
Θ. Αρβανίτης, DB Schenker: Περισσότεροι από 300 πλήρεις συρμοί, το 2017, σε συνεργασία με Cosco

2017/05/05 09:53 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το 2017, η DB Schenker φιλοδοξεί με την Cosco και τον σιδηροδρομικό της βραχίονα, την Pearl να δρομολογήσει 300 πλήρεις συρμούς από το Ικόνιο στην Κεντρική Ευρώπη, σύμφωνα με τα όσα αναφέρει, σε συνέντευξή του στο [metaforespress.gr](https://www.metaforespress.gr), ο διευθύνων σύμβουλος της DB Schenker Ελλάδος Θωμάς Αρβανίτης.

Ο κ. Αρβανίτης υποστηρίζει ότι το έργο αυτό **έχει μακρόπνοη προοπτική**, με δυνατότητα δρομολόγησης 500 συρμών το χρόνο, αλλά χρειάζεται βελτίωση υποδομών – μέσω σοβαρών επενδύσεων, όπως και επενδύσεις σε συστήματα διοίκησης και διαχείρισης τρένων.

Σχετικά με την DB Schenker Ελλάδος, επισημαίνει ότι, την προσεχή 10ετία, οι επενδύσεις φτάνουν τα 4 εκατ., κυρίως στον τομέα των υποδομών και της μηχανοργάνωσης.

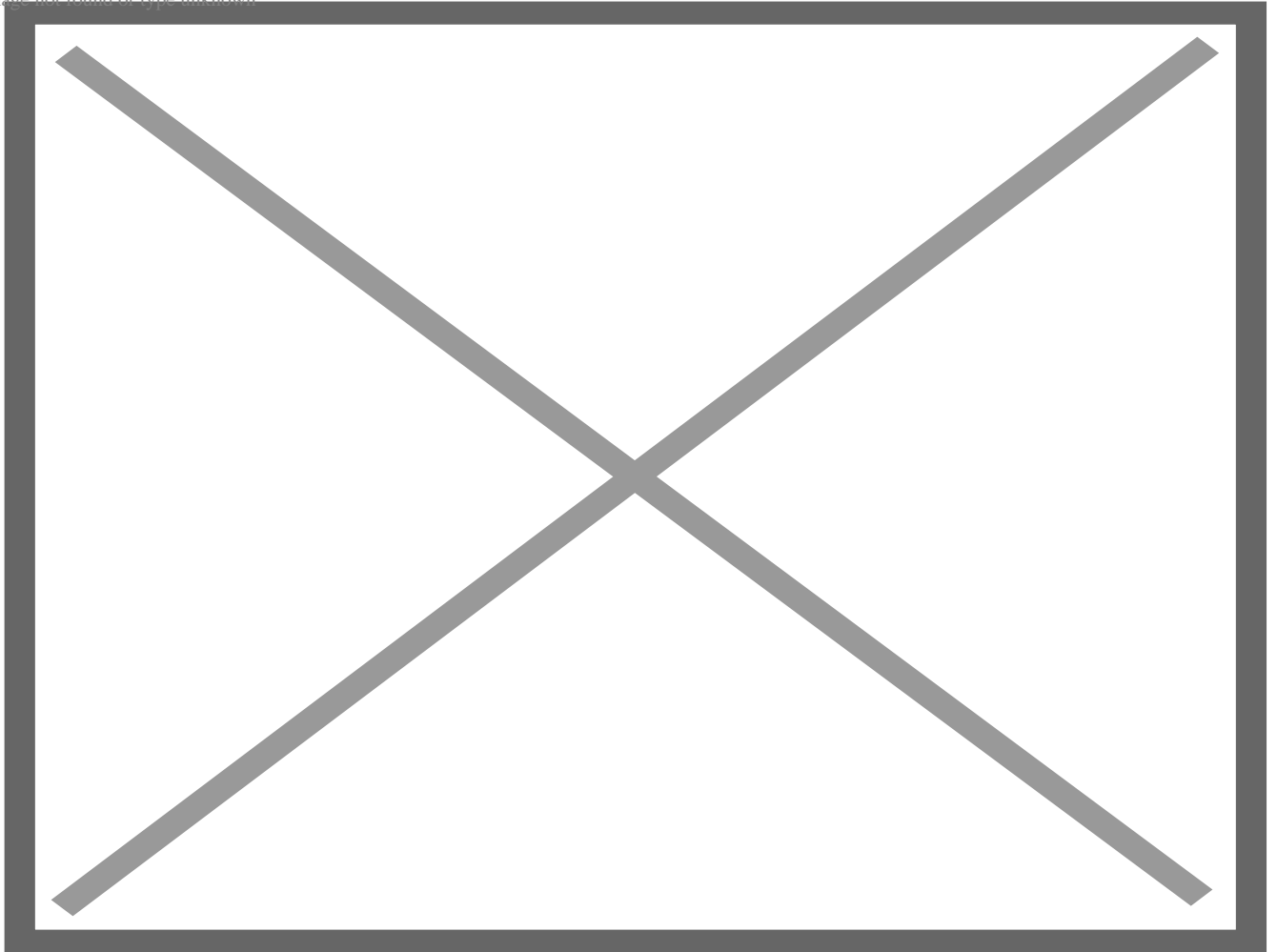
Τέλος, σχολιάζοντας την γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας, ο κ. Αρβανίτης τονίζει ότι η εφετινή χρονιά είναι δύσκολη, καθώς χάθηκε ήδη το πρώτο εξάμηνο, λόγω ύφεσης.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Είναι αγαστή η συνεργασία της DB Schenker με την Cosco; Συνεχίζεται;

-Η DB Schenker Logistics έχει αναλάβει έως τον Ιανουάριο 2017 τη διαχείριση και οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας των σιδηροδρομικών διακινούμενων προϊόντων της Cosco από το Ικόνιο στην Κεντρική Ευρώπη και αντιστρόφως.

Από τον Φεβρουάριο του 2017, το έργο αυτό εκτελείται από κοινού με την Pearl, τον σιδηροδρομικό βραχίονα της Cosco.



Ο διευθύνων σύμβουλος της DB Schenker Ελλάδος Θωμάς Αρβανίτης

Η συνεργασία με την Cosco, η οποία είναι αορίστου χρόνου, ξεκίνησε το δεύτερο εξάμηνο του 2014. Ο πρώτος συρμός δρομολογήθηκε τον Απρίλιο του 2014 και, έως το τέλος του 2016 είχαν δρομολογηθεί πάνω από 500 πλήρη τρένα. Η προοπτική δε για το 2017 είναι για περισσότερους από 300 πλήρεις συρμούς.

Μάλιστα, ξεκίνησαν να δρομολογούνται και **τρένα επιστροφής**. Μαζί με την Cosco και τον σιδηροδρομικό της βραχίονα, την Pearl επιδιώκουμε να ενισχυθούν οι ροές από την Κεντρική Ευρώπη προς το λιμάνι του Πειραιά, όπως και οι ροές προς την ελληνική αγορά.

-Υπάρχουν δυσκολίες; Ανά καιρούς κλείνουν οι σιδηροδρομικοί διάδρομοι, είτε στην Ελλάδα (Ειδομένη), είτε στα Σκόπια...

-Παρ' όλες τις δυσκολίες, υφίσταται άριστος συντονισμός, ο οποίος ενισχύει μια πολύ ώριμη και δυνατή συνεργασία.

Οι δυσκολίες έχουν να κάνουν με τα προβλήματα του κάθε εταίρου που εμπλέκεται στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Το πιο σημαντικό είναι ότι συνδέεις την Ελλάδα με τη Βαλκανική και τη ΝΑ Ευρώπη, σε ένα ενιαίο πλαίσιο μεταφορών.

Για παράδειγμα, στους προαναφερθέντες σιδηροδρομικούς αποκλεισμούς, τα εμπορεύματα διακινούνταν μέσω Βουλγαρίας, κάτι το οποίο σήμαινε πρόσθετη χρηματική και χρονική επιβάρυνση.

Η χρονική επιβάρυνση ήταν 1-2 ημέρες, διότι η Βουλγαρία δεν έχει επιπλέον transit μεταφορικούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους και αυτή η «λύση ανάγκης» ήταν εμβόλιμη.

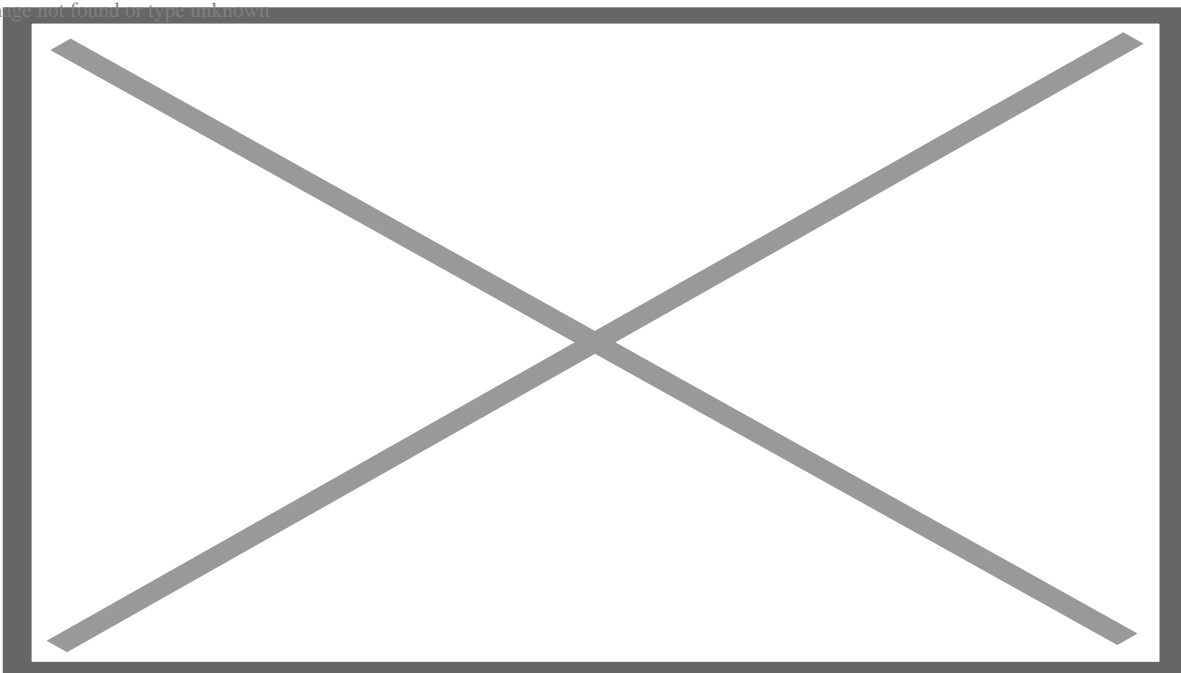
-Οι προοπτικές είναι ευοίωνες;

-Αξίζει να αναφερθεί ότι, δεδομένου τα τρένα αυτά συντίθενται και οργανώνονται στην Ελλάδα, χωρίς την ενεργή συμμετοχή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα ήταν πολύ δύσκολο να λειτουργήσουν σε άριστο επίπεδο.

Όντως, το έργο αυτό έχει μακρόπνοη προοπτική, με δυνατότητα δρομολόγησης 500 συρμών το χρόνο, αλλά χρειάζεται βελτίωση υποδομών – μέσω σοβαρών επενδύσεων, όπως και επενδύσεις σε συστήματα διοίκησης και διαχείρισης τρένων.

Η διαδρομή που ακολουθείται, μήκους 2.200 χλμ., είναι Ελλάδα (Ικόνιο) – Σκόπια – Σερβία – Ουγγαρία – Σλοβακία – Τσεχία.

Image not found or type unknown



Οι κύριοι παραλήπτες είναι στην Τσεχία και Σλοβακία και ο χρόνος ταξιδιού διαμορφώνεται σε 4- 5ημέρες προς τους κεντρικούς τερματικούς σταθμούς.

Κανείς δεν πίστευε, πριν από μερικά χρόνια, ότι αυτό είναι εφικτό. Ο σωστός σχεδιασμός, το πλάνο και η διαχείριση / εκτέλεση έργου, από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, το κάνει πραγματικότητα.

Γενικότερα, το πιο σημαντικό είναι ότι συνδέεις την Ελλάδα με τη Βαλκανική και τη ΝΑ Ευρώπη, σε ένα ενιαίο πλαίσιο μεταφορών.

Για εμπορεύματα υψηλής αξίας με τον προαναφερθέντα διάδρομο προσφέρονται ολοκληρωμένες λύσεις μεταφοράς και διαχείρισης.

Συνοπτικά, ο συγκεκριμένος διάδρομος εντάσσεται στο κινεζικό όραμα για την ενεργοποίηση του **«Δρόμου του Μεταξιού»**.

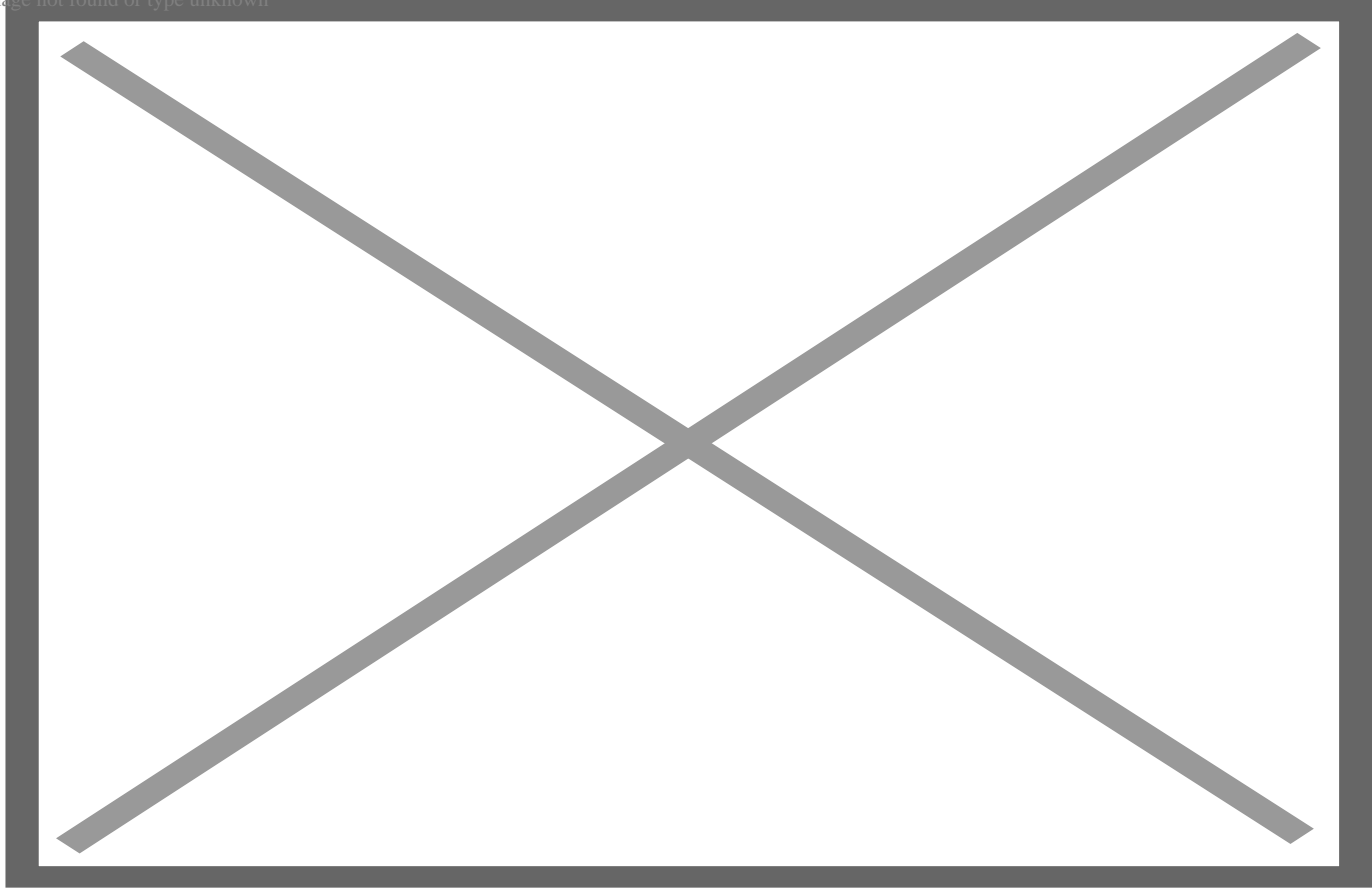
Οι Κινέζοι επενδύουν και σε γειτονικές χώρες, όπως στον σερβικό και ουγγρικό σιδηρόδρομο, έχοντας προφανείς μεσο-μακροπρόθεσμους στόχους για τη βέλτιστη διακίνηση του ευρω-ασιατικού εμπορίου.

-Αναφορικά με την DB Schenker AE, πρόσφατα συντελέστηκε μετεγκατάσταση στον Ασπρόπυργο. Οι συνέπειες ποιες είναι;

-Η στρατηγική της εταιρείας βασίζεται στα «μεγάλα συστήματα έργου», είτε στο κομμάτι του multimodal solutions, είτε στο κομμάτι των συστημικών οδικών μεταφορών, είτε στο κομμάτι των θαλασσίων εξαγωγών.

Η DB Schenker είναι ένας κορυφαίος ολοκληρωμένος πάροχος λύσεων στον τομέα διεθνών μεταφορών και logistics, καθώς και διαχείρισης σύνθετων έργων μεταφοράς.

Image not found or type unknown



Εργαζόμενοι της DB Schenker Ελλάδος στις νέες εγκαταστάσεις του Ασπροπύργου

Σε εγχώριο επίπεδο, συντελέστηκε η μετεγκατάσταση στην περιοχή του Ασπροπύργου, κάτι το οποίο προσέδωσε μια διαφορετική τροχιά ανάπτυξης και στόχευσης έργου και πελατών.

Στον Ασπρόπυργο συγκεντρώθηκαν τα τμήματα του Αυλώνα και της Καλλιθέας, επιτυγχάνοντας λειτουργική και επιχειρησιακή ενοποίηση.

Συνολικά, την προσεχή 10ετία, οι επενδύσεις φτάνουν τα 4 εκατ., κυρίως στον τομέα των υποδομών και της μηχανοργάνωσης.

-Τέλος, ένα ευρύτερο σχόλιο για την εγχώρια αγορά εμπορευματικών μεταφορών...

-Η εφετινή χρονιά είναι δύσκολη, χάθηκε το πρώτο εξάμηνο, λόγω ύφεσης.

Μια μικρή ύφεση στον κλάδο μας είναι πολλαπλασιαστική, διότι όταν η αγορά δεν έχει τα μέσα να κινηθεί, δημιουργούνται στρεβλώσεις, είτε στο εισαγωγικό εμπόριο, είτε στο εξαγωγικό(πρώτες ύλες και ΦΠΑ).

Οι συνθήκες αυτές δεν είναι ευνοϊκές, πόσω μάλλον με τις συνεχείς αλλαγές στο φορολογικό περιβάλλον, οι οποίες δημιουργούν κλίμα αστάθειας στην επιχειρηματικότητα και εμποδίζουν την δημιουργία νέων επενδύσεων.