



<https://www.metaforespress.gr>

Σε τροχιά ανάπτυξης ο ελληνικός σιδηρόδρομος: Τι είπαν ΡΑΣ, ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΘΕΚ, INTRAKAT και SIEMENS στο ITC 2022

2022/06/02 14:27 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες που υλοποιούνται και σχεδιάζονται στον ελληνικό σιδηρόδρομο αναφέρθηκαν οι ομιλητές του πάνελ για τον σιδηρόδρομο του 5^{ου} Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών - ITC 2022 που διοργανώθηκε από τις ειδησεογραφικές ιστοσελίδες ypodomes.com και metaforespress.gr.

Στο πάνελ συμμετείχε η Ιωάννα Τσιαπαρίκου, πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο Σπύρος Πατέρας, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ΟΣΕ, ο Maurizio Carotorto, διευθύνων σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο Περικλής Νικολάου, διευθύνων σύμβουλος ΓΑΙΑΟΣΕ, ο Βασίλης Μαγκλάρας, διευθύνων σύμβουλος «Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο», ο Δημήτρης Κούτρας, αντιπρόεδρος INTRAKAT και ο Δήμος Σαπίδης, διευθύνων σύμβουλος Siemens Mobility Greece.

Ιω. Τσιαπαρίκου: Μονόδρομος η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών

«Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών είναι μονόδρομος. Είναι ευρωπαϊκή επιλογή και οφείλει να είναι και ελληνική επιταγή. Είναι ένας νέος δρόμος ανάπτυξης για τη χώρα μας», ανέφερε η Ιωάννα Τσιαπαρίκου, πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Όπως τόνισε χαρακτηριστικά, ο σιδηρόδρομος τίθεται στο επίκεντρο των προσπαθειών για τον οικολογικό προσανατολισμό της Ευρώπης, για βιώσιμη κινητικότητα, κλιματική ουδετερότητα και αντιμετώπιση των συνεπειών της ουκρανικής κρίσης.

Παράλληλα, εξέφρασε τη διάθεση συνεργασίας με όλο το σιδηροδρομικό οικοσύστημα της χώρας, προκειμένου ο σιδηρόδρομος να καλύψει παραγωγικά κενά στη χώρα.

****Για την ευκολότερη περιήγησή σας και την εύρεση των ομιλητών, πατήστε “Παρακολούθηση στο YouTube”***

«Το μεγάλο στοίχημα και η μεγάλη πρόκληση για να μετατραπεί η Ελλάδα σε μεγάλο διαμετακομιστικό κόμβο και κέντρο logistics είναι η σύνδεση του σιδηροδρόμου με λιμάνια και ΒΙΠΕ, προκειμένου να αποκτήσουν έναν αξιόπιστο συνεργάτη – το τρένο», ανέφερε.

«Αυτή η λαμπρή προοπτική για τη χώρα μας σήμερα ενδυναμώνεται με τα σιδηροδρομικά έργα που έχουν μπει σε τροχιά υλοποίησης για τη σύνδεση των κύριων λιμανιών της χώρας με το τρένο», συμπλήρωσε και επεσήμανε τον κομβικό ρόλο του Θριασίου και του στρατοπέδου Γκόνου για την παροχή logistics μεγάλης κλίμακας.

Έκανε γνωστό ότι η ΡΑΣ έχει ξεκινήσει σειρά συναντήσεων με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, επιβεβαίωσε το επενδυτικό ενδιαφέρον στην Ελλάδα, κάνοντας λόγο για τις βαθιές αλλαγές που έφερε το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο.

Σπ. Πατέρας: Αναγκαία η επιπλέον χρηματοδότηση του ΟΣΕ για τη βελτίωση του δικτύου

Από την πλευρά του, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ Σπύρος Πατέρας αναφέρθηκε στην ανάγκη επιπλέον χρηματοδότησης του Οργανισμού, αλλά και στην πρόοδο εγκατάστασης της τηλεδιοίκησης, με αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου ταξιδιού Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Σχετικά με τη βελτίωση της σιδηροδρομικής υποδομής, τόνισε ότι «έχουμε καλά νέα, γίνεται μεγάλη προσπάθεια στον κεντρικό άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και η τηλεδιοίκηση προχωρά. Έως το τέλος του 2022 πιστεύουμε ότι η τηλεδιοίκηση θα

είναι ενεργή σε αυτό τον άξονα», ανέφερε.

«Το 3 ώρες και 55 λεπτά που κάνει ο συρμός στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη, θα κατέβει στο 3 ώρες και 45' και πιο κάτω, κάτι που θα αυξήσει και τη χωρητικότητα του δικτύου κατά 20% - 30% τουλάχιστον», είπε.



Ωστόσο, σημείωσε ότι ελλείπει κονδυλίων, ο ΟΣΕ δεν μπορεί να προχωρά σε προληπτική συντήρηση, όπως θα ήθελε, η οποία απαιτεί 50 εκατ. ευρώ τον χρόνο.

«Η προληπτική συντήρηση είναι μια παθογενής ιστορία εδώ και χρόνια», είπε ο κ. Πατέρας, αναφέροντας ότι φέτος ο Οργανισμός έλαβε 25 εκατ. ευρώ από το υπουργείο Μεταφορών για το σκοπό αυτό.

«Ο ΟΣΕ κάνει λεπτομερή σχεδιασμό προληπτικής συντήρησης για το μέλλον, αλλά η χρηματοδότηση λείπει τα τελευταία χρόνια», προσέθεσε εξ ου «τώρα η συντήρηση είναι διορθωτική».

«Οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι μεγαλύτερες από τη χρηματοδότηση και τα τέλη πρόσβασης είναι επίσης προβληματικό θέμα, καθώς λείπει μία σχετική συμφωνία», ανέφερε ο κ. Πατέρας, τονίζοντας παράλληλα ότι «το χρέος του σιδηροδρόμου είναι κοντά στο να διαγραφεί τελείως και να γίνει ο ΟΣΕ μία από τις πιο “υγιείς” επιχειρήσεις στην Ελλάδα, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να μπορεί να αποκτήσει το επόμενο διάστημα και πρόσβαση σε χρηματοδοτικά εργαλεία».

M. Carotorto: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενισχύει τον τομέα των Logistics με οφέλη για την Ελλάδα

Στην επένδυση στις ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου, τόσο στην Ελλάδα, όσο και στο εξωτερικό, καθώς και στην ανάγκη η χώρα να επιδιώξει συστηματικά την ανάπτυξη κέντρων διασυνδεδεμένων μεταφορών, αναφέρθηκε ο Maurizio Carotorto, διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

«Η Ελλάδα είναι σταυροδρόμι τριών ηπείρων», είπε χαρακτηριστικά, «είναι στρατηγικός κόμβος για την ευρύτερη περιοχή και με τις αυξημένες επενδύσεις που γίνονται η χώρα έχει αναβαθμιστεί ως κόμβος logistics».

Αναφέρθηκε ακολούθως στους πυλώνες που θα ανοίξουν τον δρόμο για τις διατροπικές μεταφορές. «Πρέπει να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο με τη δημιουργία νέων διαλειτουργικών κέντρων μεταφορών», επισήμανε ο κ. Carotorto, τονίζοντας ότι θα αυξήσουν την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών μεταφορών και θα δημιουργήσουν υψηλή προστιθέμενη αξία για την οικονομία.



Ιδιαίτερη έμφαση έδωσε στα έργα για τη διασύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας, όπως και στην ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής από την Αθήνα ως το λιμάνι της Πάτρας, που θα βελτιώσουν τις δυνατότητες μεταφοράς και αποθήκευσης φορτίου.

Για τον λόγο αυτό, όπως υπογράμμισε, θα απαιτηθεί η κατασκευή ειδικών υποδομών, όπως χώρων αποθήκευσης που θα συνδέονται με τον σιδηρόδρομο. «Αυτές οι

υποδομές διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα της σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου», ανέφερε ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, φέρνοντας ως παράδειγμα το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, αλλά και το κέντρο logistics που σχεδιάζεται να αναπτυχθεί στο Στρατόπεδο Γκόνου της Θεσσαλονίκης.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναπτύσσοντας, όπως σημείωσε, στρατηγικές συνεργασίες και συνέργειες, ως η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς φορτίου στην Ελλάδα, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, ώστε η χώρα «να κεφαλαιοποιήσει ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας που είναι η εγγύτητα στη Μέση Ανατολή και την Ανατολή εν γένει».

«Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επενδύσει στην παροχή περισσότερων υπηρεσιών στη μεταφορά φορτίου τόσο στο εσωτερικό της χώρας, όσο και στο εξωτερικό. Αυξάνοντας την αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, στοχεύει στην προσέλκυση περισσότερων πελατών», τόνισε ο κ. Capotorto.

«Η διασύνδεση με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης θα συμβάλλει στην σιδηροδρομική σύνδεση με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και των Βαλκανίων και μέσω της διασύνδεσης υπερσύγχρονων κέντρων logistics.

Με αυτό τον τρόπο, οι υπηρεσίες που παρέχει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους πελάτες της σε μεταφορά φορτίου και επιβατών θα βελτιωθούν σημαντικά.

Ταυτόχρονα, θα προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες logistics στο εσωτερικό της χώρας και στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης», υπογράμμισε, τονίζοντας πως η Ελλάδα πρέπει να επιδιώξει συστηματικά την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών, αξιοποιώντας και τους πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης.

Π. Νικολάου: Έως το 2027 10 τρένα υδρογόνου στις ράγες

Στην τοποθέτηση του, ο Περικλής Νικολάου, διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ αναφέρθηκε στις δράσεις και στα έργα που προωθεί η εταιρεία, με στόχο την αναβάθμιση του δικτύου, αλλά και την μετάβαση σε πιο «πράσινες» μετακινήσεις.

Όπως είπε, οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν να προσφέρουν φιλικές προς το περιβάλλον μετακινήσεις και μεταφορές.

Για αυτό το λόγο, η εταιρεία έχει στα σχέδια της την απόκτηση τρένων υδρογόνων και μάλιστα αποκάλυψε, πως το χρονοδιάγραμμα προβλέπει ότι μέχρι το 2027 θα υπάρχουν στις «ράγες» τα πρώτα 10 τρένα.



Ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ δήλωσε παράλληλα πως θα αυξηθεί το μερίδιο του τρένου στις εμπορευματικές μεταφορές της ΕΕ.

«Από το 18% που είναι σήμερα, θα φτάσει το 30% το 2030 και το 50% το 2050. Για να γίνει αυτό όμως, χρειάζονται τρεις συνθήκες. Υποδομές. Απελευθέρωση της αγοράς και ύπαρξη εμπορευματικών κέντρων.

Γι' αυτό το λόγο, η ΓΑΙΑΟΣΕ προωθεί δύο εμπορευματικά κέντρα, το πρώτο είναι το Θριάσιο Ι και το άλλο είναι το πρώην στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, το οποίο χαρακτηρίστηκε πρόσφατα «Έργο Στρατηγικής Σημασίας».

Β. Μαγκλάρας: Το Θριάσιο είναι μια κολοσσιαία επένδυση της τάξης των 150 εκατ. ευρώ

Από την πλευρά του, ο διευθύνων σύμβουλος της “Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο” Βασίλης Μαγκλάρας τόνισε πως ο τομέας των logistics γνωρίζει ραγδαία ανάπτυξη, η οποία θα ενταθεί τα επόμενα χρόνια, δημιουργώντας επενδυτικές ευκαιρίες και

θέσεις εργασίας τόσο για τη χώρα μας όσο και παγκοσμίως.

Σε αυτό το πλαίσιο, όπως υπογράμμισε, «η Ελλάδα κατέχει μια άκρως προνομιακή γεωγραφική θέση την οποία καλείται να αξιοποιήσει προς όφελος της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της ανάπτυξης της αναλαμβάνοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στον τομέα των logistics».

Στη συνέχεια, ο κ. Μαγκλάρας ανέπτυξε τη σημασία που θα έχει για την Ελλάδα και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη η κατασκευή του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου το οποίο αποτελεί το πρώτο ολοκληρωμένο, υπερσύγχρονο εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα μας.

Όπως ανέφερε «πρόκειται για μια κολοσιαία επένδυση 150 εκατ. ευρώ, στρατηγικής σημασίας και η οποία αφορά στην κατασκευή ενός logistic park το οποίο αναβαθμίζει τις υποδομές της Ελλάδας και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να επιτύχουμε έναν σημαντικό εθνικό στόχο: την ανάδειξη της Ελλάδας σε ένα υπερσύγχρονο, διεθνές hub στον τομέα των logistics».

Δ. Κούτρας: Στις συμβάσεις του Ανταγωνιστικού Διαλόγου να προστεθεί η συντήρηση

Αντίστοιχα, ο αντιπρόεδρος της INTRAKAT Δημήτρης Κούτρας, αφού πρώτα έκανε μια ιστορική αναδρομή στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου και τις όποιες καθυστερήσεις που παρουσιάστηκαν, υποστήριξε ότι «στα έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου της ΕΡΓΟΣΕ θα πρέπει να προστεθεί στις συμβάσεις και πενταετής συντήρηση, με υποχρεωτικά παρόντα συγκεκριμένο προσωπικό, με ξεχωριστή μηναία αμοιβή, για να αποφευχθούν παρατράγουδα και κενά, έως ότου αναληφθεί πλήρως το έργο από τον οποιοδήποτε λειτουργό».

Επίσης, χαρακτήρισε αναγκαία και οικονομικά βιώσιμη τυχόν κατασκευή μόνης επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής που θα εξυπηρετεί τη Νότια Ακτογραμμή της Κρήτης (Ελαφόνησος – Φοινικόδασος Βάι).



«Είναι περιβαλλοντικά επιβεβλημένο για ν' αφήσει ανέπαφο αυτό το μοναδικό Αφρικάνικο Κρητικό τοπίο και παράλληλα να εξυπηρετεί τα εκατομμύρια τουριστών στο νησί. Να μην γίνει οδικό δίκτυο αλλά σιδηροδρομικό, δηλαδή ο Νότιος Άξονας της Κρήτης να είναι σιδηροδρομικός», σχολίασε.

Γενικότερα, κ. Κούτρας τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι οι επικείμενοι διαγωνισμοί που ανακοινώθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ είναι στη σωστή κατεύθυνση, τονίζοντας ότι συνδυασμένες μεταφορές δεν νοούνται χωρίς σιδηρόδρομο.

Δ. Σαπίδης: Αναγκαία η ψηφιοποίηση στον σιδηρόδρομο

«Οι ψηφιακές λύσεις είναι αρωγός για την εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων», όπως δήλωσε ο διευθύνων σύμβουλος της Siemens Mobility Greece, Δήμος Σαπίδης.

Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά, καλούμαστε «να κάνουμε το επόμενο βήμα, να εντάξουμε στις συγκοινωνίες την ψηφιοποίηση. Να δούμε πώς μπορούμε να χτίσουμε, να συντηρήσουμε και να λειτουργήσουμε τον σιδηρόδρομο αξιοποιώντας ψηφιακές λύσεις με στόχο την αξιοπιστία, την ασφάλεια και τη διαθεσιμότητα», τόνισε.

Ο κ. Σαπίδης έκανε λόγο για αυτοματοποιημένα συστήματα, αλλά και για απαιτήσεις που ανεβαίνουν συνεχώς.

«Πρέπει να μελετάμε το κόστος το κεφαλαίου, να δίνουμε αξία στον επιβάτη, ενώ ταυτόχρονα καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε διασυνδέσεις, διαλειτουργικότητα, και την ασφάλεια δεδομένων στο πλαίσιο της ψηφιοποίησης», είπε.



Και συμπλήρωσε ότι: «Η απάντηση σε όλα είναι να καταφέρουμε να εξασφαλίσουμε 100% διαθεσιμότητα του συστήματος, κάτι το οποίο μπορεί να επιτευχθεί. Έτσι ώστε, να κερδίσουμε σε πολλά επίπεδα και να δώσουμε λύσεις σε όλα μας τα προβλήματα, που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα, το κόστος, την αξιοπιστία».

«Ακούγεται ουτοπικό όμως είναι πραγματικότητα. Μπορούμε να εγγυηθούμε το 100% στη διαθεσιμότητα. Αυτό που θεωρούμε σημαντικό είναι το πώς θα εντάξουμε πλατφόρμες που θα μπορούν να επιτύχουν ψηφιακές λύσεις τεχνολογίας για καθημερινά οφέλη για το τροχαίο υλικό.

Αυτές οι πρακτικές θα ενταχθούν σε ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα, προκειμένου να χτίσουμε έναν στόλο με βασικό γνώμονα το πώς θα λειτουργήσει και πώς θα συντηρηθεί».

Όπως έκανε γνωστό, το συγκεκριμένο ψηφιακό σύστημα: «Ήδη εφαρμόζεται στις υποδομές, στη βιομηχανία, ενώ ήδη παίρνει τη θέση του και στις συγκοινωνίες».

Καταλήγοντας, ο κ. Σαπίδης εξέφρασε την αισιοδοξία του για το μέλλον, τονίζοντας ότι η ψηφιοποίηση αποτελεί δομικό στοιχείο, προκειμένου να ληφθούν αποφάσεις, γνωρίζοντας το μέλλον τους.