

Θ. Βούρδας: Οι βασικοί άξονες του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών

Τους βασικούς άξονες του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών παρουσίασε στο 1^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Θάνος Βούρδας.

Σύμφωνα με τον κ. Βούρδα, ορόσημο για το μέλλον των μεταφορών αποτελεί το γεγονός ότι το υπουργείο βρίσκεται ήδη σε διαδικασία ανάπτυξης ενός συνολικού Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών, που θα αποτελέσει τη βάση για τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών, καθώς και για την εφαρμογή πολιτικής, κατά την περίοδο έως το 2037.

Το Σχέδιο αυτό θα διευκολύνει την αναγνώριση και τεκμηρίωση των αναγκών μελλοντικών πολιτικών και επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών.

Πρόκειται να αναπτυχθεί παράλληλα με την ανάπτυξη δεξιοτήτων στρατηγικού σχεδιασμού εντός του Υπουργείου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, **το masterplan θα περιέχει:**

-ένα ολοκληρωμένο Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών, με ορίζοντα το 2037, και ενδιάμεσο ορίζοντα το 2027,

-την προετοιμασία απαραίτητων υποστηρικτικών εργαλείων (transport model, CBA model, Web-Based Data Room)

-επιλεγμένες δράσεις για την ανάπτυξη ικανοτήτων (εκπαίδευση, θεσμική υποστήριξη, κ.α.) προς υποστήριξη της λειτουργίας μονάδας Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών (SPU) εντός του Υπουργείου.

Έτσι, για πρώτη φορά δημιουργείται ένας τεκμηριωμένος χάρτης για τον προγραμματισμό έργων υποδομών των μεταφορών, ο οποίος θα στηρίζεται στην εκμετάλλευση όλων των μεταφορικών μέσων, δηλαδή προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές.

Η ομιλία του γ.γ. Θάνου Βούρδα

Αγαπητοί φίλοι,

Η χώρα μας βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, που σημαίνει πως η εκμετάλλευση της γεωστρατηγικής της θέσης πρέπει να αποτελεί άμεση πολιτική προτεραιότητα.

Παράδειγμα πρώτο ο Πειραιάς. Ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Ενώνει τις αγορές της Ασίας με εκείνες της Ευρώπης μέσω της διώρυγας του Σουέζ. Έτσι, η διαμεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των λιμένων της

Μεσογείου, έχοντας τον Πειραιά ως σημείο αναφοράς και η ενδοχώρια χερσαία μεταφορά με τρένο ή οδικώς στα Βαλκάνια, μπορούν να καταστήσουν τη χώρα μας εάν διεθνές Hub συνδυασμένων μεταφορών για την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Επιπλέον παράδειγμα, ο εκσυγχρονισμός της Σιδηροδρομικής Γραμμής από το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολη ως το Λιμάνι του Μπουργκάς, όπου μπορούν τα εμπορεύματα να μεταφέρονται από και προς τη Μαύρη Θάλασσά παρακάμπτοντας τα στενά του Βοσπόρου.

Με τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό πως ο τομέας των μεταφορών και των Logistics αποτελεί έναν από τους ανερχόμενους και δυναμικούς κλάδους της οικονομίας και από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης της χώρας. Για αυτό το λόγο, για εμάς στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποτελεί κεντρική πολιτική επιλογή.

Βασικός στόχος της αναπτυξιακής στρατηγικής για την εφοδιαστική αλυσίδα είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας στον κλάδο σε διεθνές επίπεδο.

Στην κατεύθυνση αυτή, επιμέρους στόχοι όπως η προώθηση της πολυτροπικής μεταφοράς, η σύσταση και λειτουργία κατάλληλα χωροθετημένων εμπορευματικών κέντρων, η έμφαση στην ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε επίπεδο διαχείρισης της αλυσίδας και της κατάρτισης σε αυτές, αναμένεται να συμβάλουν στην ανάπτυξη των υπολοίπων τομέων της Εθνικής Οικονομίας (βιομηχανία, εξαγωγές, εμπόριο, τουρισμός, αγροτική παραγωγή) και στη μείωση της ανεργίας.

Στο πλαίσιο αυτό και με βάση το Σχέδιο Δράσης για την Εφοδιαστική Αλυσίδα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία και με τα συναρμόδια Υπουργεία Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος και προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η συμβολή του τομέα των logistics στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, ενθαρρύνει πολιτικές με στόχο την ανάπτυξη των δικτύων, των υποδομών εφοδιαστικής και την διευκόλυνση των διατροπικών μεταφορών.

Η προσέλκυση transit εμπορευματικών ροών και η παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας αποτελεί προτεραιότητα για την Ελλάδα. **Για το σκοπό αυτό δίνεται έμφαση στα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα μεταφορών.**

Ήδη με την ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού, του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, της Ιονίας Οδού αλλά και τη σταδιακή ολοκλήρωση του Ε65, δημιουργείται ένα οδικό δίκτυο ασφαλές, σύγχρονο και γρήγορο που βοηθά σημαντικά τις οδικές μεταφορές και τους υποψήφιους επενδυτές στον κλάδο των Logistics.

Ταυτόχρονα, με την ολοκλήρωση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη-Εκδομένη, που αποτελεί σημαντικό

κομμάτι του TEN-T αλλά και με τη λειτουργία του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου, που μπορεί να αποτελέσει τη σημαντικότερη υποδομή στην εφοδιαστική αλυσίδα για την Ανατολική Ευρώπη, δίνεται έμφαση στις μεταφορές σταθερής τροχιάς και καθιστά τη χώρα πρωτοπόρο στον τομέα αυτό στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο έχει ιδιαίτερη στρατηγική σημασία διότι: α) οι συνδέσεις με τις υπό ένταξη στην Ε.Ε. χώρες των Δυτικών Βαλκανίων θα δημιουργήσουν υπολογίσιμη προστιθέμενη αξία σε όρους εμπορευματικών ροών, β) υφίσταται κορεσμός των στενών του Βοσπόρου και τάση στη διεθνή αγορά για αναζήτηση εναλλακτικών διαύλων και γ) συνδέονται σιδηροδρομικά σημαντικές Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) της χώρας.

Η εκτέλεση των έργων σύνδεσης του Κιάτου με το λιμένα της Πάτρας αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω τις διατροπικές μεταφορές, καθώς η Πάτρα πρόκειται να εξελιχθεί σε βασικό κόμβο εμπορευματικών ροών από/προς τους λιμένες της Αδριατικής Θάλασσας, δεδομένης της δυνατότητας περαιτέρω προώθησης των φορτίων από/προς αυτήν μέσω του σιδηροδρόμου και της δυναμικής του Αδριατικού Διατροπικού Διαδρόμου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι καταγράφεται διαρκώς αυξανόμενο ενδιαφέρον στη διεθνή αγορά εμπορευματικών μεταφορών για την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων και προοπτικών που παρέχουν οι βασικοί λιμένες της χώρας, κυρίως αναφορικά με τη δυνατότητα προώθησης εμπορευμάτων στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα, οι λιμένες του Νέου Ικονίου, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, μέσω της σύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας πρόκειται να προσελκύσουν σημαντικό όγκο εμπορευματικών ροών, ως κόμβοι του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Εδώ σημαντικό ρόλο θα παίξει η Σιδηροδρομική Εγνατία.

Ένα έργο που πρόκειται να ενώσει τα λιμάνια στις βόρειες Ελλάδας, να ενώσει όλους τους κάθετους άξονες εξόδου σε Βαλκάνια, Κεντρική, Ανατολική και Δυτική Ευρώπη και να γίνει ο διάδρομος που θα μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα από την Κωνσταντινούπολη προς τη Θεσσαλονίκη και την Αδριατική και αντίστροφα.

Ο λιμένας του Νέου Ικονίου έχει ήδη εξελιχθεί σε βασικό κόμβο εμπορευματικών ροών, κυρίως από εμπορευματοκιβώτια, προερχόμενα από χώρες της Ασίας. Η ολοκλήρωση, επιτέλους, των έργων θεμελιώδους σημασίας για τη σιδηροδρομική υποδομή αναμένεται να συμβάλει σε αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες που θα συνδυάζουν τη θαλάσσια και σιδηροδρομική μεταφορά.

Στον τομέα των συνδυασμένων και διατροφικών μεταφορών, εκτός από τα σημαντικά έργα αναβάθμισης και επέκτασης των δικτύων, τα Εμπορευματικά Κέντρα, ως κρίσιμες υποδομές, αποτελούν μία σημαντική προϋπόθεση για τον εξορθολογισμό των λειτουργιών και δράσεων της μεταφορικής αλυσίδας. Η ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων ανταποκρίνεται στις νέες τάσεις ανάπτυξης και πρωτοπορίας που εκδηλώνονται στην αγορά των logistics.

Θα πρέπει να ακολουθηθεί το επιτυχημένο παράδειγμα άλλων ευρωπαϊκών χώρων, οι οποίες, κατά τα τελευταία χρόνια, εστιάζουν στην ίδρυση ενός δικτύου μεταφορών που αποδίδει ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση των διατροφικών μεταφορών και στην ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων.

Η συνεισφορά των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας υπολογίζεται περίπου στο 10,8%, ενώ υπάρχουν πολλές περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου. Πλήθος μελετών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο (IOBE, ΣΕΒ, WB, McKinsey) αναφέρονται στα logistics ως τον κλάδο που θα αποτελέσει έναν από τους κομβικούς μοχλούς ανάκαμψης της χώρας, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα.

Για να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της εξέλιξης της χώρας σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, απαιτούνται ορισμένες προϋποθέσεις, στις οποίες αντιστοιχούν οι εξής δράσεις που προωθούνται από την κυβέρνηση:

Ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός

Αναβάθμιση και βελτίωση των υποδομών, που θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς προϊόντων, την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου όγκου μεταφορικού φορτίου και τη μεγαλύτερη ασφάλεια της μεταφοράς.

Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη λιμένων. Το συγκριτικό πλεονέκτημα των ελληνικών λιμένων σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές πύλες εισόδου εμπορευματικών φορτίων αποτυπώνεται τόσο μέσα από τη ραγδαία ανάπτυξη του Πειραιά τα τελευταία χρόνια, όσο και από τη δυναμική των περιφερειακών λιμένων, ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης.

Ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. **Τα Εμπορευματικά Κέντρα του Θριασίου Πεδίου και της Θεσσαλονίκης**, αποτελούν θεμελιώδεις πυλώνες για την αποτελεσματική λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, παρέχοντας άμεση πρόσβαση σε στρατηγικούς μεταφορικούς κόμβους και σύγχρονες υπηρεσίες.

Στόχος της πολιτικής αυτής είναι η ένταξη των διατροφικών κόμβων και Εμπορευματικών Κέντρων της Ελλάδας σε ένα ευρύτερο δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων και διατροφικών μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, κατά τρόπο

που να οδηγεί σε ανάπτυξη συνεργιών από τη λειτουργία τους και στην ανάδειξη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης σε κόμβους διαβαλκανικής σημασίας, δεδομένης της επάρκειας λιμενικών, σιδηροδρομικών και οδικών υποδομών για την προώθηση των διατροφικών συνδέσεων.

Υιοθέτηση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ΕΣΜ)

Η υιοθέτηση και χρήση Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών, με στόχο τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών με τη χρήση της τεχνολογίας, είναι κρίσιμος παράγοντας για την προσαρμογή του εθνικού συστήματος μεταφορών στο μοντέλο της έξυπνης και πράσινης ανάπτυξης.

Εφαρμογή καινοτόμων χρηματοδοτικών εργαλείων και μηχανισμών

Για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού, λόγω των περιορισμών στην κατανομή των δημόσιων δαπανών, σχεδιάζεται η αξιοποίηση χρηματοδοτικών εργαλείων και εναλλακτικών ευρωπαϊκών πόρων για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής.

Η εισροή σημαντικών πόρων για τις δραστηριότητες του κλάδου και η συνέργεια διαφόρων εργαλείων (ΕΣΠΑ, Juncker Plan, Αναπτυξιακός Νόμος, CEF κ.λπ.), σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των τελωνείων και συναφών διοικητικών διαδικασιών αλλά και της εκπαίδευσης, της κατάρτισης και της διεθνούς πιστοποίησης σε δραστηριότητες εφοδιαστικής, θα αυξήσουν την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του μεταφορικού συστήματος.

Όπως γίνεται αντιληπτό, η δημιουργία ενός συνεκτικού δικτύου αποτελούμενου από κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και Εμπορευματικά Κέντρα συνιστά δράση προτεραιότητας της πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αναγκαία συνθήκη για την επίτευξη καίριων στόχων βιώσιμης ανάπτυξης και κινητικότητας, όπως:

- η προώθηση των εμπορευματικών μεταφορών και η αναβάθμιση της ποιότητάς τους
- η βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς και η προαγωγή των διατροφικών μεταφορών
- η καλύτερη κατανομή και διαχείριση της εμπορευματικής κίνησης
- η τόνωση της απασχόλησης
- η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων

-η διαμόρφωση οικονομιών κλίμακος και η αποκόμιση σημαντικού οφέλους σε όρους εξοικονόμησης κόστους και χρόνου

-η αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου και η αξιοποίηση των διερχόμενων ροών

-η αξιοποίηση μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον

-η προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.

Επιτρέψτε μου, όμως, να πω και 2 λόγια για τις δράσεις και τους στόχους του υπουργείου πέραν των συνδυασμένων μεταφορών.

Κεντρική επιλογή για το επόμενο χρονικό διάστημα η **εφαρμογή αναλογικών διόδων στις οδικές υποδομές**. Δηλαδή ελεύθερη αδιάκοπη ροή αυτοκινήτων στους αυτοκινητοδρόμους, κάτι που θα εξοικονομεί καύσιμο για τον οδηγό και θα μειώνει τη συμφόρηση στους σταθμούς διοδίων.

Το όφελος για το δημόσιο θα είναι η προσέλκυση χρηστών μέσω της ευνοϊκότερης τιμολογιακής πολιτικής λόγω αναλογικής χρέωσης, που θα είναι βασισμένη στην απόσταση που διανύεται και για τον παραχωρησιούχο θα είναι το μικρότερο κόστος λειτουργίας τους αυτοκινητοδρόμου.

Ο διαγωνισμός για τα αναλογικά διόδια προγραμματίζεται για τέλος του '17 με ορίζοντα υλοποίησης ως το τέλος του '18. Ηδη για το σκοπό αυτό ιδρύθηκε και λειτουργεί η **Υπηρεσία Οδικών Τελών**.

Ιδιαίτερα σημαντικό κομμάτι των παρεμβάσεων που σχεδιάζονται και υλοποιούνται από το Υπουργείο είναι η αναμόρφωση των Αστικών Συγκοινωνιών. Στόχος μας είναι η βελτίωση των υπηρεσιών προς τον πολίτη, η διαφάνεια, η ανταποδοτικότητα και η κοινωνική συνοχή.

Στην Αττική επιδιώκουμε μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων που σημαίνει αναδιάρθρωση και διασπορά του δικτύου του ΟΑΣΑ. **Με τον τρόπο αυτό θα αυξηθούν και τα έσοδα του ΟΑΣΑ**. Παράλληλα εντατικοποιούμε τους ρυθμούς για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου, το οποίο θα αποτελεί την ασπίδα προστασίας των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών της Αττικής.

Επίσης εξορθολογούμε τις διοικητικές και οικονομικές λειτουργίες των υπηρεσιών, μέσω της υλοποίησης στην πράξη της ομιλοποίησης των εταιριών του ΟΑΣΑ.. Στοχεύουμε σε καλύτερο management, στην ενίσχυση του ανθρωπίνου δυναμικού, αλλά και στην ανανέωση του στόλου. Η ανάπτυξη του ομίλου ΟΑΣΑ είναι άμεση προτεραιότητα.

Φίλοι και φίλες,

Ο τομέας των μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών, συμβάλλει καθοριστικά στην οικονομική ανάπτυξη και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη. Ιδιαίτερα κατά την τρέχουσα δυσμενή οικονομική συγκυρία, η αποτελεσματική, αποδοτική και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά ανθρώπων και αγαθών μπορεί να διαδραματίσει πρωταρχικό ρόλο στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και να αποτελέσει ισχυρό αναπτυξιακό εργαλείο.

Μέσω του στρατηγικού σχεδιασμού και της ορθής αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας, ο τομέας των μεταφορών μπορεί να συμβάλει στην αύξηση του ΑΕΠ, στη δημιουργία επενδυτικών ευκαιριών και οικονομιών κλίμακας και στη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Πέραν των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων που προανέφερα, σχεδιάζεται περαιτέρω ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών και αύξηση του ποσοστού συμμετοχής τους στο σύνολο του τομέα των μεταφορών, με χαρακτηριστικότερα παραδείγματα την υλοποίηση των επενδύσεων που προβλέπονται με βάση τη σύμβαση παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, την επέκταση της σύμβασης του «Ελευθέριος Βενιζέλος», αλλά και την κατασκευή και παραχώρηση εκμετάλλευσης του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Κρήτης. Επιπλέον μέσω της στοχευμένης αξιοποίησης των υπολοίπων αεροδρομίων της χώρας.

Παράλληλα σχεδιάζεται η ανάπτυξη των μεταφορών με υδροπλάνα και η δημιουργία δικτύου υδατοδρομίων. Άμεσα προωθείται σχετική νομοθετική παρέμβαση με πρωταρχικό στόχο την επιτάχυνση των διαδικασιών. Η λειτουργία των υδροπλάνων και η δημιουργία ενός δικτύου υδατοδρομίων, σε συνδυασμό με τα λοιπά διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, θα τονώσει την τουριστική κίνηση και την οικονομία, ιδιαίτερα των νησιωτικών περιοχών.

Μέχρι το φθινόπωρο τίθενται σε εφαρμογή τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), σε συνδυασμό με σχέδια αστικής ανάπλασης. Μέσω των ΣΒΑΚ στοχεύουμε στην ανάπτυξη μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, με άξονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος και την κοινωνική συνοχή.

Φίλες και φίλοι,

Οι μεταφορές και οι επιμέρους δράσεις τους αποτελούν οργανικό τμήμα της συνολικής αναπτυξιακής πολιτικής της κυβέρνησης. Στόχος είναι η συντονισμένη προσπάθεια και η συνεργασία με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για τη δημιουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού πλαισίου για τις μεταφορές, το οποίο με τη σειρά του θα λειτουργήσει ως βασικός μοχλός ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας.

Σας ευχαριστώ.