
Η σκληρή πραγματικότητα για το σιδηρόδρομο: Στο 1% το μερίδιο αγοράς στους επιβάτες και στο 1,5% στα εμπορεύματα

2018/07/17 10:23 στην κατηγορία LOGISTICS

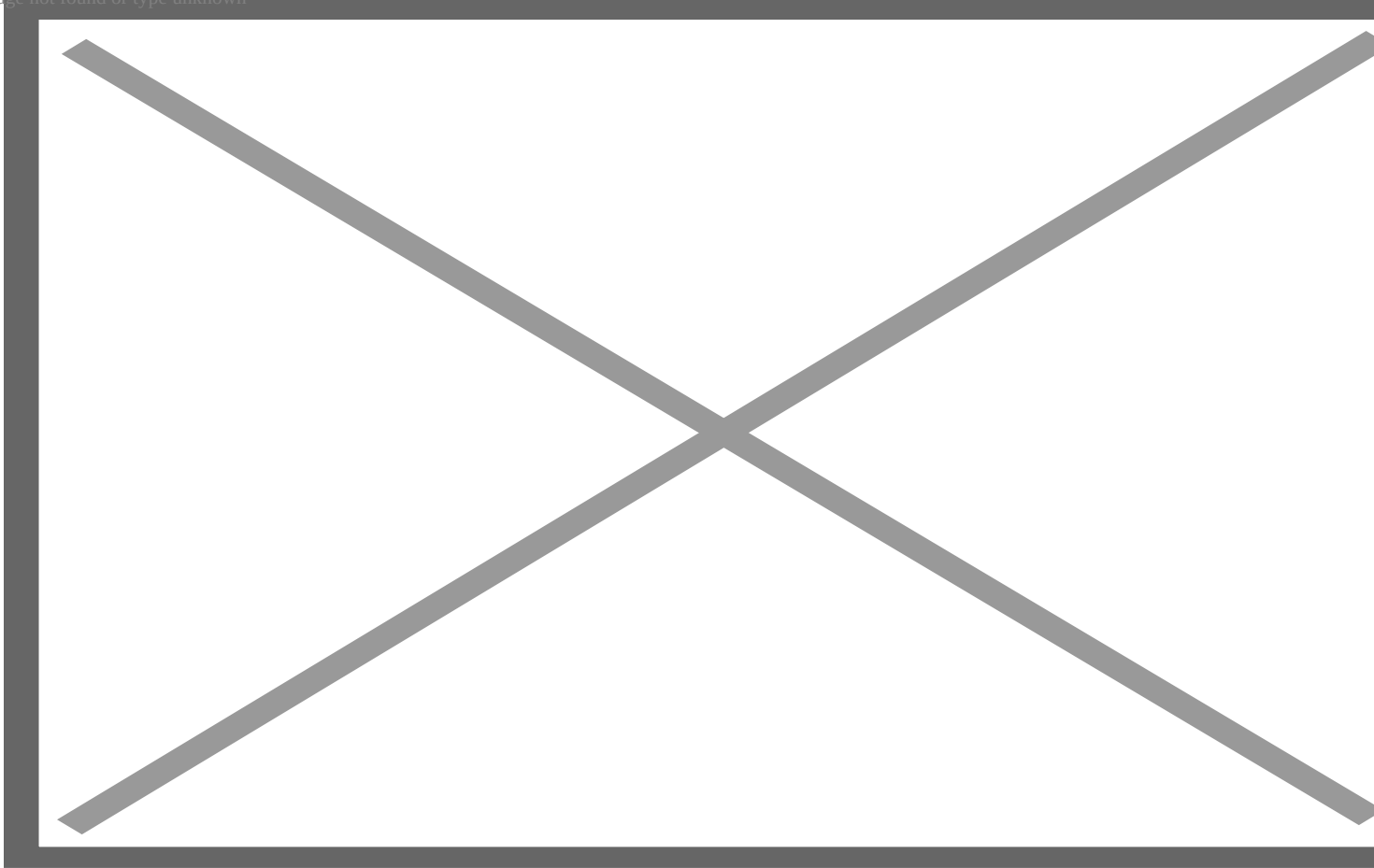
Ο ελληνικός σιδηρόδρομος, όσο παραμένει ανολοκλήρωτος ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας, θα παραμένει ο μεγάλος «ασθενής» στον κλάδο των Μεταφορών, παρά τις μεγάλες του προοπτικές.

Του Φώτη Φωτεινού

Σύμφωνα με την έκθεση πεπραγμένων της ΡΑΣ για το 2017, το μεταφορικό σιδηροδρομικό έργο στην Ελλάδα, με επίσημα στοιχεία από τις ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και EUROSTAT, συρρικνώθηκε τα τελευταία χρόνια (δεν υπάρχουν τα πλήρη διαθέσιμα στοιχεία των ετών 2016 και 2017).

Από τον σχετικό πίνακα προκύπτει ότι, το 2015, το **μερίδιο αγοράς** του σιδηροδρόμου στους επιβάτες ήταν 1% και στα εμπορεύματα 1,5%.

Το 2016, εάν και δεν παρατίθενται πλήρη διαθέσιμα στοιχεία, επισημαίνεται ότι, τόσο το επιβατικό, όσο και το εμπορευματικό έργο μειώθηκε περαιτέρω.



Η μείωση του εμπορευματικού έργου αποδίδεται αφενός στη διακοπή της κυκλοφορίας στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, λόγω της επί μακρόν παραμονής στην περιοχή προσφύγων/μεταναστών για περίπου δύομισι μήνες (20.03.2016 – 30.05.2016 – 72 ημέρες) και αφετέρου στις επιπτώσεις από τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση.

Από την άλλη πλευρά, θεωρείται δεδομένο ότι η εικόνα, τουλάχιστον στα εμπορεύματα, **βελτιώθηκε το 2017, αλλά και το 2018**, εξαιτίας των ενισχυμένων ροών από το λιμάνι του Ικονίου.

Για παράδειγμα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει γνωστοποιήσει ότι, στο πρώτο τρίμηνο του 2018, οι **εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 16%, σε σχέση με το αντίστοιχο τρίμηνο του 2017**, ενώ εντυπωσιακή ήταν η άνοδος (στο ίδιο διάστημα) της μεταφοράς με container, η οποία τετραπλασιάστηκε από πέρυσι, καλύπτοντας 40 mln τονοχιλιόμετρα, από περίπου 10 mln το αντίστοιχο περυσινό τρίμηνο, άνοδος που οφείλεται κυρίως στα φορτία της Cosco.

Το 2017, το παραγόμενο έργο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από εμπορευματικές μεταφορές **παρουσίασε αύξηση κατά 9,8%.**

Παραμένει «αδύναμος κρίκος» στις εξαγωγές ο σιδηρόδρομος

Στο σύνολο των συνδυασμένων μεταφορών, οι θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές παραμένουν κυρίαρχες στις ελληνικές εξαγωγές, έναντι των σιδηροδρομικών και αεροπορικών.

Με άλλα λόγια, πλοία και φορτηγά αποτελούν, για ποικίλους λόγους, πιο ανταγωνιστικά μέσα, σε σχέση με τρένα και αεροπλάνα.

Σύμφωνα με καταγραφές του ΠΣΕ, το **47%** της αξίας των εξαγωγών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων οδών, το **46,4%** οδικώς και μόλις, το **5%** αεροπορικώς και το **0,4%** σιδηροδρομικώς.

Αναλυτές της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών επισημαίνουν ότι το χαμηλό ποσοστό των αεροπορικών εξαγωγών οφείλεται στο υψηλό κόστος και αντίστοιχα, των σιδηροδρομικών στη μη ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου, εάν και θεωρείται δεδομένο ότι, το 2019, ο σιδηρόδρομος αναμένεται να προχωρήσει στην... αντεπίθεσή του.