



04 AUG 2010

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 3 / 08/ 2010

Αριθ. Πρωτ. Β-1589

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 ΠΑΠΑΓΟΥ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Π. Μαρουδιά
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508326
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση

ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 11942/ 22-06-2010

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 11942 / 22-06-2010, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θ. Ρομπόπουλος σχετικά με την μείωση των συρμών των εμπορευματικών τρένων στη Β. Ελλάδα και τη μεταβολή της τιμολογιακής πολιτικής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., σύμφωνα με το υπ' αριθμ.1.234.053 / 30-06-2010 έγγραφο της εταιρείας «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»Α.Ε και το υπ' αριθμ. Φ.21.1 / οικ. 35443 / 3352 / 15-07-2010 έγγραφο της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών, θέτουμε υπόψη τα εξής :

1. Η Θεσσαλονίκη αναμένεται να αναδειχθεί σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για όλη τη Νοτιανατολική Ευρώπη δεδομένου ότι :
 - διαθέτει επάρκεια υποδομών (λιμενικών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών) για την προώθηση των διατροφικών μεταφορών,
 - εξυπηρετείται από τους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑ που αναμένεται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων,
 - είναι το τελικό σημείο των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων IV και X, που της προσδίδουν βαρύνουσα γεωπολιτική σημασία,
 - αποτελεί κομβικό σημείο του εμπορευματικού σιδηροδρομικού διαδρόμου που θα συσταθεί μελλοντικά, έχοντας ως αφετηρία την Αθήνα και ως σημείο απόληξης την Πράγα και
 - αναμένεται να ιδρυθεί στην πόλη μεγάλο Εμπορευματικό Κέντρο που θα συμβάλλει περαιτέρω στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Στις προθέσεις τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι να προχωρήσει σε μια άμεση και ριζική αναδιοργάνωση του συνόλου των δραστηριοτήτων της στο χώρο της

μεταφοράς εμπορευμάτων. Ειδικά η Θεσσαλονίκη, για τους προαναφερθέντες λόγους, προβλέπεται να αποτελέσει πολύ σημαντικό κόμβο για τις συνδυασμένες μεταφορές τόσο μέσα από την ορθολογική αξιοποίηση και βελτίωση των υπαρχόντων υποδομών, οι οποίες είχαν αφεθεί στην τύχη τους, με κύρια χαρακτηριστικά την πλημμελή στελέχωση και συντήρηση του εξοπλισμού, όσο και μέσα από την επέκταση των δραστηριοτήτων, το συντομότερο δυνατόν, στο χώρο του Στρατοπέδου Γκόνου. Η νέα επιχειρησιακή στρατηγική θα επιτρέψει να αναπτυχθούν εκείνες οι μεταφορικές-διατροπικές αλυσίδες που πράγματι θα έχουν προστιθέμενη αξία για την εταιρεία αλλά και για τη Θεσσαλονίκη, αναδεικνύοντας τη φυσική της γεωπολιτική ιδιαιτερότητα. Να σημειωθεί ότι καμία επιστημονική και τεκμηριωμένη δουλειά δεν έγινε όλα τα τελευταία χρόνια ώστε να εντοπισθούν αυτές οι αλυσίδες, ενώ όλο το έργο logistics αφέθηκε συστηματικά στους διαμεταφορείς, αδιαφορώντας για την υπονόμευση που αυτό σήμαινε για την μελλοντική ανάπτυξη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη θέση της στη συγκεκριμένη αγορά.

2. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα προχωρήσει άμεσα στην εφαρμογή μιας ξεκάθαρης, διαφανούς και αμερόληπτης τιμολογιακής πολιτικής που θα εξασφαλίζει την ισοτιμία στη μεταχείριση των πελατών, το σεβασμό στον ελεύθερο ανταγωνισμό αλλά και - το βασικότερο - θα εγγυάται την ύπαρξη πραγματικών συνεργειών στη μεταφορική αλυσίδα. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ας σημειωθεί ότι, δεν έχει αυξήσει τα τιμολόγια της από το 1996, ενώ έχει προσφέρει πληθώρα εκππτώσεων σε πλείστους εκ των πελατών της, εκππτώσεις που της έχουν στοιχίσει εξαιρετικά ακριβά. Αντίθετα δεν της έχει προσφερθεί ούτε το αναμενόμενο μεταφορικό έργο σε πλήρη τραίνα, τα οποία είναι και η μόνη μεταφορική δραστηριότητα που πανευρωπαϊκά αφήνει πραγματικό κέρδος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα κόμιστρα, συνεπώς, πρέπει να διαμορφωθούν έτσι ώστε να ευνοούνται αυτού του είδους οι μεταφορές, ενώ ταυτόχρονα να επιτρέπουν μια ελάχιστη πρόσοδο από μεταφορές short-haul ή μεμονωμένων βαγονιών έτσι ώστε αυτές να μην είναι ζημιογόνες για την εταιρεία.

3. Ο γνώμονας για την αραίωση ή πύκνωση των δρομολογίων εμπορευματικών συρμών είναι – ακόμα περισσότερο από ότι στα επιβατικά δρομολόγια – η ανάλυση κόστους – οφέλους από τις συγκεκριμένες μεταφορές. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντιμετωπίζει ένα υψηλό διοικητικό κόστος, καθώς και έλλειψη προσωπικού έλξης (σε σχέση με το σημερινό μεταφορικό έργο και τις υφιστάμενες κανονιστικές διατάξεις), δύο στοιχεία που περιορίζουν τα περιθώρια κέρδους της στις εμπορευματικές μεταφορές. Παράλληλα λοιπόν με την προσπάθεια αναδιοργάνωσης και εξορθολογισμού αυτού του κόστους, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να εξετάζει κάθε μεταφορά με κριτήριο το προσδοκώμενο όφελος και αναλόγως να σχεδιάζει τα δρομολόγια της. Θα πρέπει λοιπόν να θεωρείται αυτονόητο πως μια απόφαση αύξησης ή μείωσης των δρομολογούμενων συρμών θα ληφθεί με αυστηρά τεchnο-οικονομικά

κριτήρια και θα βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την τιμολόγηση των υπηρεσιών και το προτεινόμενο μεταφορικό έργο.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ

Κοινοποίηση :

1.Ο.Σ.Ε.

κ. Δ/ντα Σύμβουλο

2. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

κ. Δ/ντα Σύμβουλο

Εσωτερική διανομή

1.Γραφείο Υπουργού

2. Γραφείο Υφυπουργού

3.Δ/ση Εμπορευματικών Μεταφορών

4.Τ.Κ.Ε.

Ακριβές Αντίγραφο
Στ. Σμαραΐδου

