

## **Γ. Κεφαλογιάννης: Προς «πράσινο φως» στο Θριάσιο I, νέο logistics center στη Λάρισα, διαμόρφωση προγράμματος τελών στον σιδηρόδρομο**

2021/05/11 08:07 στην κατηγορία LOGISTICS

Την αισιοδοξία του για την επιτυχή έκβαση των διαπραγματεύσεων με την ΕΕ για το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο εξέφρασε, σήμερα, ο υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Γιάννης Κεφαλογιάννης, μιλώντας στο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών.

### **Του Φώτη Φωτεινού**

Ο υφυπουργός Μεταφορών υποστήριξε ότι το Θριάσιο Ε/Κ θα είναι στο εγγύς μέλλον ο «πυρήνας» των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι συνεχίζονται κανονικά οι διαδικασίες και για το γειτονικό Θριάσιο II, το οποίο θα κατασκευαστεί μέσω ΣΔΙΤ.

Παράλληλα, ο κ. Κεφαλογιάννης ανέφερε ότι η κυβέρνηση εξετάζει τη δημιουργία ενός νέου εμπορευματικού κέντρο στη Θεσσαλία και τη Λάρισα, προκηρύσσοντας μελέτη σκοπιμότητας.

Τέλος, τόνισε την ανάγκη αναβάθμισης των σιδηροδρομικών μεταφορών και την ολοκλήρωση των συνδέσεων με λιμάνια και ΒΙΠΕ, υπογραμμίζοντας ότι, το επόμενο διάστημα, θα υπάρξει διαβούλευση με την αγορά για τη διαμόρφωση ενός δεκαετούς - «φιλικού» προς την ανάπτυξη - προγράμματος χρέωσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

## **Τα βασικά σημεία της ομιλίας του υφυπουργού Μεταφορών**

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας δίνει στη χώρα ένα σημαντικό πλεονέκτημα ως εμπορική οδός μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν η «ραχοκοκαλιά» του διεθνούς εμπορίου, ο ρόλος της Ελλάδας γίνεται πιο ορατός στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Το λιμάνι του Πειραιά, μετά την ιδιωτικοποίησή του την τελευταία δεκαετία, έχει μετατραπεί, μέσω μαζικών επενδύσεων, σε μια άκρως ανταγωνιστική εναλλακτική σύνδεση από άκρο σε άκρο με ασιατικά λιμάνια για μεγάλους παγκόσμιους επιχειρηματικούς φορείς σε σύγκριση με τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, όσον αφορά τη διάρκεια μεταφοράς, την αξιοπιστία, τη συχνότητα των υπηρεσιών και το κόστος.

Η Ελλάδα βελτιώνει σταδιακά τη διεθνή κατάταξή της όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου και την απόδοση της εφοδιαστικής, εάν και εξακολουθεί να υστερεί από τους κύριους ανταγωνιστές της.

Θα απαιτηθούν περισσότερες εργασίες όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, την εφοδιαστική της ενδοχώρας και τη διασύνδεση της ελληνικής βιομηχανίας μεταφορών και εφοδιαστικής.

Προκειμένου να αυξήσει την ελκυστικότητά της ως περιφερειακού κόμβου εφοδιαστικής, η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί **σε τουλάχιστον 2 βασικά ζητήματα:**

-Μία από τις πρώτες μας προτεραιότητες είναι η λειτουργία μιας **αποτελεσματικής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.**

Γνωρίζουμε ότι, όσον αφορά την προσβασιμότητα, τη ποιότητα της υποδομής και της διατροπικής συνδεσιμότητας με άλλους τρόπους μεταφοράς, οι κύριοι ενδιαφερόμενοι έχουν μια μάλλον αρνητική άποψη, προτείνοντας, επομένως, ότι αυτά θα πρέπει να είναι τα επόμενα μεγάλα βήματα για την εκπλήρωση των διεθνών προτύπων.

Από αυτήν την άποψη, είμαι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσω ότι οι σημαντικές επενδύσεις στην ηλεκτροκίνηση και τη σηματοδότηση του σιδηροδρομικού δικτύου πλησιάζουν στην ολοκλήρωση, όπως η υιοθέτηση του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου αμαξοστοιχιών που θα επιτρέψει περαιτέρω αύξηση της παραγωγής και μείωση του κόστους.

Όσον αφορά τη διασύνδεση, σχεδιάζονται νέα έργα για τη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με όλους τους κύριους λιμένες εμπορευματικών μεταφορών, δηλαδή τη Θεσσαλονίκη, το Βόλο και την Καβάλα, καθώς και με σημαντικές εμπορευματικές και βιομηχανικές περιοχές στην ενδοχώρα.

Επιπλέον, εργαζόμαστε για την εξεύρεση λύσεων σε τουλάχιστον τρεις σημαντικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που πρέπει να αντιμετωπιστούν στο άμεσο μέλλον, ιδιαίτερα:

\*στην έλλειψη διαθέσιμων μηχανών που θα επιτρέψουν στις σιδηροδρομικές εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών να αυξήσουν σημαντικά τον φόρτο εργασίας τους,

\*στην έλλειψη οδηγών αμαξοστοιχιών, αποτέλεσμα κυρίως μιας αργής πρακτικής και διακοπής της πρακτικής άσκησης, η οποία με τη σειρά της οφείλεται στην έλλειψη λειτουργικού τροχαίου υλικού,

\*και τέλος στον εξορθολογισμό των χρεώσεων για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ξεκινώντας από το τελευταίο, πιστεύουμε ότι οι χρεώσεις χρηστών βασίζονται στο οριακό κόστος, χρειάζεται να διασφαλιστεί η βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής.

Δεδομένου ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χρειάζονται προβλέψιμα συστήματα χρέωσης, είμαι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσω ότι **πολύ σύντομα θα παρουσιάσουμε στους ενδιαφερόμενους και στην επενδυτική κοινότητα ένα δεκαετές φιλικό προς την ανάπτυξη πρόγραμμα χρέωσης**, με βάση το κόστος που βαρύνει άμεσα την υπηρεσία τρένου.

Επιπλέον, είναι ρητή πρόθεση να επενδύσουμε μέσω της ΓΑΙΑΟΣΕ σε νέο τροχαίο υλικό, εξετάζοντας ιδίως τις κατάλληλες τεχνολογίες.

Για αυτόν τον σκοπό, διερευνούμε, μαζί με μεγάλους διεθνείς φορείς, νέες επενδύσεις σε εγκαταστάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού.

-Μια δεύτερη βασική προτεραιότητα για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι η **ανάπτυξη πλήρων κέντρων μεταφοράς εμπορευμάτων**. Μέχρι στιγμής, δεν υπάρχουν τέτοιοι κόμβοι εφοδιαστικής στην Ελλάδα.

Στην Αττική, το Thriasio Logistics Center (TLC) πρόκειται να ξεκινήσει, εν αναμονή των **τελικών εγκρίσεων από τη ΓΔ Ανταγωνισμού** και αναμένεται να είναι ο «πυρήνας» των διατροπικών μεταφορών στην Ελλάδα στο εγγύς μέλλον, δεδομένης της γειτνίασής του με το λιμάνι του Πειραιά, καθώς και το γεγονός ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν πολλοί τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων (σιδηροδρομικών, οδικών).

Με την ολοκλήρωση, θα γίνει ένα από τα πιο σημαντικά σύγχρονα διατροπικά πάρκα εμπορευματικών μεταφορών και logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Επιπλέον, μια νέα διαδικασία υποβολής προσφορών για ένα δεύτερο ΣΔΙΤ στην ίδια τοποθεσία, το Thriasio II, ένας διατροπικός τερματικός σταθμός που θα αναπτυχθεί δίπλα στο TLC **αναμένεται να ξεκινήσει έως τον Ιούνιο του 2021**.

Όσον αφορά την περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας, ξεκίνησε η διαδικασία

ανάπτυξης του κέντρου εφοδιαστικής στο Γκόνο της Θεσσαλονίκης.

Θεωρούμε ότι η δημιουργία του Γκόνου είναι γεωστρατηγικής σημασίας, καθώς αφορά όχι μόνο την ελληνική αγορά, αλλά και την ευρύτερη Βαλκανική.

Όπως και στην περίπτωση του TLC, αυτό το έργο απολαμβάνει μοναδικά πλεονεκτήματα, όπως η εγγύτητα με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (8 χλμ.) και πολλές δυνατότητες μεταφοράς (σιδηροδρομικών και οδικών).

Τέλος, είμαι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσω ότι είμαστε έτοιμοι να **πραγματοποιήσουμε μια μελέτη σκοπιμότητας για τη δημιουργία ενός τρίτου κέντρου logistics στην κεντρική Ελλάδα**, στην περιοχή της Θεσσαλίας, κοντά στη Λάρισα, ώστε να αναπτυχθεί στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις του πρώην εργοστασίου ζάχαρης.

Συνοψίζοντας, θεωρούμε ότι, χωρίς να πληρούμε αυτούς τους δύο βασικούς όρους, η όλη συζήτηση για τη μετατροπή της Ελλάδας σε διεθνή πύλη εφοδιαστικής θα παραμείνει θεωρητική.

Ενόψει των επόμενων ετών, είμαστε αποφασισμένοι να αξιοποιήσουμε τις προοπτικές της Ελλάδας, ώστε να εισαχθεί **στις 30 πρώτες χώρες του δείκτη LPI στα επόμενα πέντε χρόνια** και στις κορυφαίες 20 χώρες στο τέλος της τρέχουσας δεκαετίας.

Για να το επιτύχουμε αυτό, πρέπει να στοχεύσουμε σε σταθερούς στόχους που θα πρέπει να μεταφραστούν σε συγκεκριμένα και μετρήσιμα αποτελέσματα.

Όσον αφορά την κυβέρνηση, η περαιτέρω ιδιωτικοποίηση των λιμένων, η ανάπτυξη εφοδιαστικής στην ενδοχώρα σε προσεκτικά επιλεγμένες περιοχές, η βελτίωση της σύνδεσης με τις υπάρχουσες και νέες οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές και η ψηφιοποίηση των τελωνειακών υπηρεσιών θα προσφέρει σαφή και μετρήσιμα οφέλη για την οικονομία της χώρας.

Περιμένουμε ότι όλοι οι σημαντικοί παράγοντες της αγοράς εφοδιαστικής θα επενδύσουν σε ψηφιακό μετασχηματισμό και αυτοματοποίηση της λειτουργίας τους, θα δημιουργηθούν συνέργιες και κοινοπραξίες, ιδίως μεταξύ εταιρειών 3PL / 4PL και ότι θα εδραιώσουν ακόμη περισσότερο την παρουσία τους στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Πιστεύω ότι με αυτούς τους τρόπους η χώρα μας θα επιτύχει εξαιρετικές βαθμολογίες και θα γίνει ένας ακόμη πιο ανταγωνιστικός περιφερειακός ευρωπαϊκός κόμβος εμπορευματικών μεταφορών και logistics.