

28 Ιουνίου 2017

**« ΕΠΕΝΔΥΟΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ »**

**Τρίτη Ενότητα:**

**Σιδηρόδρομος και ανάπτυξη: Τα έργα που ολοκληρώνονται κι εκείνα που έρχονται**

**Εισήγηση Αντιπροέδρου ΣΑΤΕ κ. Ανδρέα Γερακάκη με θέμα:**

**Κατασκευαστικός κλάδος, σιδηροδρομικές μεταφορές και προσδοκίες ανάκαμψης**

Αγαπητές κυρίες και κύριοι

Κατά αρχήν ευχαριστώ εκ μέρους του ΣΑΤΕ για την πρόσκληση που μας απευθύνετε. Θα προσπαθήσω να είμαι σύντομος ώστε να μην κουράσω με τα ευνόητα και να εντοπίσω τα σημαντικά σημεία που αφορούν στην ανάπτυξη του κλάδου, άρα και της οικονομίας, που μπορεί να προέλθει από τις ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών.

Αυτό είναι και η βασική θέση του Συνδέσμου μας ότι είναι κομβικός ο ρόλος του Κλάδου στην Οικονομία.

**I - Εισαγωγή: Κομβικός ο ρόλος των Κατασκευών στην Οικονομία**

Κατά την άποψη του ΣΑΤΕ οι σημαντικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος, τελικώς συνεπάγονται την αδυναμία εξόδου της Χώρας από τον φαύλο και παρατεταμένο κύκλο της ύφεσης και της ανεργίας. Όπως επανειλημμένα σημειώνουμε, ιδιαιτέρως από το 2009 και μετά, όταν ο ιδιωτικός τομέας δεν επενδύει σε κανένα κλάδο της οικονομικής παραγωγής το ίδιο το Κράτος δημιουργεί συνθήκες ανάπτυξης μέσω των υποδομών και κατασκευών, αυξάνοντας τις δημόσιες επενδύσεις, μεταβάλλοντας το κλίμα και την ελκυστικότητα των ιδιωτικών επενδυτικών σχεδίων.

Αυτό το στοιχείο δεν υπήρξε μέχρι και σήμερα.

Δεν θα σας κουράσω με τα στοιχεία – Θα επισημάνω μόνο ότι:

- Η μείωση των εργοληπτικών εταιρειών ξεπερνά το 35% τα τελευταία έτη
- Η άμεση συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ ανέρχεται σε μόλις 2,1%, τέσσερις φορές χαμηλότερο από το 2006
- Από 401.000 απασχολούμενους το Γ τρίμ. του 2008 στις κατασκευές φθάσαμε το Δ τρίμηνο του 2016 να απασχολούνται μόλις 141,8 χιλ το Δ τρίμηνο του 2016, δηλαδή το 64,6% των απασχολούμενων το 2008 στις κατασκευές βρίσκονται σήμερα εκτός κλάδου.
- Κατάρρευση της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας από το 2008 και μετά - Χαρακτηριστικά τα 4 πιο πρόσφατα έτη το επίπεδο δραστηριότητας ανέρχεται κατ' έτος μόλις στο 1/10 του 2005!!! Με άλλα λόγια χρειάζονται 10 έτη για να πετύχουμε το επίπεδο ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας που επετεύχθη το 2005!!!

Η Χώρα, αλλά και η επιχειρηματικότητα, έχει επείγουσα ανάγκη από ένα μεσο-μακροπρόθεσμο πρόγραμμα, αν θέλουμε να ορθοποδήσει και στη συνέχεια να ακολουθήσει μια αναπτυξιακή πορεία.

Χρειάζεται ένας "Στρατηγικός Σχεδιασμός" για την βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη μέσω των υποδομών με μικρά, μεσαία και μεγάλα έργα με ισόρροπη Πανελλαδική κατανομή με έργα ταχείας απόσβεσης και πολλαπλασιαστικής αξίας, που να βοηθούν τις αναγκαίες παραγωγικές δραστηριότητες κάθε περιοχής (τουρισμός, αγροτική οικονομία, βιοτεχνική ή βιομηχανική παραγωγή κλπ), προοπτική που θα επηρεάσει άμεσα και τα φορολογικά έσοδα και τις ασφαλιστικές εισφορές, αλλά κυρίως την ανεργία.

## II – Κύριο ζήτημα προς επίλυση: Χρηματοδότηση Έργων - Ενίσχυση κλάδου μέσω αναπτυξιακών νόμων

Κατά την τελευταία 25ετία τουλάχιστον, σημαντικό κομμάτι των δημοσίων επενδύσεων σε δημόσια έργα καταλαμβάνουν αυτά που χρηματοδοτούνται από τα ενωσιακά ταμεία. Α', Β', Γ' ΚΠΣ, ΕΣΠΑ 2007-2014 και ΕΣΠΑ 2014-2020 έχουν χρηματοδοτήσει πλήθος έργων που άλλαξαν την ποιότητα ζωής των Ελλήνων πολιτών.

Ωστόσο και σήμερα, διαπιστώνεται τεράστιο έλλειμμα υποδομών στην Χώρα, σχεδόν σε όλους τους τομείς [εθνικό οδικό δίκτυο – δευτερεύον δίκτυο, υποδομές σε λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικό δίκτυο, υποδομές σε έργα προστασίας περιβάλλοντος (υδρεύσεις, αποχετεύσεις, βιολογικοί, διαχείριση στερεών αποβλήτων), γεωργία, ενέργεια, παιδεία και υγεία], ενώ σημαντικές είναι και οι υστερήσεις στους τομείς αναβάθμισης/συντήρησης των υφιστάμενων υποδομών.

Σε μία τέτοια πραγματικότητα οι υποδομές που σήμερα μπορεί να χρηματοδοτήσει το τρέχον ΕΣΠΑ, ήδη μειωμένο κατά 6 δις ευρώ από δεσμευμένους πόρους του παλαιού ΕΣΠΑ, δημιουργούν ένα άγονο τοπίο ανυπαρξίας δημοπρατήσεων τόσο μικρών αλλά και μεγάλων έργων.

Χρειάζονται νέες πηγές χρηματοδότησης και νέα χρηματοδοτικά εργαλεία όπως:

- Το "πρόγραμμα Γιούγκερ"
- Χρηματοδοτήσεις των Διεθνών Πιστωτικών Ιδρυμάτων, για τα μεγάλα τουλάχιστον αναπτυξιακά έργα με ΣΔΙΤ ή Παραχωρήσεων,
- Μία λύση θα μπορούσε να αποτελέσει και η έκδοση Ομολόγων Έργων, εφόσον προωθηθεί φυσικά ως πολιτική και οικονομική επιλογή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Μία ακόμη πηγή χρηματοδότησης έργων μπορεί να αποτελέσει η υποχρέωση της Χώρας μας να ενεργήσει για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων σύμφωνα με την οδηγία 2010/31/ΕΕ προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση των ενεργοβόρων κτιρίων της χώρας μας<sup>1</sup>.

Σε όλες τις περιπτώσεις ωστόσο χρειάζεται και ένα υγιές Ελληνικό Τραπεζικό σύστημα, κυρίως και για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που σήμερα, δυστυχώς, ακόμη δεν υφίσταται.

Επιπλέον, θα περιμέναμε την έμπρακτη στήριξη του εργοληπτικού Κλάδου με την δυνατότητα ένταξης στους αναπτυξιακούς Νόμους και συστηματικής οργάνωσης της εξωστρέφειάς του.

Σε αυτά τα θέματα χρειάζεται ο συντονισμός δράσεων της Πολιτείας, ο οποίος εκλείπει διαχρονικά: Δεν είναι δυνατό η Πολιτεία να θεωρεί τον κλάδο ικανό να ανταπεξέλθει σε εξωστρεφείς δράσεις και την ίδια στιγμή η ίδια η Πολιτεία να εξαιρεί τις εργοληπτικές / τεχνικές εταιρείες από το καθεστώς "Ενισχύσεις Μηχανολογικού Εξοπλισμού" όσο και των λοιπών δυνατοτήτων που προσφέρει ο αναπτυξιακός νόμος!

## III – Ειδικά ζητήματα που αφορούν στις σιδηροδρομικές κατασκευές

Σήμερα που έχουν τελειώσει ή κοντεύουν να ολοκληρωθούν τα οδικά έργα τα σιδηροδρομικά αποτελούν την τελευταία σανίδα σωτηρίας του κατασκευαστικού κλάδου.

Ωστόσο η σιδηροδρομική υποδομή και επιδομή απαιτεί διαφορετικό τρόπο οργάνωσης των εταιρειών και επενδύσεις σε ακριβό εξοπλισμό και εξειδικευμένες υπηρεσίες σε τεχνιολογικά θέματα όπως εγκαταστάσεις GSM-R, ERTMS, ηλεκτροδότηση, σηματοδότηση, αυτοματισμούς, κ.λ.π.

Από τα σημερινά δεδομένα η κατάσταση του Σιδηροδρόμου σε επίπεδο υποδομών είναι σημαντικά υποβαθμισμένη.

Υπάρχουν πολλές γραμμές του δικτύου οι οποίες έχουν να συντηρηθούν από τις αρχές της δεκαετίας του 2000.

<sup>1</sup> Σημειώνουμε ότι από 1.1.2021, όλα τα νέα κτίρια πρέπει να είναι κτίρια σχεδόν μηδενικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ για τα νέα κτίρια που στεγάζουν υπηρεσίες του δημοσίου και ευρύτερου δημοσίου τομέα, η υποχρέωση αυτή τίθεται σε ισχύ από την 1.1.2019. Η ενεργειακή αναβάθμιση των δημοσίων κτιρίων είναι πολύ σημαντική υπόθεση που προφανώς απαιτεί πόρους. Κάθε χρόνο πρέπει να αναβαθμίζεται ενεργειακά το 3% της επιφάνειας των ιδιόκτητων κτιρίων της κεντρικής δημόσιας διοίκησης με επιφάνεια πάνω από 250 τ.μ.

Ο εγκατεστημένος εξοπλισμός (επί γραμμής, σε σήραγγες κλπ) σε πολλές περιπτώσεις έχει κλαπεί (κυρίως καλώδια) με συνέπεια να μην λειτουργούν συστήματα του Σιδηροδρόμου.

Σε κάθε περίπτωση ο Σιδηρόδρομος σήμερα πρέπει να προβεί σε συντηρήσεις του εξοπλισμού γενικότερα (πχ. συντηρήσεις γραμμών και εξοπλισμού Η/Μ συστημάτων και δικτύου Τηλεπικοινωνιών, με σκοπό την επίτευξη των προβλεπόμενων από τους Κανονισμούς προδιαγραφών λειτουργίας του Σιδηροδρόμου).

Για να μπορεί να αποτελεί μοχλό ανάπτυξης για τις Ελληνικές Κατασκευαστικές Εταιρείες ο Σιδηρόδρομος θα πρέπει κατά τη γνώμη μου να υλοποιηθεί ένα μακροχρόνιο πρόγραμμα συντήρησης των υποδομών και εξοπλισμού Σιδηροδρομικών Συστημάτων το οποίο θα εκτελείται από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων που θα έχει ως σκοπό την αναβάθμιση των γραμμών σε επίπεδο ασφάλειας και άρσης βραδυπορειών.

Υπάρχει τεράστιο πεδίο ανάπτυξης στο Σιδηρόδρομο δεδομένου ότι :

1ον) ο ΟΣΕ δεν έχει τη δυνατότητα συντήρησης του Δικτύου λόγω της μακροχρόνιας πολιτικής που ασκείται (από το 1985 και ένθεν), δηλαδή δεν έχει επαρκές προσωπικό ενώ υπάρχει ο εξοπλισμός σε πολλές περιπτώσεις και διαθέσιμα κονδύλια από την πολιτεία,

2ον) οι τελευταίες σοβαρές συντηρήσεις των σιδηροδρομικών γραμμών εκτελέστηκαν προ 15-ετίας περίπου,

3ον) τα συστήματα σηματοδότησης – τηλεπικοινωνιών που εγκαταστάθηκαν πριν από 15 και πλέον έτη χρήζουν Συντήρησης / μερικής αναβάθμισης / αντικατάστασης λόγω έλλειψης ανταλλακτικών και τεχνολογικών εξελίξεων. Υπάρχει εξοπλισμός στο Δίκτυο που λειτουργεί πάνω από 30 έτη,

4ον) οι απαιτήσεις λειτουργικότητας του Δικτύου από τους νέους χρήστες είναι πολύ υψηλές και δεν έχουν καμία σχέση με την οργάνωση των υποδομών και τις απαιτήσεις λειτουργίας των γραμμών που είχαμε πριν από 15 χρόνια. Πχ. η επιβολή βραδυποριών σε τμήματα του δικτύου που οδηγούν σε καθυστερήσεις ή μεταβολές δρομολογίων των συρμών ενός χρήστη (πχ. Cosco) επισύρουν ποινές για τον ΟΣΕ ή μειώσεις του οικονομικού ανταλλάγματος,

5ον) τα τελευταία χρόνια δεν εκτελείται πρόγραμμα ολοκληρωμένης συντήρησης (προληπτική – διορθωτική) παρά μόνο παρεμβάσεις σε συγκεκριμένα τμήματα όταν το πρόβλημα που θα εντοπιστεί είναι κρίσιμο,

6ον) υπάρχει πανσπερμία υλικών και μεγάλο εύρος ηλικίας του σιδηροδρομικού υλικού,

7ον) η έκταση του δικτύου είναι μεγάλη (~ 2.500 km),

8ον) ο Σιδηρόδρομος μαστίζεται από κλοπές – βανδαλισμούς οπότε υπάρχει ανάγκη για μέτρα και έργα προστασίας του εξοπλισμού,

9ον) τα συστήματα που πρέπει να συντηρούνται από τον Διαχ/στη Υποδομής είναι σε γενικές γραμμές :

- Οι σιδηροδρομικές γραμμές με τις υποδομές τους
- Η ηλεκτροκίνηση 25kV με τους Υποσταθμούς
- Τα τεχνικά έργα με τα αποστραγγιστικά τους συστήματα
- Η σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση με το ETCS (επί γραμμής, στα τεχνικά δωμάτια και στα ΚΕΚ)
- Οι ενσύρματες τηλεπικοινωνίες του ΟΣΕ
- Οι ασύρματες τηλεπικοινωνίες του ΟΣΕ (GSM-R)
- Τα κτίρια και οι περιβάλλοντες χώροι των Σιδηροδρομικών Σταθμών
- Οι Η/Μ εγκαταστάσεις των σιδηροδρόμων

- Οι Η/Μ εγκαταστάσεις των κτιρίων και περιβάλλοντος χώρου των Σιδ/κών Σταθμών
- Οι εγκ/σεις εξυπηρέτησης κοινού σε Σ.ΣΤ (ανελκυστήρες – κυλιόμενες, PIS, PAECIS κλπ)
- Τα συστήματα εποπτείας
- Τα συστήματα εξασφάλισης Ισόπεδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ)
- Τα διοικητικά κτίρια
- Τα έργα υποδομής στην ανοικτή γραμμή γενικότερα

Στην γενική τάση των ιδιωτικοποιήσεων που στη πραγματικότητα συντελεί στην περαιτέρω απαξίωση των Ελληνικών Επιχειρήσεων οι οποίες δεν μπορούν να ανταγωνιστούν π.χ. τους Ιταλούς, πρέπει να μπου ασφαλιστικές και ανυπέρβλητες δικλείδες που να εξασφαλίζουν ότι μέρος του παραγόμενου κεφαλαίου από τις δράσεις εκσυγχρονισμού – λειτουργίας και αναβάθμισης γενικότερα του ρόλου των Σιδηροδρόμων στη νέα αυτή πραγματικότητα, θα παράγεται από Ελληνικές Κατασκευαστικές και συναφείς με τον κλάδο επιχειρήσεις.

Παράλληλα θα πρέπει να αναφέρω την ευκαιρία που προσφέρεται στις γειτονικές μας χώρες για έργα χρηματοδοτούμενα από ΕΕ, Κίνα και Ρωσία που αφορούν σε αναβάθμιση σιδηροδρομικής υποδομής όπως στην ΠΓΔΜ (μεγάλα νέα έργα), στο Κόσοβο (αποκαταστάσεις γραμμών), Σερβία και Μαυροβούνιο.

Εύχομαι καλή συνέχεια στις εργασίες του Forum.

Σας ευχαριστώ.