
Οικονομική Ανάλυση της Πολιτικής για την Ποιότητα των Υποδομών (Στόχος 9.2)

Η Ελλάδα ως Πύλη της Ευρώπης - Αναβαθμίζοντας τις Εθνικές Υποδομές

Σελίδα 1

1. Γιατί αυτό το ποσό; Η Οικονομική Λογική πίσω από την Επένδυση των €200 εκατομμυρίων.

Η ετήσια επένδυση των ~€200 εκατομμυρίων για την αναβάθμιση των στρατηγικών υποδομών (σιδηρόδρομοι/λιμάνια) δεν αντιπροσωπεύει το συνολικό κόστος αυτών των γιγαντιαίων έργων, αλλά την **εκτιμώμενη ετήσια δημόσια συνεισφορά** (από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους) σε ένα πολύ μεγαλύτερο επενδυτικό πακέτο που θα μοχλεύσει και ιδιωτικά κεφάλαια. Η λογική πίσω από το ποσό είναι διπλή:

1. **Ρυθμός Απορρόφησης και Υλοποίησης:** Η κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής είναι μια πολυετής διαδικασία. Το ποσό των €200 εκατομμυρίων αντιπροσωπεύει έναν **ρεαλιστικό ετήσιο ρυθμό** με τον οποίο μπορούν να προχωρούν οι μελέτες, οι απαλλοτριώσεις, οι διαγωνισμοί και η κατασκευή των πιο κρίσιμων τμημάτων του Εθνικού Σχεδίου, διασφαλίζοντας σταθερή πρόοδο χωρίς δημοσιονομικούς εκτροχιασμούς.
2. **Καταλυτική Επένδυση:** Αυτή η δημόσια επένδυση λειτουργεί ως καταλύτης. Χρησιμοποιείται για να χρηματοδοτήσει τα τμήματα του έργου που δεν μπορούν να αναληφθούν από τον ιδιωτικό τομέα (π.χ. βασική σιδηροδρομική γραμμή) και για να παρέχει την απαραίτητη εθνική συμμετοχή που θα "ξεκλειδώσει" τα πολύ μεγαλύτερα κονδύλια από τα ευρωπαϊκά ταμεία και τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Η Κοστολόγηση αφορά την ταυτόχρονη προώθηση τριών αλληλένδετων μετώπων:

- **Αναβάθμιση του Κύριου Σιδηροδρομικού Άξονα:** Χρηματοδότηση για την ηλεκτροκίνηση και την εγκατάσταση σύγχρονης σηματοδότησης (ETCS) στα κρίσιμα εμπορευματικά τμήματα του άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη.
- **Συνδέσεις "Τελευταίου Χιλιόμετρου":** Το πιο κρίσιμο, αν και μικρότερο σε μήκος, κόστος. Αφορά την επέκταση των σιδηροδρομικών γραμμών κυριολεκτικά *μέσα* στους προβλήτες των container terminals των λιμανιών του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης και της Πάτρας.
- **Συγχρηματοδότηση Εμπορευματικών Κέντρων (Logistics Centers):** Η δημόσια συμμετοχή στην ανάπτυξη σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων σε στρατηγικά σημεία κοντά στα λιμάνια και τον σιδηροδρομικό άξονα.

Το ποσό των €200 εκατομμυρίων είναι η **ετήσια "δόση" της δημόσιας δέσμευσης** που απαιτείται για να τεθεί σε κίνηση και να διατηρηθεί η δυναμική ενός εθνικού μετασχηματιστικού έργου αξίας πολλών δισεκατομμυρίων.

Σελίδα 2

2. Σε τι ακριβώς θα διατεθεί αυτό το ποσό; Η Δομή της Δαπάνης.

Τα ~€200 εκατομμύρια ετησίως θα διατεθούν για την υλοποίηση του **Εθνικού Σχεδίου για τις Συνδυασμένες Μεταφορές**, το οποίο περιλαμβάνει:

A. Έργα Αναβάθμισης του Σιδηροδρομικού Δικτύου:

- **Ηλεκτροκίνηση:** Ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης σε ολόκληρο τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα, ώστε τα ηλεκτρικά τρένα να μπορούν να κινούνται απρόσκοπτα από τον Πειραιά μέχρι τα βόρεια σύνορα.
- **Σηματοδότηση & Τηλεδιοίκηση:** Εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), το οποίο επιτρέπει υψηλότερες ταχύτητες, μεγαλύτερη ασφάλεια και καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας.
- **Αναβάθμιση Γραμμών:** Ενίσχυση της υποδομής της γραμμής σε συγκεκριμένα σημεία για να μπορεί να αντέχει βαρύτερα και μακρύτερα εμπορικά τρένα, αυξάνοντας την αποδοτικότητα.

B. Έργα Διασύνδεσης Λιμανιών-Σιδηροδρόμου:

- **Επέκταση Γραμμών εντός Λιμένων:** Το πιο κρίσιμο έργο. Κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών πάνω στους προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, ώστε τα containers να μπορούν να μεταφορτώνονται απευθείας από το πλοίο στο τρένο με γιγαντογερανούς, εξαλείφοντας την ανάγκη για ενδιάμεση μεταφορά με φορτηγά.

Γ. Ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων:

- **Συμμετοχή σε ΣΔΙΤ:** Χρηματοδότηση της δημόσιας συμμετοχής σε Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα για τη δημιουργία σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων (logistics parks) κοντά στα μεγάλα λιμάνια. Το κράτος θα παρέχει τη γη και τις βασικές υποδομές (π.χ. οδικές/σιδηροδρομικές προσβάσεις), και ο ιδιωτικός τομέας θα αναλάβει την κατασκευή και λειτουργία των αποθηκών και των συστημάτων διαχείρισης.

3. Πώς θα επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος αντίκτυπος; Ο Οικονομικός Μηχανισμός.

Η επένδυση αυτή στοχεύει στη δημιουργία ενός **ολοκληρωμένου, αποδοτικού και ανταγωνιστικού διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών**, με τεράστια οικονομικά οφέλη.

1. Ο Μηχανισμός της Δραστηκής Μείωσης του Κόστους και του Χρόνου των Logistics:

- Η απευθείας σύνδεση πλοίου-τρένου **μειώνει δραματικά το κόστος και τον χρόνο της εφοδιαστικής αλυσίδας**. Καταργεί την ανάγκη για πολλαπλές

φορτοεκφορτώσεις και για τη χρονοβόρα και δαπανηρή μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων με φορτηγά από το λιμάνι σε έναν απομακρυσμένο σιδηροδρομικό σταθμό.

- Ένα εμπορευματοκιβώτιο που φτάνει στον Πειραιά θα μπορεί να βρίσκεται στην Κεντρική Ευρώπη σε 2-3 ημέρες, καθιστώντας την Ελλάδα την **ταχύτερη πύλη εισόδου** για τα ασιατικά προϊόντα προς την ΕΕ.

2. Ο Μηχανισμός της Προσέλκυσης Επενδύσεων στα Logistics:

- Η ύπαρξη ενός αποδοτικού διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών καθιστά την Ελλάδα έναν **εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό** για μεγάλες διεθνείς εταιρείες logistics (3PL - Third-Party Logistics), διανομής και ελαφριάς συναρμολόγησης.
- Αυτό θα οδηγήσει σε **μαζικές ιδιωτικές επενδύσεις** για τη δημιουργία μεγάλων κέντρων διανομής (distribution centers) γύρω από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, δημιουργώντας χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

3. Ο Μηχανισμός της Ενίσχυσης της Εξωστρέφειας:

- Οι χαμηλότερες και ταχύτερες μεταφορές καθιστούν τα **ελληνικά εξαγωγίμα προϊόντα** (από αγροτικά προϊόντα μέχρι βιομηχανικά αγαθά) **πολύ πιο ανταγωνιστικά** στις ευρωπαϊκές αγορές.
- Αυτό δίνει μια τεράστια ώθηση στην εξωστρέφεια ολόκληρης της ελληνικής οικονομίας.

4. Ο Περιβαλλοντικός Μηχανισμός (Modal Shift):

- Η μετατόπιση ενός μεγάλου μέρους του εμπορευματικού φόρτου από τα φορτηγά στον ηλεκτροκίνητο σιδηρόδρομο έχει **τεράστιο περιβαλλοντικό όφελος**, μειώνοντας τις εκπομπές CO₂ και την ατμοσφαιρική ρύπανση, και συμβάλλοντας στην επίτευξη των κλιματικών στόχων.

Σελίδα 3

4. Από πού θα προέλθουν οι πόροι; Η Ανάλυση της Χρηματοδότησης.

Η χρηματοδοτική στρατηγική είναι ένα **υβριδικό μοντέλο** που συνδυάζει όλες τις διαθέσιμες πηγές για την υλοποίηση ενός τόσο μεγάλου και σύνθετου έργου, ελαχιστοποιώντας την επιβάρυνση του εθνικού προϋπολογισμού.

- Ευρωπαϊκά Ταμεία (Ταμείο Συνοχής & ΕΣΠΑ):
Αυτά θα αποτελέσουν την κύρια πηγή μη επιστρεπτέας χρηματοδότησης (επιχορηγήσεις). Τα μεγάλα έργα σιδηροδρομικής υποδομής και διασύνδεσης είναι απόλυτα επιλέξιμα και αποτελούν κορυφαία προτεραιότητα αυτών των ταμείων, ειδικά όταν αποτελούν μέρος των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T).
- Δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ):
Η ΕΤΕΠ είναι ο παραδοσιακός χρηματοδότης τέτοιων μεγάλων έργων υποδομής. Θα παρέχει μακροπρόθεσμα δάνεια με πολύ ευνοϊκούς όρους για να καλύψει ένα σημαντικό μέρος του επενδυτικού κόστους που δεν θα καλυφθεί από τις επιχορηγήσεις.

- Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ):
Αυτό το εργαλείο είναι κρίσιμο, ειδικά για την ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων. Το κράτος θα παρέχει το ρυθμιστικό πλαίσιο, τη γη και τις βασικές υποδομές σύνδεσης, και οι ιδιώτες επενδυτές θα αναλάβουν το κύριο κόστος της κατασκευής και της λειτουργίας των εγκαταστάσεων. Αυτό κινητοποιεί ιδιωτικά κεφάλαια και τεχνογνωσία.
- Εθνικοί Πόροι (Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων):
Οι εθνικοί πόροι θα χρησιμοποιηθούν στρατηγικά για να καλύψουν:
 1. Την **απαιτούμενη εθνική συμμετοχή** στα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα.
 2. Το κόστος των αρχικών μελετών και των απαλλοτριώσεων.
 3. Τυχόν κενά στη χρηματοδότηση που δεν καλύπτονται από τις άλλες πηγές.

Η συνδυαστική αυτή προσέγγιση είναι η μόνη εφικτή για ένα έργο τέτοιας κολοσσιαίας κλίμακας. Διασφαλίζει ότι η Ελλάδα μπορεί να αξιοποιήσει στο έπακρο τη γεωγραφική της θέση και να μετατραπεί σε έναν σύγχρονο ευρωπαϊκό κόμβο, χρησιμοποιώντας έξυπνα την ευρωπαϊκή και την ιδιωτική χρηματοδότηση για να επιτύχει έναν μείζονα εθνικό στρατηγικό στόχο.