

Αποκομμένο σιδηροδρομικά το λιμάνι του Πειραιά

2023/03/11 08:16 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η διακοπή λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μέχρι να καταστεί απόλυτα ασφαλές είναι απόλυτα σωστή. Οι ανθρώπινες ζωές επιβατών και εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, άλλωστε, δεν κοστολογούνται.

Ως εκ τούτου **η όποια οικονομική επιβάρυνση των εμπορευματικών μεταφορών έρχεται σε δεύτερη μοίρα**, αφού και τις εμπορικές αμαξοστοιχίες τις χειρίζονται και εργάζονται συνάνθρωποι μας.

Αναγκαίο να εκσυγχρονιστεί, εδώ και τώρα, το μόνο σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί το 2ο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και το 5ο μεγαλύτερο στην Ευρώπη

Οι αρχές και οι επενδυτές στους ελληνικούς σιδηροδρόμους πρέπει να ανταποκρίνονται στις τεχνολογικές απαιτήσεις της «ψηφιοποίησης» στην ΕΕ και να πληρούν όλους τους κανόνες ασφάλειας.

Επίσης κάθε εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σημαντικό να είναι σύγχρονο, αφού είναι η προέκταση κάθε εμπορικού λιμανιού και εμπορευματικού κέντρου.

Πόσο μάλλον αναγκαίο είναι να εκσυγχρονιστεί, εδώ και τώρα, το μόνο σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί το 2ο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και το 5ο μεγαλύτερο στην Ευρώπη.

Πληροφοριακά στις γραμμές του ΟΣΕ διακινείται κατά μέσο όρο ημερησίως φορτίο που αναλογεί σε 30 φορτηγά στο τμήμα Αθήνα - Θεσσαλονίκη και άλλα 30 φορτηγά στην αντίστροφη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Αθήνα.

Υπολογίζεται πως το κόστος μεταφοράς από σιδηροδρομικώς σε οδικώς θα επιβαρύνει τις διεθνείς μεταφορές έως και 30%

Αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Αναφορικά με τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, πέρσι σημειώθηκε αύξηση κατά 2,2%, από 461 χιλ. TEUs, σε 471 χιλ. TEUs το 2022 εκ των οποίων **8.000 TEUs μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς μεταξύ Θεσσαλονίκης και Σόφιας.**

Κατά την ίδια περίοδο, οι ποσότητες συμβατικού φορτίου που διακινήθηκαν από τον ΟΛΘ στη Βουλγαρία αυξήθηκαν σημαντικά κατά 13,3%, από 3.741 χιλ. τόνους σε 4.236 χιλ. τόνους αντίστοιχα, αύξηση οφειλόμενη κυρίως σε διακίνηση νικελίου και κάρβουνου.

Η τιμή μεταφοράς της παλέτας από το λιμάνι του Πειραιά στη Θεσσαλονίκη οδικώς και σιδηροδρομικώς έχει 50 και 40 ευρώ, αντίστοιχα. Γενικά πάντως υπολογίζεται πως το κόστος μεταφοράς από σιδηροδρομικώς σε οδικώς θα επιβαρύνει τις διεθνείς μεταφορές έως και 30%.

Τα τρένα που διακινήθηκαν, από το Ικόνιο προς το εξωτερικό, παρουσίασαν αύξηση κατά 24%, όπως επίσης τα τρένα προς Ικόνιο από το εξωτερικό παρουσίασαν αύξηση κατά 22%.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της PEARL, η εταιρεία δρομολόγησε ετησίως 1.400 τρένα, από 1.297 τρένα και 749 τρένα την προηγούμενη τριετία μεταφέροντας 102,7 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια, 92,2 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια και 44,5 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία που είχαν δημοσιευτεί στην Επιχειρηματική Ανασκόπηση Υποδομών και Μεταφορών (Infrastructure & Transport Review) το 2019 δρομολογήθηκαν από το λιμένα Νέου Ικονίου 428 τρένα (29.468 teus) και 436 τρένα προς το λιμένα Νέου Ικονίου (24.415 teus), έναντι 365 τρένων (24.897 teus) και 332 τρένων (18.190 teus) αντίστοιχα.

Υπάρχουν σκέψεις να παρακαμφθεί η Λάρισα με φορτηγά προς τη Βόρεια Ελλάδα και να φεύγουν τα container από τον Πειραιά με μικρότερης χωρητικότητας container vessels προς το Κόπερ της Κροατίας

Χάνεται ο κομβικός ρόλος

Οι εξαγωγές σε ετήσια βάση ανέρχονται σε 55.000 εμπορευματοκιβώτια με σχεδόν 700 εμπορευματικά δρομολόγια της Hellenic Train που εξυπηρετεί την Cosco και οι εισαγωγές σε περίπου 35.000 «κουτιά».

Όσο η γραμμή παραμένει κλειστή -και σωστά παραμένει υπό τις παρούσες συνθήκες- το λιμάνι του Πειραιά και η Ελλάδα χάνουν τον κομβικό τους ρόλο ως hub προς την Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια.

Επίσης, επηρεάζεται η εφοδιαστική αλυσίδα της Ελλάδας. Σε πρώτη φάση υπάρχουν σκέψεις αφενός να γίνει παράκαμψη της Λάρισας με φορτηγά προς τη Βόρεια Ελλάδα και αφετέρου να φεύγουν τα κοντέινερ από τον Πειραιά με μικρότερης χωρητικότητας container vessels προς το Κόπερ της Κροατίας.

Στάση αναμονής

Ωστόσο από την όλη κατάσταση **η Cosco και η ΣΕΠ ΑΕ πιθανόν δέχονται και την μεγαλύτερη πίεση για συμφωνίες** που έχει συνάψει και ενδεχόμενες ρήτρες που έχει υπογράψει για την διακίνηση κουτιών σιδηροδρομικώς που φθάνουν στο λιμάνι του Πειραιά από την Ασία.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει αποκοπεί από τη Βόρεια Ελλάδα, τα Βαλκάνια και την κεντρική και ανατολική Ευρώπη προς Τσεχία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Αυστρία μέσω Σερβίας αλλά και μέσω Βουλγαρίας και Ρουμανίας, όπου έστελνε αλλά και παρελάμβανε εμπορευματοκιβώτια /εμπορεύματα.

Στο λιμάνι του Πειραιά **η Cosco κρατάει στάση αναμονής περιμένοντας να δει πώς θα κινηθεί η κυβέρνηση**, καθώς το προσεχές διάστημα θα εξειδικευτούν τα μέτρα που ανακοίνωσε ο υπουργός Επικρατείας και Μεταφορών Γιώργος Γεραπετρίτης.



Βασίλης Κορκίδης,

πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ)

(Αναδημοσίευση από τη "Ναυτεμπορική")