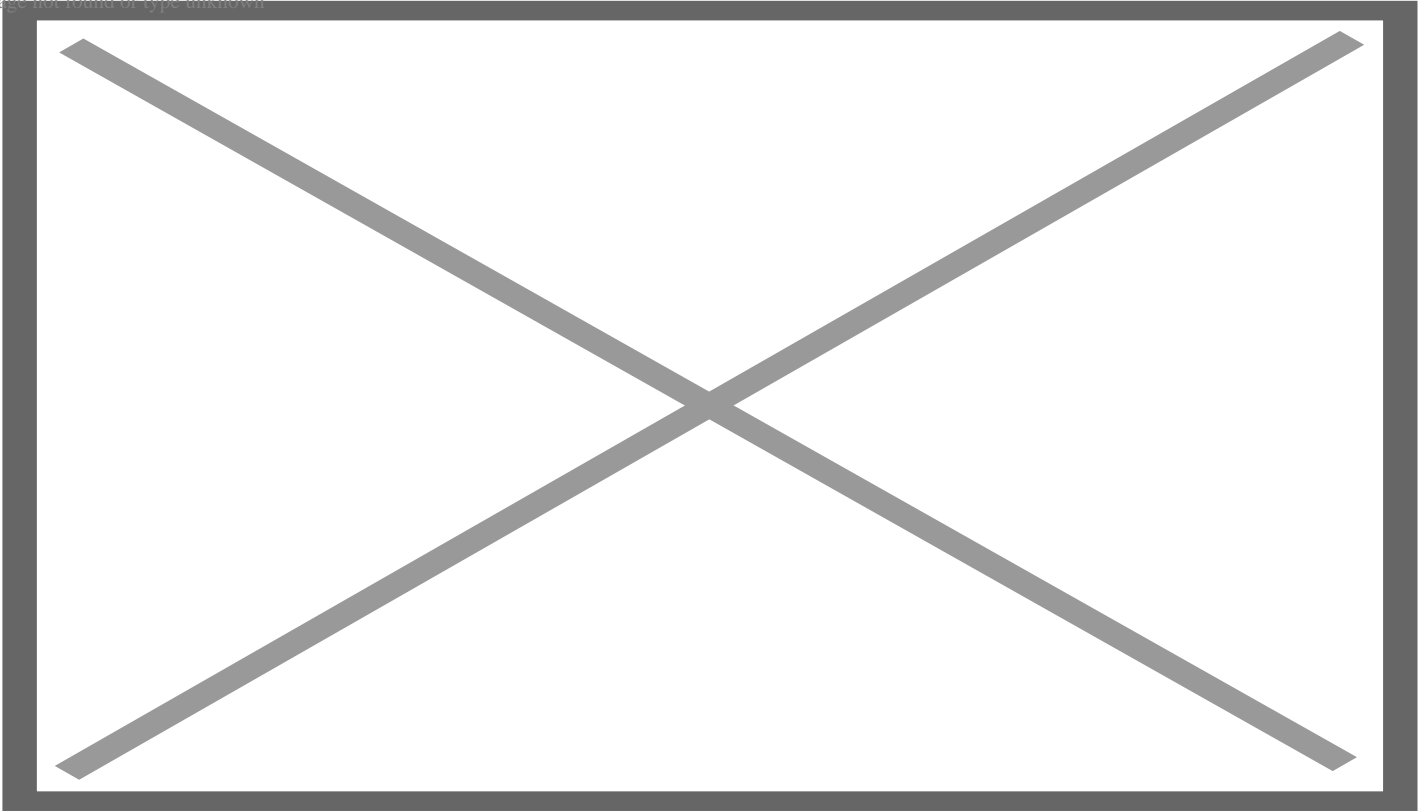
Υπογραμμίζεται ότι η πλειοψηφία των φορτίων διεθνούς προορισμού, που διακινούνται από τον ΟΛΘ, είναι χύδην εμπορεύματα, πρώτες ύλες ή γενικό φορτίο, επομένως είναι ιδιαίτερα σημαντική η ύπαρξη μεγάλης έκτασης για προσωρινή εναπόθεση και ενδιάμεση επεξεργασία. Τέλος, πρόσθετες απαιτήσεις αποθήκευσης δημιουργεί και η κατασκευή του αγωγού TAP.

Ήδη 200 στρέμματα του στρατοπέδου έχουν καθαριστεί από παλαιά πυρομαχικά και αναμένεται, με νέα εργολαβία, να καθαριστούν τα υπόλοιπα σχεδόν 400. Παράλληλα, **με την ΕΡΓΟΣΕ συμφωνήσαμε στην κατασκευή μιας νέας γραμμής, 1,5 χλμ.,** η οποία θα συνδέει τον σταθμό διαλογής με το στρατόπεδο.

-Ποιοι είναι οι επόμενοι σχεδιασμοί για τα εμπορευματικά κέντρα;

-Η ΓΑΙΑΟΣΕ προωθεί στην Αλεξανδρούπολη κατασκευή εμπορευματικού κέντρου, σε ακίνητο 500.000 τ.μ. του δήμου Αλεξανδρούπολης, ενώ κατέχει όμορη έκταση περίπου 350.000 τ.μ.

Το ακίνητο έχει δυνατότητα δόμησης περίπου 300.000 τ.μ. και έχουν ήδη ξεκινήσει συζητήσεις με τον δήμο για την, από κοινού, ανάπτυξη και αξιοποίηση των εκτάσεων.



Το εν λόγω έργο απαιτεί συνολική ωρίμανση, καθώς και συνεργασία με τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης. Υπενθυμίζω ότι η περιουσία του ΟΣΕ δεν είναι κρατική, είναι ιδιωτική, άρα δεν εμπίπτει στη νομοθεσία της χερσαίας ζώνης λιμένα.

Το εν λόγω εμπορευματικό θα είναι πολλαπλού χαρακτήρα. Θα μπορεί να φιλοξενεί κοντέινερς, αγροτικά προϊόντα, αλλά και ψυκτικούς θαλάμους για χώρους συντήρησης τροφίμων.

Ακόμη, η ΓΑΙΑΟΣΕ προωθεί τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου, κυρίως αγροτικών προϊόντων, σε έκταση 300 στρεμμάτων, ιδιοκτησίας της, στη περιοχή της **Γυρτώνης, έξω από την Λάρισα**, σε συνεργασία με τον δήμο Λάρισας.

Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η μεταφορά του σταθμού διαλογής του ΟΣΕ από το Μεζούρλο (εντός του οικιστικού ιστού της πόλης) που βρίσκεται σήμερα, στον χώρο που πρόκειται να κατασκευασθεί το εμπορικό κέντρο.

-Πέρα από τα Ε/Κ, η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι ο διαχειριστής του τροχαίου υλικού. Ποιος είναι ο γενικότερος προγραμματισμός;

-Το τροχαίο υλικό είναι μια «πονεμένη» ιστορία, δεν έτυχε της προσοχής που έπρεπε. Η κατάσταση είναι οριακή, ωστόσο υπάρχει και σύγχρονος εξοπλισμός, εάν και μέρος αυτού είναι παρατημένος.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ, ως διαχειριστής και επικαρπότης του τροχαίου υλικού του ελληνικού δημοσίου, έχει υπό την εποπτεία της 3.800 κομμάτια (μηχανές και βαγόνια). Από

αυτά, τα 1.160 είναι μισθωμένα στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ενώ τα υπόλοιπα είναι σε ακινησία.

Έχει γίνει ταυτοποίηση και τεχνική – ποιοτική αξιολόγηση. **Το 50-60% των μακράς ακινησίας θα πάει για σκραπ.** Πρόκειται να ομαδοποιήσουμε το τροχαίο υλικό, το οποίο θα φυλάγεται με πιο σύγχρονες μεθόδους.

Μάλιστα, θα προσλάβουμε σύμβουλο, ο οποίος θα μας γνωστοποιήσει τους βέλτιστους τρόπους διαχείρισής τους, με τον κατάλληλο προγραμματισμό.

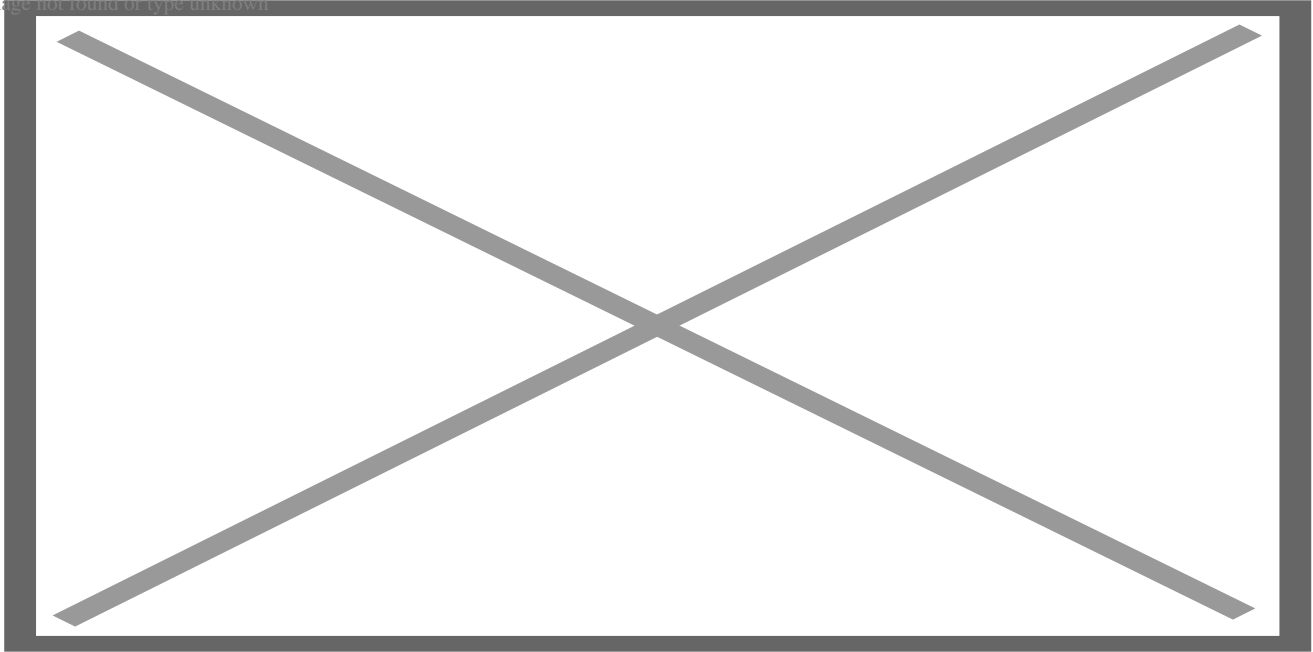
Γενικότερα, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει σχεδιάσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα ανακατασκευής του τροχαίου υλικού, συνολικά περί τα 40 – 45 εκατ., κάτι το οποίο είναι σημαντικό, όχι μόνο για την ΕΕΣΣΤΥ, αλλά για τη βελτίωση του ίδιου του τροχαίου υλικού και συνεπώς την βελτίωση των εγχώριων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Το σιδηροδρομικό περιβάλλον αλλάζει με την ολοκλήρωση των έργων, δηλαδή του βασικού σιδηροδρομικού άξονα.

Για παράδειγμα, επίκειται συμφωνία για μίσθωση 4 μηχανών (2 ηλεκτράμαξες και 2 ντιζελάμαξες) **στην Rail Cargo Logistics Goldair** για 2 συν 3 χρόνια.

Σε διαπραγματεύσεις βρισκόμαστε και με την **Pearl**, η οποία αποδέχτηκε την οικονομική μας προσφορά. Η προσφορά περιέχει, όχι μόνο τη μίσθωση, αλλά και τη συντήρηση. Γι' αυτό το λόγο θα υπογραφεί συμφωνία με την ΕΕΣΣΤΥ για τις συντηρήσεις τροχαίου υλικού των ιδιωτών – πελατών μας.

Παράλληλα, η ΓΑΙΑΟΣΕ θα κινηθεί για την απόκτηση σιδηροδρομικής άδειας, είναι μια εναλλακτική λύση. Δεν θα ανταγωνιστούμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ωστόσο οφείλει το ελληνικό δημόσιο να έχει μια σιδηροδρομική άδεια στην κατοχή του για κάθε ενδεχόμενο. Άλλωστε, το δημόσιο διαθέτει αρκετό τροχαίο υλικό.



Τέλος, έχει διαπιστωθεί ότι 40 ντιζελομηχανές Ad TRANZ χρήζουν άμεσης ανακατασκευής. Η νέα διοίκηση της ΕΕΣΣΤΥ έφτιαξε 10 από αυτές και είμαστε σε συνεννόηση να ανακατασκευασθούν οι υπόλοιπες ενώ κάποιες μάλλον θα μετατραπούν σε αμιγώς ηλεκτρικές.

Η ίδια σκέψη υπάρχει και για κάποια rail bus, τα οποία θα μετατραπούν σε ηλεκτροκίνητα.

Επίσης, θα ανακατασκευασθούν οι 6 πρώτες ηλεκτράμαξες της SIEMENS, καθώς και οι DESIRO οι οποίες έχουν υποστεί εκτεταμένες ζημιές.

Γενικότερα, η ΓΑΙΑΟΣΕ έχει σχεδιάσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα ανακατασκευής του τροχαίου υλικού, συνολικά περί τα 40 - 45 εκατ., κάτι το οποίο είναι σημαντικό, όχι μόνο για την ΕΕΣΣΤΥ, αλλά για τη βελτίωση του ίδιου του τροχαίου υλικού και συνεπώς την βελτίωση των εγχώριων σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Στόχος της ΓΑΙΑΟΣΕ είναι, μετά από τρία χρόνια, το υπάρχον τροχαίο υλικό να είναι σε αντίστοιχο επίπεδο του μέσου όρου των ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών κρατών .

-Πέρα από το τροχαίο υλικό, υπάρχουν άλλοι σχεδιασμοί;

-«Μπαίνουμε» στη διαχείριση σκουπιδιών, έχουμε προβλέψει τέτοιου είδους χρήσης στις εκτάσεις που κατέχουμε.

Δεν πρόκειται για ΧΥΤΑ, αλλά για χώρους παραγωγής και διαχείρισης σκουπιδιών.
Το μοντέλο που θα ακολουθήσουμε είναι με συμπράξεις ή παραχωρήσεις.

Επίσης, στον τομέα της ενέργειας έχουμε υποβάλλει 6 προτάσεις για την ανάπτυξη αιολικών πάρκων.

Οι συνθήκες γι' αυτό το εγχείρημα είναι πιο ώριμες στη Βόρεια Ελλάδα, όπως για παράδειγμα στο Κιλκίς, όπου μπορεί να αναπτυχθεί πάρκο 6 ανεμογεννητριών 100 κιλοβάτ έκαστη ήτοι συνολικά 600 kw.