
Η νέα πραγματικότητα: Οι Μεταφορές της Ελλάδας πέρασαν σε ιδιώτες

2020/02/16 16:20 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

[vc_row][vc_column][vc_column_text]Ολοένα και αναβαθμίζεται η σημασία των μεταφορών και μάλιστα, των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα.

Ουσιαστικά, πρόκειται για έναν από τους κρισιμότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος έχει συγκεντρώσει σημαντικές επενδύσεις.

Μάλιστα, ενόψει και της παραχώρησης των περιφερειακών λιμένων, ουσιαστικά όλες **οι σπουδαιότερες εταιρείες και υποδομές του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών της Ελλάδας θα ανήκουν σε ιδιώτες!**

Πλέον, καθίσταται πιο προφανής από ποτέ η ανάγκη των **συνεργιών** μεταξύ αεροδρομίων – λιμένων – σιδηροδρόμων – οδικών αξόνων – εμπορευματικών κέντρων.

Όσο πιο επιτυχής και εύρυθμη είναι η μεταξύ τους συνεργασία, υπό την αρωγή του **ελληνικού κράτους, το οποίο αποκτά πλέον εποπτικό ρόλο**, τόσο θα αναβαθμίζεται η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Το metaforespress.gr αναλύει...

Καναδοί, Γερμανοί και Ινδοί «προσγειώθηκαν» στα ελληνικά αεροδρόμια

Λόγω της ενίσχυσης του τουρισμού, οι αερομεταφορές διάγουν αναπτυξιακή πορεία, κυρίως τα τελευταία χρόνια. Επομένως, μονάχα τυχαίο δεν είναι που τα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας ελέγχονται πλέον ή θα ελέγχονται από ιδιώτες.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών από την καναδική PSP και ίσως και από άλλο σχήμα (είναι σε εξέλιξη η πώληση του 30%), 14 περιφερειακά αεροδρόμια από την Fraport Greece και το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι Κρήτης από την κοινοπραξία της ελληνικής ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και της ινδικής GMR.

Ανάλογη κατάληξη εικάζεται ότι θα έχουν και τα υπόλοιπα κρατικά αεροδρόμια, όπως το αεροδρόμιο της

Καλαμάτας.[/vc_column_text][vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_gallery type="flexslider_slide" interval="3" images="25909,51866,52054" img_size="large"][/vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_column_text]

Συγκέντρωση ιταλικών, κινεζικών και ρουμανικών συμφερόντων στον σιδηρόδρομο

Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης και η σύνδεση των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης με τον σιδηρόδρομο έχουν αναβαθμίσει την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου, παρόλο που δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας (υπολείπονται τα έργα της σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης) και οι συνδέσεις με αρκετές ΒΙΠΕ και λιμάνια.

Στον σιδηρόδρομο, πέρα από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία ανήκει στην ιταλική TRENITALIA, ζωτικά συμφέροντα στις εμπορευματικές μεταφορές απέκτησαν η ελληνο-αυστριακή Goldair Rail Cargo Logistics, η κινεζο-ελληνική Pearl και η ρουμανική GFR.[/vc_column_text][vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_gallery type="flexslider_slide" interval="3" images="41227,33589,32641" img_size="large"][/vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_column_text]

Στο «τιμόνι» των αυτοκινητοδρόμων οι μεγαλύτερες ελληνικές και διεθνείς κατασκευαστικές εταιρείες

Η Ελλάδα διαθέτει πλέον ένα από τα πιο σύγχρονα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων της Ευρώπης. Μετά την Αττική Οδό, την Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και την Εγνατία Οδό, από το 2016 και έπειτα παραδόθηκαν ο Μορέας (Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη), ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (Μαλιακός - Κλειδί), η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα), η Νέα Οδός (Μεταμόρφωση - Σκάρφεια και Αντίρριο - Ιωάννινα) και το μεσαίο τμήμα του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ξυνιάδα - Τρίκαλα).

Στο μετοχικό σχήμα των εταιρειών αυτών ανήκουν οι μεγάλοι ελληνικοί κατασκευαστικοί όμιλοι, ήτοι ΕΛΛΑΚΤΩΡ, ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, AVAX, INTRAKAT, αλλά και διεθνείς όμιλοι, όπως Vinci και Hochtief.[/vc_column_text][vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_gallery type="flexslider_slide" interval="3" images="9610,18025,13311" img_size="large"][/vc_column][vc_row][vc_row][vc_column][vc_column_text]

Η ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ και ΟΛΘ συμπαρασύρει τα υπόλοιπα λιμάνια

Τα δυο μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας προκάλεσαν το ενδιαφέρον λιμενικών «κολοσσών», τα οποία προχώρησαν στην εξαγορά τους. Ο λιμένας του Πειραιά ανήκει στην κινεζική Cosco και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης σε κοινοπρακτικό σχήμα υπό την γαλλική Terminal Link της CMA CGM.

Το επόμενο διάστημα θα αξιοποιηθούν τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας, του Ηρακλείου, του Βόλου, της Καβάλας, της Ελευσίνας, της Κέρκυρας, του Λαυρίου και της Πάτρας.

Ήδη για τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου και της Καβάλας εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από την ελληνική Goldair μαζί με τις αμερικανικές SSA Marine και Black Summit Financial

Group.
type="flexslider_slide" interval="3" images="30197,35283"
img_size="large"/>

Αναγκαία η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων και σύγχρονων ΒΙΠΕ

Εκεί που σημειώνεται σαφής υστέρηση είναι στη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων και σύγχρονων ΒΙΠΕ κοντά – κυρίως – σε λιμάνια και σιδηροδρόμους.

Μεγάλο εμπορευματικό κέντρο, όπως ισχύει στην υπόλοιπη Ευρώπη, η Ελλάδα δεν διαθέτει. Εάν η ΕΕ δώσει το «πράσινο φως», θα κατασκευαστεί το Θριάσιο Ε/Κ, ενώ για το Ε/Κ της Θεσσαλονίκης στο Γκόννο αναμένονται οι κυβερνητικές αποφάσεις.

Αντίστοιχα, η Ελλάδα δεν διαθέτει ακόμη σύγχρονες ΒΙΠΕ, παρά τις σχετικές προσπάθειες που διεξάγονται για τα Οινόφυτα και το Καλοχώρι Θεσσαλονίκης.