
Ελληνικές και ξένες εταιρείες «κλείνουν» θέση στην αγορά των εμπορευματικών τρένων

2018/11/19 00:02 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η αγορά των σιδηροδρόμων θυμίζει αυτήν των τηλεπικοινωνιών λίγο πριν από την απελευθέρωσή της το 2000. Τότε, μια σειρά επιχειρήσεων είχε τοποθετηθεί απέναντι στον ΟΤΕ ενόψει της κατάργησης των αποκλειστικών δικαιωμάτων του στη σταθερή τηλεφωνία. Τώρα, μια σειρά επιχειρήσεων στήνεται απέναντι στον κυρίαρχο παίκτη, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με στόχο την απόσπαση μεριδίου αγοράς.

Σε αντίθεση όμως με τις τηλεπικοινωνίες, όπου ο ΟΤΕ ήλεγχε μια αγορά της τάξης του 1 δισ. ευρώ (300 δισ. δρχ. έσοδα), η σιδηροδρομική αγορά μόλις που ξεπερνά τα 70 εκατ. ευρώ ετησίως.

Μάλιστα, η συγκεκριμένη αγορά είναι κατερχόμενη, αφού από περίπου 110 εκατ. ευρώ το 2008, το 2016 **ανήλθε σε 74 εκατ. ευρώ**. Το ακόμη πιο παράδοξο είναι ότι όλοι οι επίδοξοι ανταγωνιστές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ενδιαφέρονται να εισέλθουν στο μικρότερο τμήμα της σιδηροδρομικής αγοράς, το οποίο αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές.

Η συγκεκριμένη αγορά, σύμφωνα με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), εκτιμήθηκε το 2016 σε μόλις 12 εκατ. ευρώ και στο 1/6 του συνόλου της αγοράς. Μόλις το 1,5% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών εκτελείται μέσω τρένου και ως ποσοστό του συνόλου του εμπορευματικών μεταφορών της χώρας μπορεί να είναι ένα κλάσμα της ποσοστιαίας μονάδας.

Αδειοδοτημένες επιχειρήσεις σιδηροδρομικού έργου

* Αφορά μόνον τη γραμμή
Δ. Πλακεντίας - Αεροδρόμιο Σπάτων

** Οι άδειες έχουν εκδοθεί σε άλλο
κράτος-μέλος (Ρουμανία).

	ΑΔΕΙΑ	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ	ΣΙΔ. ΕΡΓΟ	Ε
ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ε
ΣΤΑΣΥ*	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ε
Golden Cargo LG	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	Ε
PEARL	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ε
Μακίος Α.Ε.	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ε
GFR**	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ε
TRF**	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Ε

ΕΛΛΑΔΑ: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ

	2011	2012	2013	2014	2015
Επιβατοχιλιόμετρα (εκατ.)	958	851	1.323	1.309	1.309
Εσοδα επιβατών (εκατ. ευρώ)	62	69	65	67	67
Τονοχιλιόμετρα (εκατ.)	352	283	237	343	237
Εσοδα (εκατ. ευρώ)	22	20	16	18	18
Σύνολο χιλιομέτρων	1.310	1.134	1.560	1.652	1.652
Σύνολο εσόδων	84	89	81	85	85

«Αυτή είναι και η μεγάλη πρόκληση», παραδέχεται η πρόεδρος της ΡΑΣ, Ιωάννα Τσιαπαρίκου. «Τα μερίδια αυτά», αναφέρει, «σίγουρα θα αλλάξουν στο μέλλον και γι' αυτό οι ενδιαφερόμενοι επιδιώκουν να εισέλθουν σε αυτήν νωρίς, με στόχο να επιτύχουν όσο το δυνατόν υψηλότερες αποδόσεις».

Οι υποψήφιοι

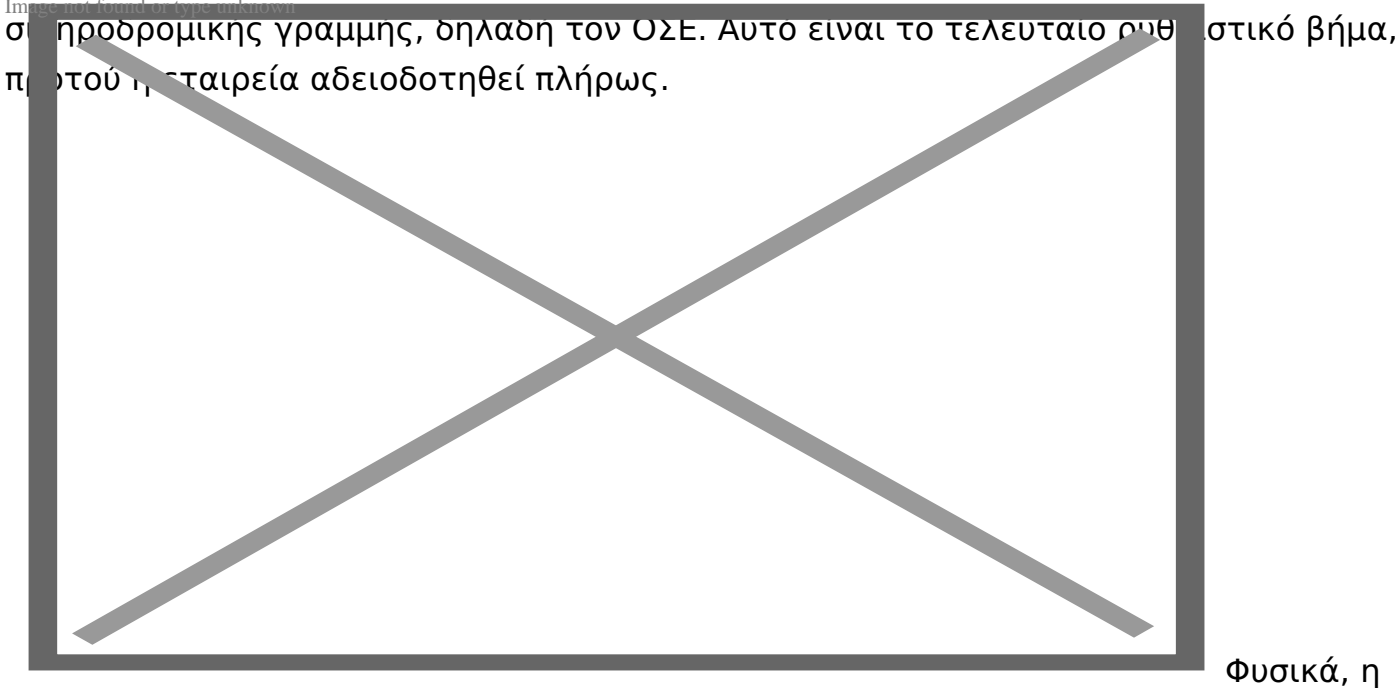
Μέχρι τώρα πέντε επιχειρήσεις έχουν υποβάλει αιτήσεις για άδεια σιδηροδρομικού έργου και όλες εστιάζουν στις εμπορευματικές μεταφορές. Εξ αυτών η πρώτη που υπέβαλε αίτηση το 2015 και έλαβε άδεια διενέργειας σιδηροδρομικού έργου είναι η Rail Cargo Logistics Goldair.

Μάλιστα, τον περασμένο Ιούνιο έκανε το πρώτο δρομολόγιο στη χώρα μας ως νεοεισερχόμενος πάροχος σιδηροδρομικού έργου και σήμερα η εταιρεία, όπως αναφέρει ο επικεφαλής της Καλλίνικος Καλλίνικος, εκτελεί τρία δρομολόγια εβδομαδιαίως από Ειδομένη σε Θεσσαλονίκη, μεταφέροντας κυρίως εμπορεύματα της

Goldair Cargo αλλά και της αυστριακής OBB, αμφότεροι μέτοχοι της Rail Cargo Logistics Goldair.

Η δεύτερη εταιρεία που ετοιμάζεται για τη διεξαγωγή αντίστοιχου έργου είναι η PEARL (Piraeus Europe Asia Rail Logistics), συμφερόντων Cosco. Η τελευταία έχει υποβάλει αίτηση από το 2016, αλλά ακόμη δεν έχει εκτελέσει σιδηροδρομικό έργο.

Η εταιρεία ωστόσο σκοπεύει να το πράξει, αφού την επρχόμενη εβδομάδα θα υπογράψει τη σύμβαση για την πρόσβαση στο δίκτυο του διαχειριστή της σιδηροδρομικής γραμμής, δηλαδή τον ΟΣΕ. Αυτό είναι το τελευταίο ρυθμιστικό βήμα, προτού η εταιρεία αδειοδοτηθεί πλήρως.



εταιρεία δεν πρόκειται να ξεκινήσει ακόμη το σιδηροδρομικό έργο. Μόλις πριν από λίγες ημέρες προσέλαβε προσωπικό το οποίο προορίζει να γίνουν μηχανοδηγοί τρένων. Σημειώνεται ότι εντός της χώρας μας μπορούν να οδηγήσουν τρένα μόνον μηχανοδηγοί πιστοποιημένοι από τον ΟΣΕ από την εθνική ακαδημία που ιδρύθηκε πρόσφατα. Αυτοί θα χρειαστούν τουλάχιστον 12-16 μήνες προτού αναλάβουν ένα τρένο.

Άλλες τρεις εταιρείες έχουν υποβάλει αιτήσεις στη ΡΑΣ για αδειοδότηση. Η πρώτη, η Μακίος Α.Ε., ασχολείται με logistics και έχει έδρα στη Θεσσαλονίκη και οι άλλες δύο είναι ρουμανικές εταιρείες σιδηροδρομικού έργου, η Grup Feroviar Roman (GFR) και η TEF Logistica Feroviara (TLF).

Παράγοντες της αγοράς αναφέρουν ότι αυτό είναι μόνον η αρχή. «Μέχρι του χρόνου τέτοια εποχή θα υπάρχουν άλλοι 3-5 ενδιαφερόμενοι για άδειες», παραδέχεται καλά ενημερωμένη πηγή.

Μεταξύ αυτών συγκαταλέγεται ο ΟΛΘ, ο σλοβενικός αλλά και ο σερβικός ΟΣΕ. Ο ΟΛΘ

εκτιμάται ότι όπως η PEARL θέλει να έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει ο ίδιος τα εμπορεύματα που φτάνουν στο λιμάνι του.

Βαγγέλης Μανδραβέλης,

“Καθημερινή”