

Κοινό εθνικό σχέδιο για την ανάδειξη της χώρας σε κόμβο διασύνδεσης της Ασίας με την Ευρώπη

Από το 2009 η χώρα μας βιώνει την οικονομική κρίση με πολύ σκληρό τρόπο, όμως ταυτόχρονα οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε επιβάλλουν την άμεση επίλυση χρόνιων προβλημάτων σε σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ένας από τους οποίους είναι και ο κλάδος των μεταφορών.

Του Φίλιππου Κωστόπουλου

Ο κ. Φίλιππος Κωστόπουλος είναι πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης

Από το 2009 η χώρα μας βιώνει την οικονομική κρίση με πολύ σκληρό τρόπο, όμως ταυτόχρονα οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουμε επιβάλλουν την άμεση επίλυση χρόνιων προβλημάτων σε σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ένας από τους οποίους είναι και ο κλάδος των μεταφορών.

Η διεκδίκηση από τη χώρα μας ενός ρόλου πρωταγωνιστικού στη δυτική Μεσόγειο, καθώς βρίσκεται σε κομβικό σημείο μεταξύ τριών ηπείρων, είναι στρατηγικής σημασίας και οι σχεδιασμοί που οδηγούν στην κατεύθυνση αυτή χρειάζονται την υποστήριξη όλων.

Βασικός άξονας ενός κοινού εθνικού σχεδίου θα πρέπει να είναι η ανάδειξη του λιμανιού του Πειραιά σε έναν από τους σημαντικότερους κόμβους διασύνδεσης Ασίας-Ευρώπης στα πλαίσια της κινεζικής πρωτοβουλίας για τη διευκόλυνση του εμπορίου στον Δρόμο του Μεταξιού (One Belt One Road).

Είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι μετά τη σύμβαση παραχώρησης το 2012, στο λιμάνι του Πειραιά έχουν προχωρήσει σημαντικές επενδύσεις στις προβλήτες II και III. Η χωρητικότητα της ΣΕΠ αναμένεται να φτάσει με την ολοκλήρωση των έργων στη δυτική πλευρά της προβλήτας III στα 6,2 εκατομμύρια teus και με την προσθήκη της προβλήτας I του ΟΛΠ που παραχωρήθηκε πρόσφατα μπορεί να ξεπεράσει σε διάστημα ενός έτους τα 7 εκατομμύρια teus.

Με βάση αυτά τα δεδομένα, το λιμάνι του Πειραιά από την 7η θέση κατάταξης που βρίσκεται σήμερα θα ξεπεράσει τα ισπανικά λιμάνια και θα μπει στην 4άδα των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών λιμένων. Η έλλειψη καθυστερήσεων στην φορτοεκφόρτωση των πλοίων, η αύξηση της παραγωγικότητας αλλά και η δυνατότητα εξυπηρέτησης ταυτόχρονα πολλών πλοίων χωρητικότητας 20.000 teus δίνουν ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον Πειραιά έναντι των υπολοίπων λιμανιών της Μεσογείου. Οι συμμαχίες των γραμμών, παρόλο που διαφοροποιήθηκαν το 2017, συνεχίζουν να στηρίζουν όλες το λιμάνι του Πειραιά αυξάνοντας τις προσεγγίσεις τους με αποτέλεσμα τα φορτία που διακινούνται σε αυτό να είναι ανοδικά κάθε χρόνο.

Επιπλέον το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που έχει ταλαιπωρηθεί με την αποχή των εργαζομένων από υπερωριακές εργασίες και την ανακήρυξη ως άγονου του προηγούμενου διαγωνισμού παραχώρησης, πλέον προχωρά με τη νέα διοίκηση στην εφαρμογή του στρατηγικού της πλάνου (επέκταση προβλήτας κατά 440 μέτρα,

αντικατάσταση μηχανημάτων) με σκοπό την ανάδειξη του σε διαμετακομιστικό κέντρο της ΝΑ Ευρώπης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα του μεγάλου ενδιαφέροντος που είχε η πώληση των μετοχών του ΟΛΘ είναι ότι στην εταιρεία South Europe Getaway που συστάθηκε συμμετέχουν η Terminal Link (Γάλλο-Κινεζικών συμφερόντων), η Deutsche Invest Equity Partners GmbH (Γερμανική) και η Belterra Investments Ltd (συμφερόντων Σαββίδη).

Εκτός από τα δύο βασικά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, προωθείται το επιτυχημένο μοντέλο των παραχωρήσεων και στα υπόλοιπα περιφερειακά λιμάνια.

Εκτός από τις επενδύσεις που γίνονται στα λιμάνια, επενδύσεις γίνονται και στους σιδηροδρόμους, στα αεροδρόμια και στα Logistics. Μεγάλες εταιρείες με σημαντική εμπειρία και εξειδίκευση στον τομέα των μεταφορών δείχνουν έμπρακτα το ενδιαφέρον τους.

Με την εξαγορά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ιταλική Ferrovie Dello Stato Italiane στοχεύει στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, στην ανανέωση του σιδηροδρομικού στόλου και στην αντικατάσταση της κίνησης με ντίζελ με την ηλεκτροκίνηση. Με την ολοκλήρωση των έργων θα υπάρξει σημαντική μείωση του χρόνου μεταφοράς στο δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη αλλά και ανταγωνιστικότερο κόστος.

Τις ευκαιρίες αυτές έχουν αντιληφθεί σημαντικοί όμιλοι όπως η Rail Cargo Logistics (Ελληνο-Αυστριακών συμφερόντων), που έχει ήδη πάρει άδεια χρήσης του δικτύου από την αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) αλλά και η εταιρεία PEARL (συμφερόντων COSCO) που έχει εκφράσει ανάλογο ενδιαφέρον.

Ταυτόχρονα με τη σιδηροδρομική σύνδεση αναμένεται εντός του έτους και η έναρξη των εργασιών στο Θριάσιο Πεδίο που μπορεί να αναδειχτεί σύντομα σε ένα μεγάλο εμπορευματικό κέντρο που θα συνδέεται γρήγορα με όλους τους βασικούς οδικούς άξονες αλλά και με το λιμάνι του Πειραιά σιδηροδρομικά. Σχέδια διαμόρφωσης εμπορευματικού κέντρου υπάρχουν και για τη Θεσσαλονίκη (Στρατοπέδου Γκόνου).

Για να μπορέσουμε όμως να εκμεταλλευτούμε τη γεωστρατηγική θέση μας, θα πρέπει να δημιουργηθούν και ανάλογες συνέργειες με τις Βαλκανικές χώρες ώστε να εκσυγχρονιστούν οι σιδηροδρομικές συνδέσεις και τα εμπορεύματα να φτάνουν στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης σε γρήγορους χρόνους. Οι συμφωνίες που γίνονται για τη σιδηροδρομική σύνδεση των λιμανιών Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης με τις Βαλκανικές χώρες στόχο έχουν με τη βοήθεια των συνδυασμένων μεταφορών να παρακαμφθούν τα στενά του Βοσπόρου στη διακίνηση του φορτίου.

Σημαντικές είναι επίσης οι εξελίξεις στον τομέα της κρουαζιέρας αλλά και στον τομέα της διακίνησης αυτοκινήτων στο Car Terminal, καθώς υπάρχει συγκεκριμένο πλάνο από τον ΟΛΠ για την ανάδειξη του Πειραιά ως Home και Hub port αντίστοιχα της Ανατολικής Μεσογείου.

Η παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων σε κοινοπραξία με επικεφαλής τη Fraport δίνει δυνατότητα καλύτερης εξυπηρέτησης και στην αεροπορική μεταφορά φορτίου και επιβατών.

Η ΔΝΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις αυτές με μεγάλο ενδιαφέρον και με τις εξειδικευμένες γνώσεις και την εμπειρία που διαθέτει από τα 96 χρόνια λειτουργίας της θα είναι δίπλα σε κάθε προσπάθεια, ιδιωτική ή κρατική, που βοηθάει στη βελτίωση των προοπτικών του κλάδου μας αλλά και στην ανάδειξη του στρατηγικού ρόλου της χώρας μας στον τομέα των μεταφορών.