
Επενδύσεις δεκάδων εκατ. ευρώ από Fraport, αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΟΛΘ και Hellastron

2019/07/05 11:34 στην κατηγορία LOGISTICS

Με κεντρική επιδίωξη την ενίσχυση των επιβατικών και εμπορευματικών ροών προς και από την Ελλάδα, σημαντικές επενδύσεις δρομολογούνται στις αεροπορικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές και οδικές υποδομές της χώρας.

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Κατά την διάρκεια του 3^{ου} Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, ο δ.σ. της Fraport Greece Alexander Zinell περιέγραψε την εξέλιξη των κατασκευαστικών εργασιών στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, ο πρόεδρος του ΔΑΑ Δημήτρης Δημητρίου το πλάνο επέκτασης του αεροδρομίου της Αθήνας, ο δ.σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππος Τσαλίδης τις επόμενες κινήσεις της εταιρείας στο τροχαίο υλικό και τις επιβατικές / εμπορευματικές μεταφορές, ο αντιπρόεδρος της Hellastron Εμμανουήλ Βράιλας τα μελλοντικά βήματα διαλειτουργικότητας των αυτοκινητοδρόμων και ο πρόεδρος του ΟΛΘ Σωτήρης Θεοφάνης την προσπάθεια μετατροπής του Οργανισμού σε hub των Βαλκανίων.

Κοινή διαπίστωση αποτέλεσε ότι τα πρώτα αποτελέσματα από την ολοκλήρωση των υποδομών στο αεροπορικό, σιδηροδρομικό, οδικό και λιμενικό δίκτυο της χώρας είναι εμφανή, με προφανή οφέλη στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.

Κατασκευαστικός «οργασμός» στα αεροδρόμια της Fraport και το «Ελ. Βενιζέλος»

Κατά την διάρκεια του 3ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Zinell παρουσίασε την πορεία ολοκλήρωσης των έργων στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που έχει, υπό την διαχείρισή της, η Fraport Greece.

Το επενδυτικό πλάνο της εταιρείας ανέρχεται στα 415 εκατ. ευρώ, με ορίζοντα το 2021.

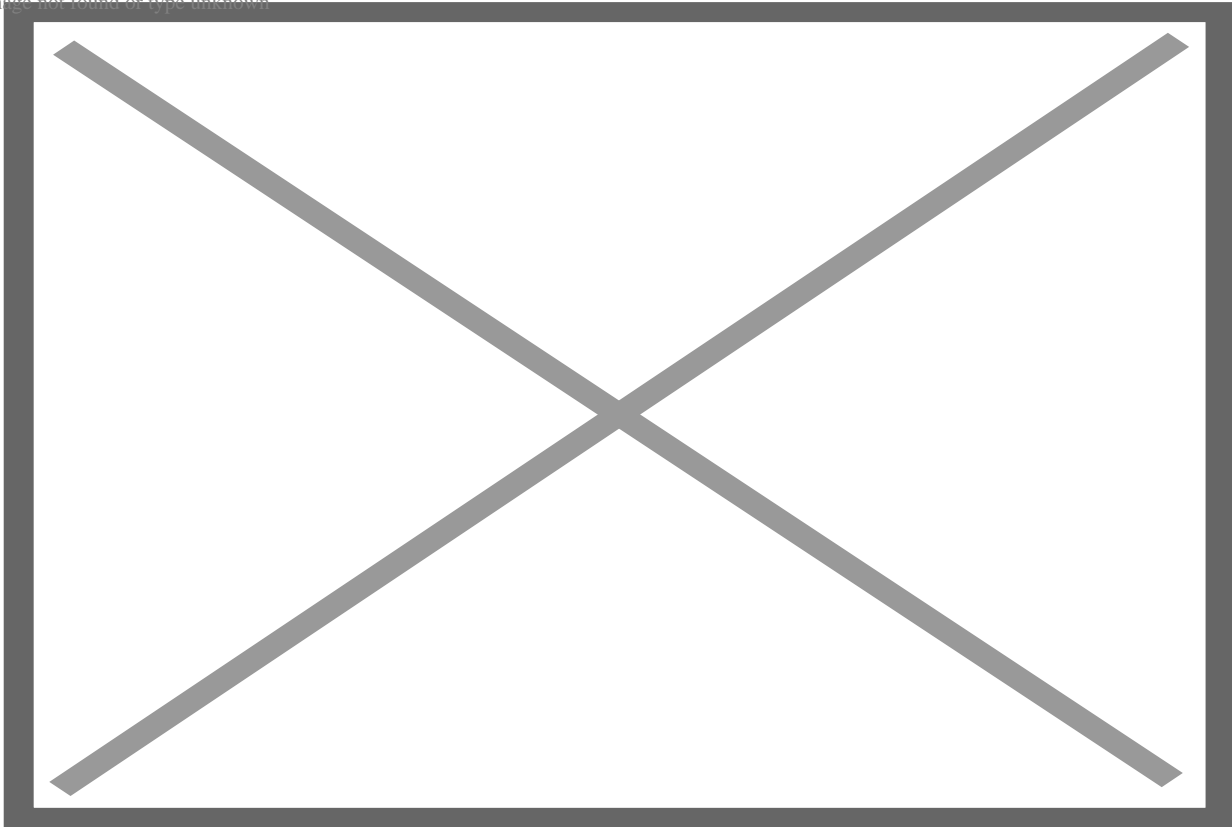
Ήδη από το 2018, έχουν παραδοθεί τα αεροδρόμια Χανίων, Καβάλας και Ζακύνθου, ενώ έχει σχεδόν ολοκληρωθεί και το αεροδρόμιο του Ακτίου.

Η πρόοδος των εργασιών στα υπόλοιπα αεροδρόμια φτάνει: Στο 30% στη Θεσσαλονίκη, το 55% στην Κέρκυρα, το 95% στο Ακτίο, το 60% στην Κεφαλονιά, το 80% στη Σκιάθο, το 60% στη Μυτιλήνη, το 75% στη Σάμο, το 30% στη Σαντορίνη, το 70% στη Ρόδο και το 50% στη Μύκονο.

Το 2019 θα παραδοθούν τα αεροδρόμια του Ακτίου, της Κεφαλονιάς, της Σκιάθου και της Σάμου, το 2020 της Μυτιλήνης, της Ρόδου και της Κω και το 2021 της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, της Μυκόνου και της Σαντορίνης.

Σχολιάζοντας την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, ο κ. Zinell ανέφερε ότι, πέρσι, διακινήθηκαν κοντά στα 30 εκατ. επιβάτες. Μάλιστα, η πρόβλεψη της Fraport για το 2020 αναφέρεται στα 31,5 εκατ. και το 2030 στα 38,6 εκατ.

Image not found or type unknown



Στη συνέχεια, ο διευθύνων σύμβουλος της Fraport Greece, εάν και τόνισε ότι σταθερή και κεντρική επιδίωξη της εταιρείας αποτελεί η ενίσχυση των τουριστικών ροών της Ελλάδας, καυτηρίασε την κατάσταση του οδικού δικτύου που εξυπηρετεί πολλά από τα αεροδρόμια, χαρακτηρίζοντας αναγκαία την βελτίωση τους.

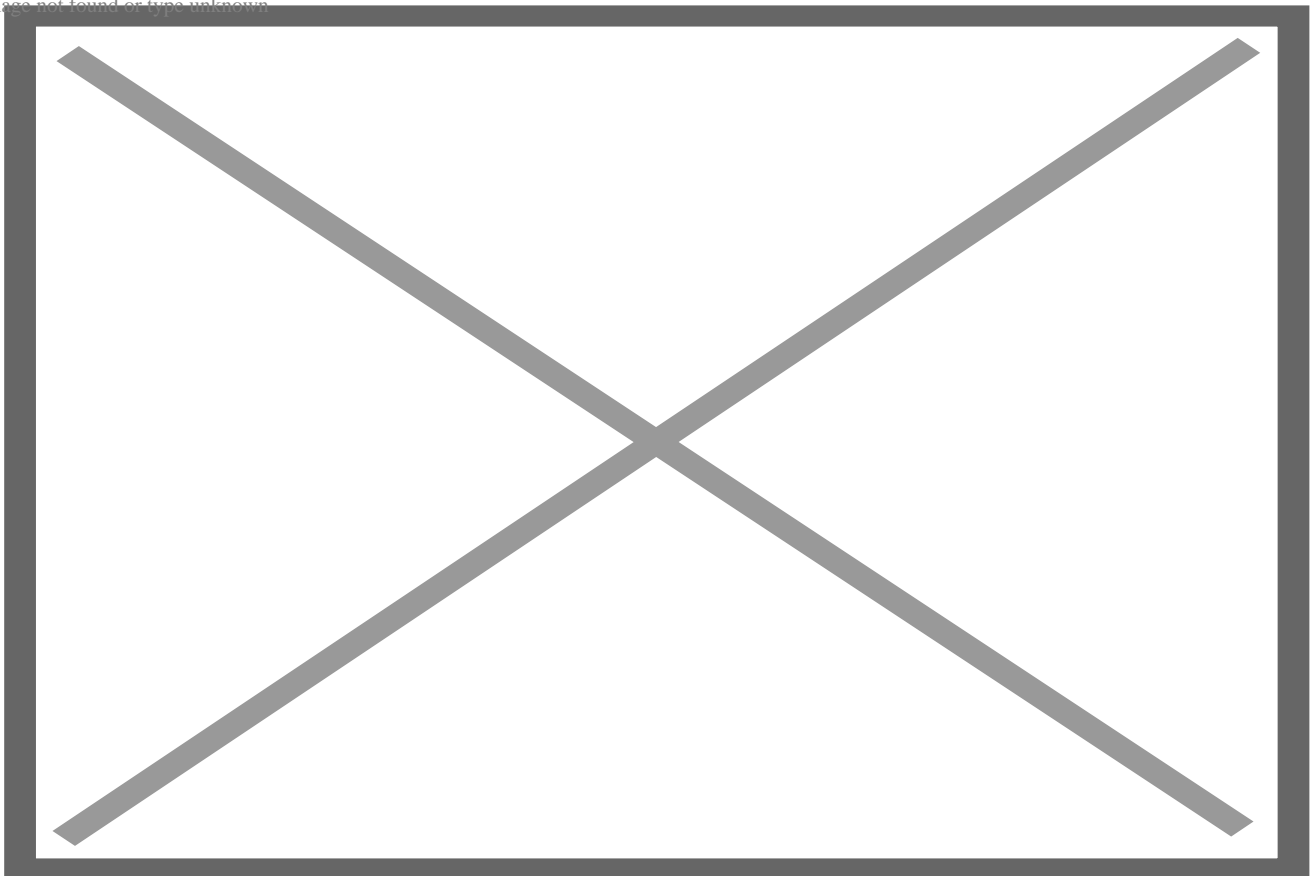
Αντίστοιχα, ο πρόεδρος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Δημήτρης Δημητρίου παρουσίασε, στο ίδιο συνέδριο, το αναπτυξιακό πλάνο του αεροδρομίου, όπως η επέκταση της νότιας πτέρυγας του κύριου αεροσταθμού, με δεδομένο ότι, τα τελευταία χρόνια, το «Ελ. Βενιζέλος» σημειώνει αξιοσημείωτη άνοδο στην επιβατική κίνηση.

Συγκεκριμένα, οι διακινούμενοι επιβάτες ξεπέρασαν, πέρυσι, τα 24,14 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση κατά 11%, σε σχέση με το 2017, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πρόσθετες απαιτήσεις σε υποδομές, σύμφωνα με τα πρότυπα της IATA.

«Την περίοδο 2020-2023, οι υποδομές του ΔΑΑ καλούνται να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν πάνω από 30 εκατ. επιβάτες», επεσήμανε ο κ. Δημητρίου.

Βάσει των προβλέψεων της IATA, ο αερολιμένας θα υποδέχεται και σε ετήσια βάση περί τους 31 εκατομμύρια επιβάτες την περίοδο 2020-23, 40 εκατομμύρια την περίοδο 2030-33 και 50 εκατομμύρια μετά το 2040.

Image not found or type unknown



Ο πρόεδρος του ΔΑΑ υποστήριξε ότι «κλειδί» για τις ευρύτερες αλλαγές στο σχεδιασμό και τις νέες επενδύσεις στο αεροδρόμιο αποτελούν οι νέοι τύποι αεροσκαφών, οι αλλαγές στις εισόδους επιβατών από χώρες εντός και εκτός Σένγκεν, η ανάπτυξη των τοπικών αερομεταφορέων και οι νέες τεχνολογίες.

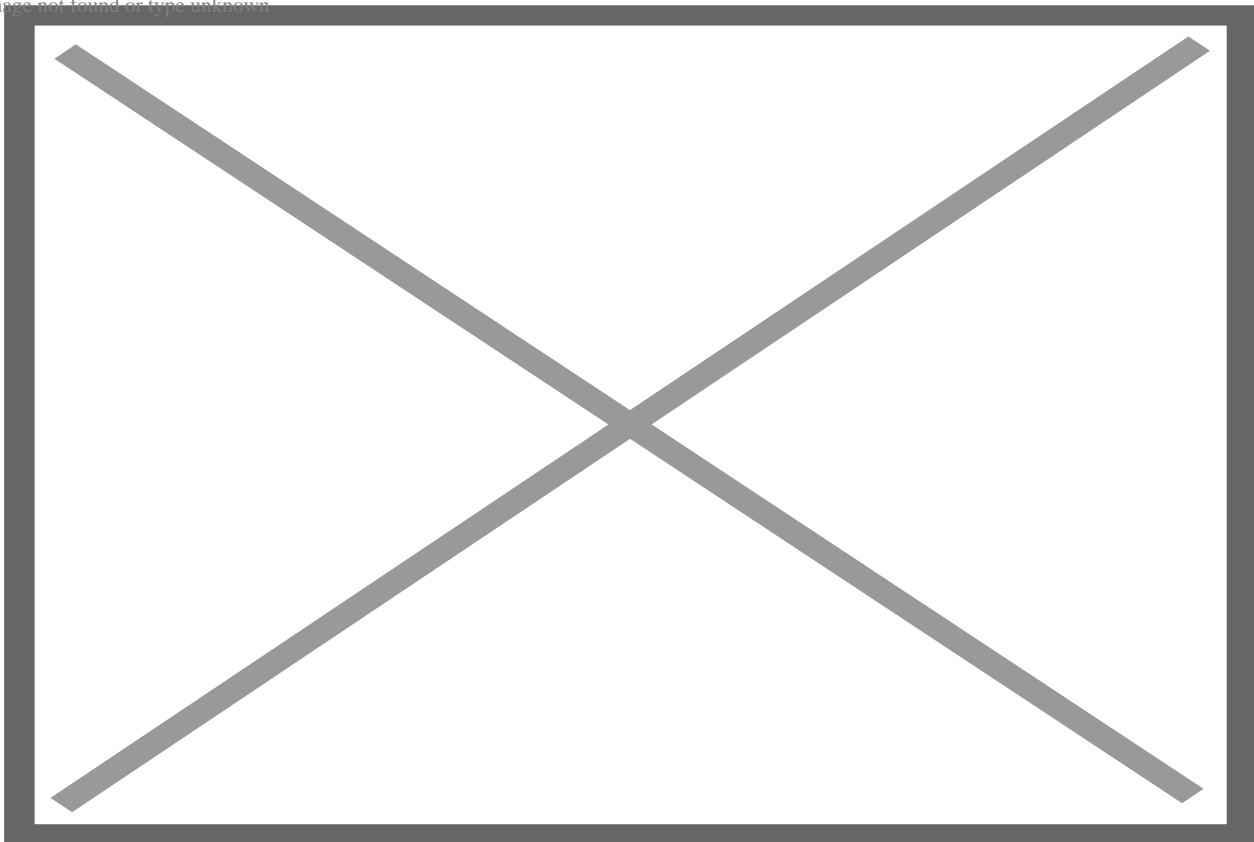
Ως εκ τούτου, η στόχευση του νέου master plan του αεροδρομίου, το οποίο θα πρέπει να λάβει και την έγκριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αφορά, μεταξύ άλλων, νέους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών και ταξί, επέκταση των τερματικών εγκαταστάσεων, επενδύσεις στον εξωτερικό χώρο του αεροδρομίου, αλλά και επενδύσεις στο κομμάτι της ενέργειας.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επενδύει στην ΕΕΣΣΤΥ και σε νέο τροχαίο υλικό, ο ΟΣΕ υλοποιεί συνδέσεις με ΒΙΠΕ και λιμάνια και η Goldair στο Θριάσιο Ε/Κ

Στον σιδηρόδρομο και παρά την παράδοση κάποιων νέων έργων, όπως της ηλεκτροκίνησης στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, δεν έλειψε η ανταλλαγή αιχμών μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά του ΟΣΕ στο 3ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Φίλιππος Τσαλίδης ανέφερε ενδεικτικά ότι, παρά τα όποια «εξωγενή προβλήματα» και την μη τήρηση των αρχικών χρονοδιαγραμμάτων σε αρκετά έργα (π.χ. τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση, υποσταθμοί), η εταιρεία πέτυχε, το 2018, υψηλές επιδόσεις, διακινώντας περισσότερους από 16 εκατ. επιβάτες και 1,4 εκατ. τόνους αγαθών, χαρακτηρίζοντας μάλιστα την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως τον «εθνικό σιδηροδρομικό μεταφορέα».

Image not found or type unknown



Αναφερόμενος στο επενδυτικό πλάνο της εταιρείας, σημείωσε ότι η εταιρεία δρομολογεί περισσότερες από 400 προσλήψεις και έργα υποδομών 25 εκατ. ευρώστην ΕΕΣΣΤΥ.

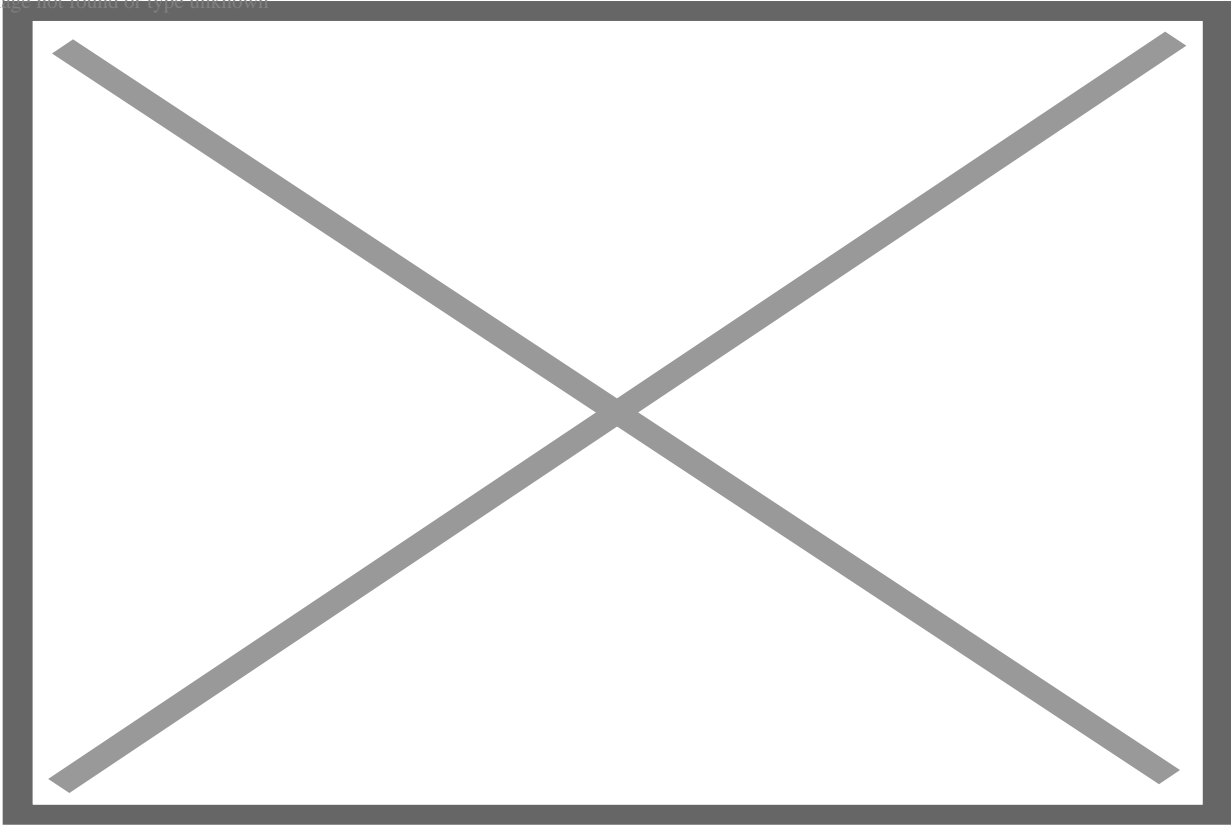
Επίσης, προσδιόρισε την άφιξη νέου τροχαίου υλικού στα μέσα του 2020 και την διεξαγωγή του δρομολογίου Αθήνα - Θεσσαλονίκη, με την ολοκλήρωση όλων των απαραίτητων συστημάτων, στις 3 ώρες και 20 λεπτά, με αποτέλεσμα το τρένο να ανταγωνίζεται ευθέως το αεροπλάνο.

Τέλος, κατέστησε σαφές ότι στους επιχειρηματικούς άξονες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ συγκαταλέγονται και οι διακρατικές υπηρεσίες, με μεγαλύτερη βαρύτητα στις εμπορευματικές μεταφορές, λέγοντας πως το Θριάσιο (αποθήκες Κ1 και Κ2) θα αποτελεί στο εξής τη «βασική έδρα» της εταιρείας στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, ενώ για το Θριάσιο II άφησε να εννοηθεί ότι «είτε με τον ένα, είτε με τον άλλο τρόπο, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα είναι παρούσα».

Τις αιχμές του διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν άφησε αναπάντητες ο πρόεδρος του ΟΣΕ Γιώργος Κακουλάκης, ο οποίος σημείωσε ότι δεν θα πρέπει να μετατίθενται όλες οι ευθύνες για τα κακώς κείμενα του σιδηροδρόμου στο δημόσιο, αλλά από την άλλη πλευρά και η ιδιωτική εταιρεία (εννοώντας την ΤΡΑΙΝΟΣΕ) οφείλει να κάνει πράξη τις εξαγγελίες περί επενδύσεων, ύψους 500 εκατ. ευρώ.

Παραθέτοντας την πρόοδο ολοκλήρωσης των σιδηροδρομικών έργων, ο κ. Κακουλάκης σημείωσε ότι, μέχρι το 2014, η Ελλάδα διέθετε 494 χλμ. ηλεκτροκινούμενης γραμμής, ενώ σήμερα 679 χλμ.

Στη συνέχεια, ο κ. Κακουλάκης παρέθεσε τις ενέργειες του ΟΣΕ στη σύνδεση του δικτύου με λιμάνια και βιομηχανικές ζώνες. Αρχικά στα δυο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, το επόμενο διάστημα θα εγκατασταθεί ηλεκτροκίνηση στο δίκτυο με το Νέο Ικόνιο στον Πειραιά.

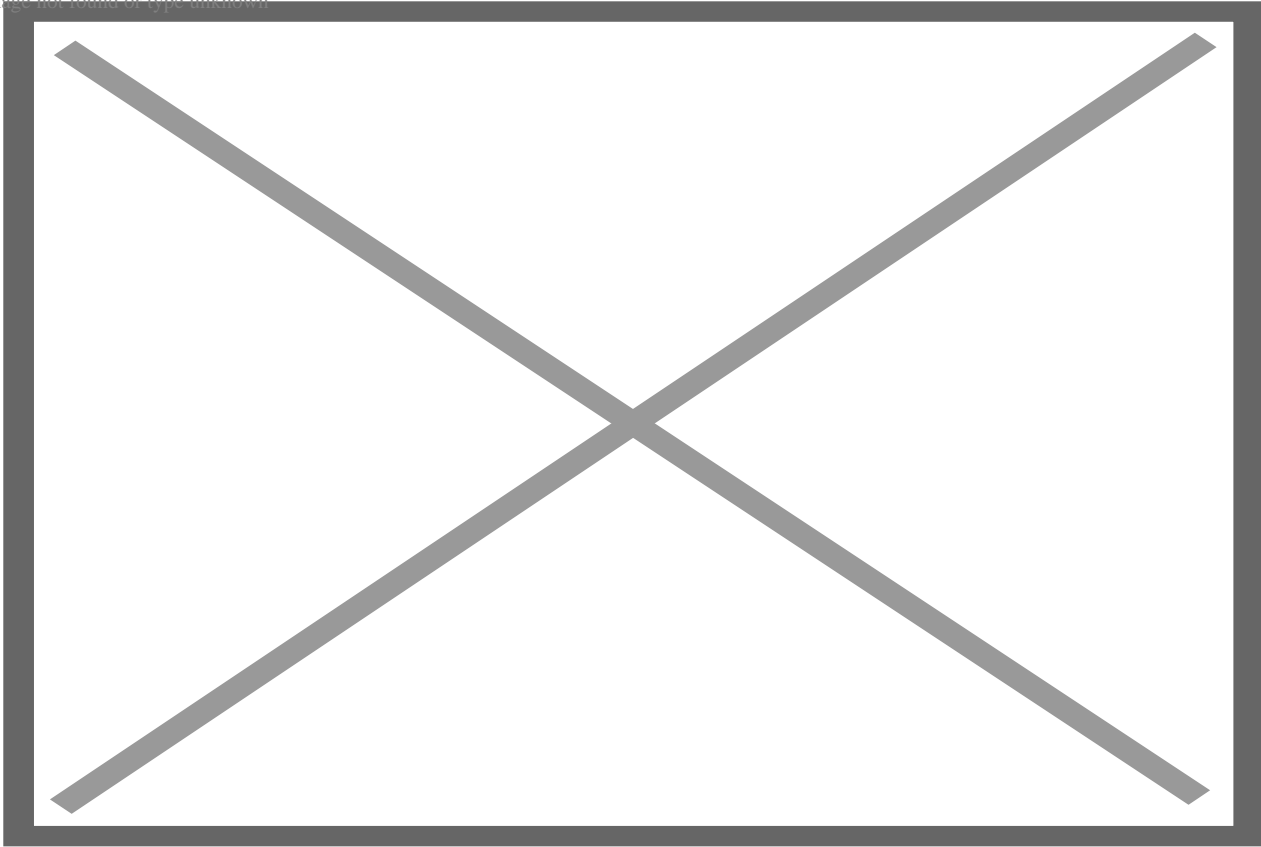


Όσο για τη Θεσσαλονίκη, σχεδιάζεται η αναβάθμιση, σε μήκος 7 χλμ., της υφιστάμενης σύνδεσης με τον προβλήτα του λιμανιού και, όπως είπε ο πρόεδρος του ΟΣΕ, βρίσκεται στο στάδιο της μελέτης η σύνδεση σε δεύτερο προβλήτα. Επίσης, στον προγραμματισμό του ΟΣΕ βρίσκονται οι συνδέσεις με τους λιμένες Αλεξανδρούπολης, Πατρών, Καβάλας, Βόλου Ηγουμενίτσας.

Ως προς τις συνδέσεις του δικτύου με τις Βιομηχανικές Περιοχές της χώρας, ο κ. Κακουλάκης ενημέρωσε ότι έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες σύνδεσης των διωλιστηρίων της Motor Oil στους Αγίους Θεοδώρους και των ΕΛ.ΠΕ. στον Ασπρόπυργο με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Στο στάδιο των προκαταρκτικών μελετών βρίσκονται οι συνδέσεις με τις ΒΙ.ΠΕ. Αλεξανδρούπολης και Κιλκίς. Ακόμη, ο κ. Κακουλάκης αναφέρθηκε στην έγκριση από τον ΟΣΕ της κατασκευής δεύτερης γραμμής ηλεκτροκίνησης Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, η οποία έχει ανατεθεί στην ΕΡΓΟΣΕ και βρίσκεται στο στάδιο ένταξης σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Στο ίδιο συνέδριο, μίλησε και ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος του ομίλου της Goldair, Καλλίνικος Καλλίνικος, ο οποίος αναφέρθηκε στις αναγκαίες προϋποθέσεις για την ενίσχυση των εμπορευματικών ροών στην Ελλάδα, αλλά και στην υλοποίηση του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου.



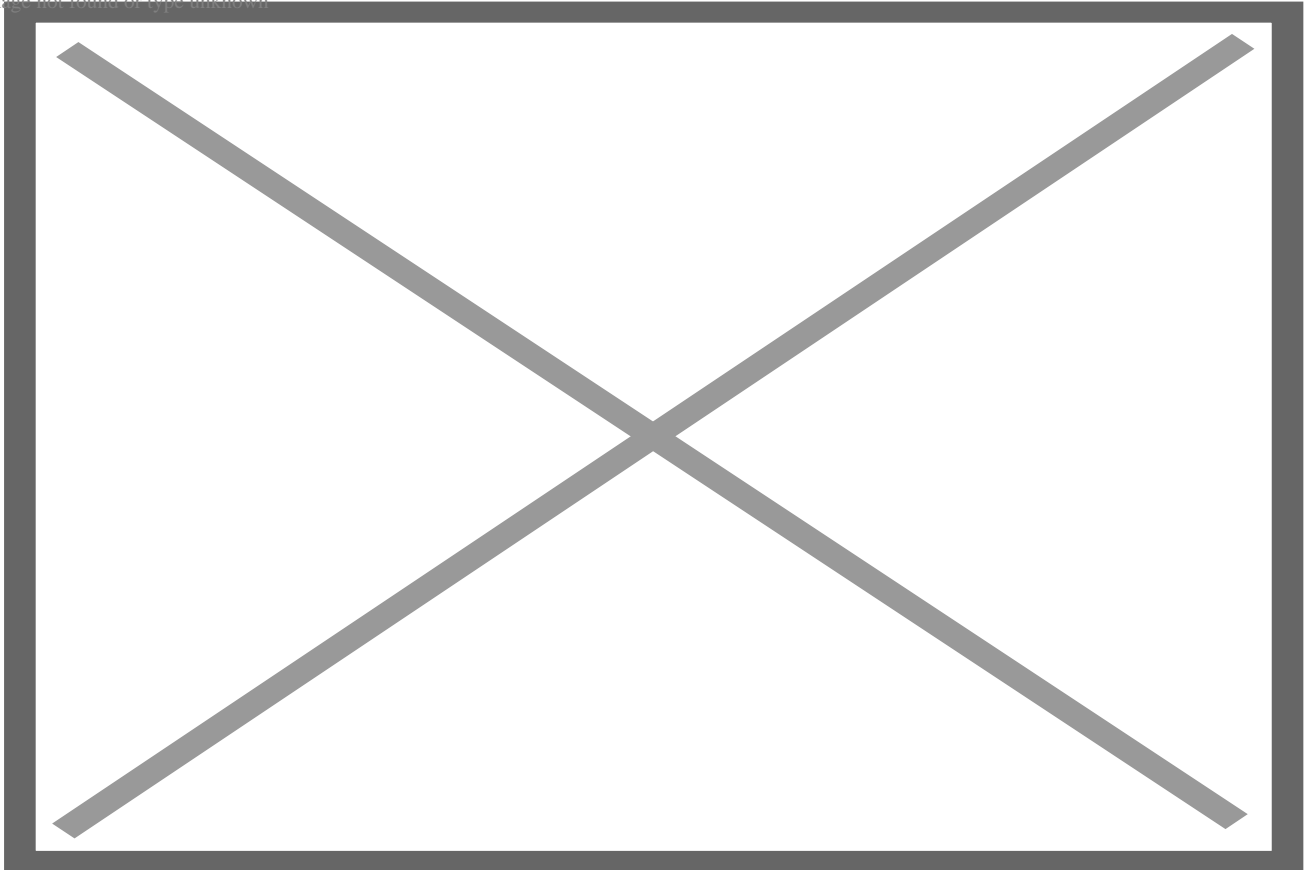
Σε σχέση με το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο, στο οποίο η Goldair συμμετέχει στο κοινοπρακτικό σχήμα κατασκευής και εκμετάλλευσής του, ο κ. Καλλίνικος υπογράμμισε ότι βρισκόμαστε στην «τελική ευθεία», καθώς αναμένεται έως τα τέλη Σεπτεμβρίου η έγκριση της επένδυσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, κάτι το οποίο θα σημάνει την έναρξη της πρώτης φάσης των κατασκευαστικών εργασιών.

Σχετικά με την Rail Cargo Logistics Goldair σχολίασε ότι «εφόσον εξασφαλιστούν συνθήκες ίσης μεταχείρισης», η εταιρεία θα αναπτυχθεί περαιτέρω, όπως και άλλες «δυναμικές» εταιρείες του ευρύτερου κλάδου.

Ο νέος ρόλος του ΟΛΘ

Στον νέο ρόλο του ΟΛΘ στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων, αλλά και στο επενδυτικό πλάνο του Οργανισμού αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος του, Σωτήρης Θεοφάνης.

Ο πρόεδρος του Οργανισμού, αναφερόμενος στις προκλήσεις που αντιμετώπισε η νέα διοίκηση κατά τους πρώτους 15 μήνες, τόνισε ότι «είναι σημαντικό το λιμάνι να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του, σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της ευρύτερης περιοχής».



Επίσης, αναφέρθηκε στη συνεχή ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών, λέγοντας πως το λιμάνι κερδίζει το στοίχημα της σύγκλισης με το διεθνές επίπεδο εξυπηρέτησης, τόσο σε χύδην όσο και σε γενικά φορτία, αποδίδοντας αυτήν την επιτυχία στο υψηλά καταρτισμένο στελεχιακό δυναμικό της εταιρείας.

Στάθηκε επίσης στις πρόσθετες επενδύσεις της εταιρείας, πέραν των υποχρεωτικών, οι οποίες αγγίζουν τα 10 εκατ. ευρώ, αφορώντας πρωτίστως τον σταθμό εμπορευματικού φορτίου, αναλύοντας πως αυτές κατά την προσεχή εξαετία θα ανέλθουν σε 120 εκατ. ευρώ, ως μέρος ενός ισχυρού επενδυτικού προγράμματος, συνολικού ύψους 300 εκατ. ευρώ.

Ο κ. Θεοφάνης εξήγησε πως το λιμάνι φτάνει αυτή τη στιγμή στο όριο της χωρητικότητάς του, γεγονός που καθιστά επιβεβλημένες πρόσθετες επενδύσεις για την ανάπτυξη των υποδομών του, όπως παρεμβάσεις για την αύξηση του βάθους κρηπιδώματος στα 16 μέτρα, που θα επιτρέψει τον ελλιμενισμό πολύ μεγαλύτερων πλοίων, αλλά και την ενοποίηση των προβλητών 4 και 5.

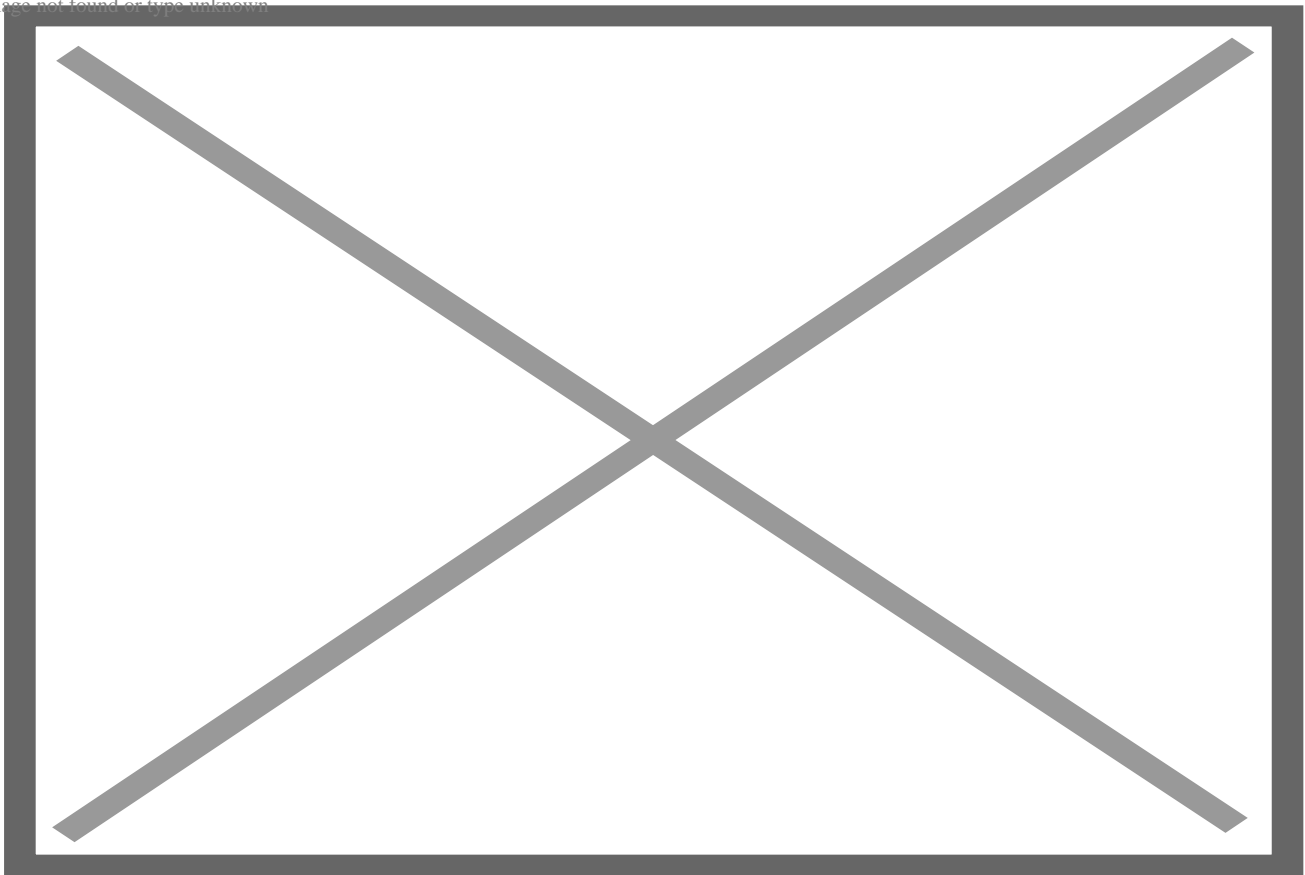
Επόμενο στοίχημα για τους αυτοκινητοδρόμους η διαλειτουργικότητα και οι επεκτάσεις

Ο αντιπρόεδρος της Hellastron Εμμανουήλ Βράιλας, αφού πρώτα χαρακτήρισε ως ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα της χώρας την ολοκλήρωση των οδικών αξόνων, δημιουργώντας ένα σύγχρονο και ασφαλές περιβάλλον για τις οδικές μετακινήσεις.

Επιπρόσθετα, σκιαγράφησε τα επόμενα βήματα της Hellastron που έγκεινται στην ολοκλήρωση των απαιτούμενων οδικών επεκτάσεων. Ενδεικτικά:

- Της Δυτικής Περιφερειακής Αιγάλεω και σύνδεση με την Λεωφόρο Σχιστού και μέσω αυτής με το λιμάνι του Πειραιά.
- Της Α.Ο. προς τη Ραφήνα και το Λιμάνι του Λαυρίου και την σύνδεση με το Ελληνικό.
- Τον νέο αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα-Υλίκη.

Image not found or type unknown



- Την επέκταση της Ιόνιας Οδού από Ιωάννινα προς την Κακκαβιά, και της σύνδεσής της με το λιμάνι του Αστακού και το Αγρίνιο.
- Του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος και Καλαμάτα - Μεθώνη.
- Του Βόρειου τμήματος του Ε65 (Τρίκαλα-Εγνατία).
- Του Βόρειου Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ).

-Της Υποθαλάσσιας ζεύξης Σαλαμίνας-Περάματος.

-Του τμήματος Λάρισας-Καρδίτσας-Τρικάλων.

Τέλος, ως επόμενα βήματα συμπεριέλαβε τον ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό έκτακτης ανάγκης, την ενιαία ραδιοφωνική συχνότητα για έκτακτα συμβάντα, το ενιαίο κέντρο διαχείρισης κυκλοφορίας και το εθνικό σύστημα πληροφόρησης χρηστών.