
Εμπορευματικά κέντρα: Παραμένουν ακόμα σε... μακέτες

2017/02/17 11:30 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Οι μεταφορές και τα logistics αποτελούν ζωτικό κομμάτι της οικονομικής και κοινωνικής ζωής.

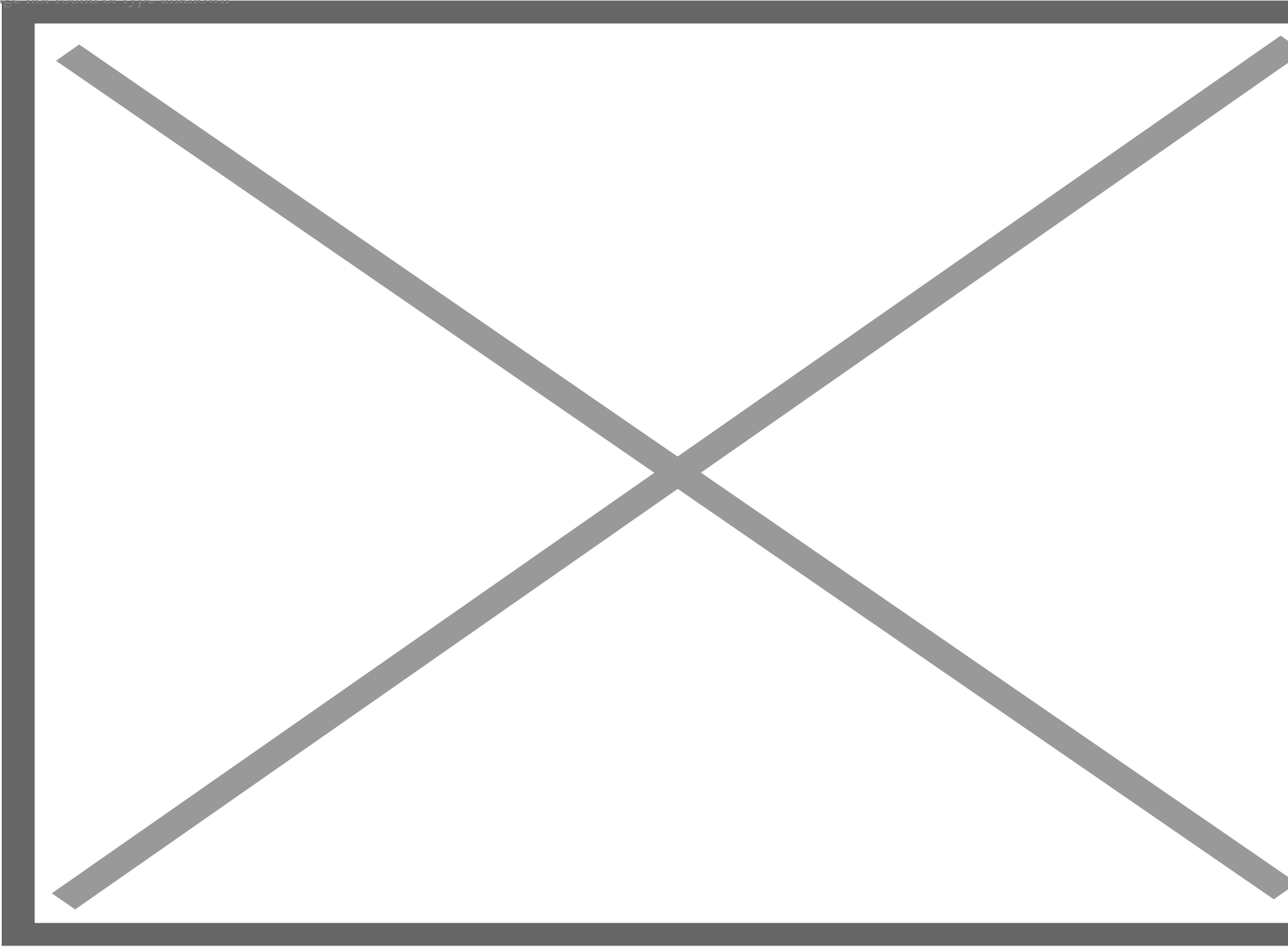
Η αρτιότητα των υποδομών και των δικτύων μεταφορών κάθε χώρας, είναι από τις πιο αξιόπιστες ενδείξεις, όχι μόνο για το βαθμό οικονομικής ανάπτυξης αλλά και για την ποιότητα ζωής, την ασφάλεια και την υγεία των κατοίκων τους.

Όλες οι κυβερνήσεις τις τελευταίες δεκαετίες προσπαθούν να προσελκύσουν επενδύσεις με πρωτοβουλίες όπως το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων και τώρα το Υπερταμείο, Fast Track και άλλες πρωτοβουλίες, εγχείρημα όμως που μοιάζει αντίστοιχο με εκείνο του Σίσουφου.

Εάν αναλογιστεί κάποιος ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, παρότι έχουν περάσει έως και 25 χρόνια, **μεγάλες επενδύσεις παραμένουν μακέτα, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις απαιτείται μία δεκαετία απλώς για να ξεκινήσει ένα έργο.**

Ως εκ τούτου, παγιώνεται η αντίληψη ότι η Ελλάδα δεν συνιστά επενδυτικό προορισμό, μη έχοντας καταφέρει να αποκαταστήσει το κλίμα εμπιστοσύνης για την προσέλκυση σημαντικών ξένων και εγχώριων κεφαλαίων.

Ακόμη και οι αποκρατικοποιήσεις που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα του ΤΑΙΠΕΔ ολοκληρώνονται με ρυθμούς που δεν μπορούν να βοηθήσουν στην προσέλκυση και άλλων επενδυτών.



Μία από αυτές τις επενδύσεις που παρότι διαθέτουν μακρύ παρελθόν, αναζητούν το μέλλον τους είναι τα Εμπορευματικά Κέντρα, με πρώτο αυτό του Θριάσιου Πεδίου, που πραγματοποιείται αφότου επί μακρόν αντιμετώπισε και εξακολουθεί να αντιμετωπίζει την οσφυοκαμψία της κρατικής μηχανής.

Η Ελλάδα, δυστυχώς, και στον τομέα αυτό εμφανίζεται σήμερα να υστερεί σημαντικά έναντι των υπολοίπων μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η χώρα μας κατατάσσεται στην 26η θέση μεταξύ των 28 κρατών μελών, με βάση 30 δείκτες που μετρούν τις επιδόσεις στον τομέα των μεταφορών.

Οι δείκτες αυτοί αξιολογούν τη λειτουργία των αγορών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, την επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις μεταφορές, την ποιότητα των υποδομών, τα τροχαία ατυχήματα κ.ά.

Σύμφωνα με την αξιολόγηση, η Ελλάδα παρουσιάζει θετικές επιδόσεις όσον αφορά τις υποδομές, καθώς έστω και με δεκαετίες καθυστέρησης έχει ήδη ολοκληρωθεί το 76% του κεντρικού οδικού δικτύου και το 80% του συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Το δίκτυο τρένων υψηλής ταχύτητας παραμένει, **ωστόσο, στο 55% της ολοκλήρωσής του.** Ως προς την ποιότητα των μεταφορικών υποδομών, η χώρα εμφανίζει επιδόσεις κοντό στον ευρωπαϊκό μέσο όρο στην περίπτωση των αεροδρομίων και του οδικού δικτύου.

Αντίθετα, τα λιμάνια και ειδικότερα η σιδηροδρομική υποδομή παρουσιάζουν χαμηλή βαθμολογία, με την έγκαιρη παράδοση των αποστολών να αξιολογείται σε επίπεδα κάτω του μέσου όρου.

Η συμφόρηση στους δρόμους στοιχίζει πολύ χρόνο στους Έλληνες οδηγούς, κατατάσσοντας τη χώρα στην προτελευταία θέση ως προς το συγκεκριμένο δείκτη, ενώ χαμηλές παρά τη βελτίωση σε σύγκριση με την προηγούμενη αξιολόγηση είναι οι επιδόσεις στα θέματα των πράσινων μεταφορών: μερίδιο ενέργειας από ΑΠΕ στα καύσιμα για μεταφορές, ποσοστό οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, κτλ.

Η αναβάθμιση των μεταφορών, ως απαραίτητου πυλώνα οικονομικής και αστικής ανάπτυξης, οφείλει να αποτελέσει κεντρική προτεραιότητα της ελληνικής Πολιτείας, αναφέρονται παράγοντες του κλάδου της διαμεταφοράς.

Τα θετικά βήματα που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια, μέσω της ολοκλήρωσης υποδομών, της σταδιακής απελευθέρωσης των εμπορευματικών μεταφορών, της ενσωμάτωσης ευρωπαϊκών οδηγιών κτλ., σαφώς αναγνωρίζονται.

Ωστόσο, δεν είναι αρκετά για μια χώρα με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας **και τις δυνατότητες να αναδειχθεί σε κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου.**

Μόλις τον περασμένο Νοέμβριο, μετά από προσπάθεια 14 ετών της εταιρείας, προσωρινός ανάδοχος για την κατασκευή και εκμετάλλευση του εμπορευματικού κέντρου των 588 στρεμμάτων στο Θριάσιο Πεδίο ανακήρυξε το διοικητικό συμβούλιο της ιδιοκτήτριας ΓΑΙΑΟΣΕ την κοινοπραξία της θυγατρικής της Τράπεζας Πειραιώς, ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ με την Goldair Cargo.

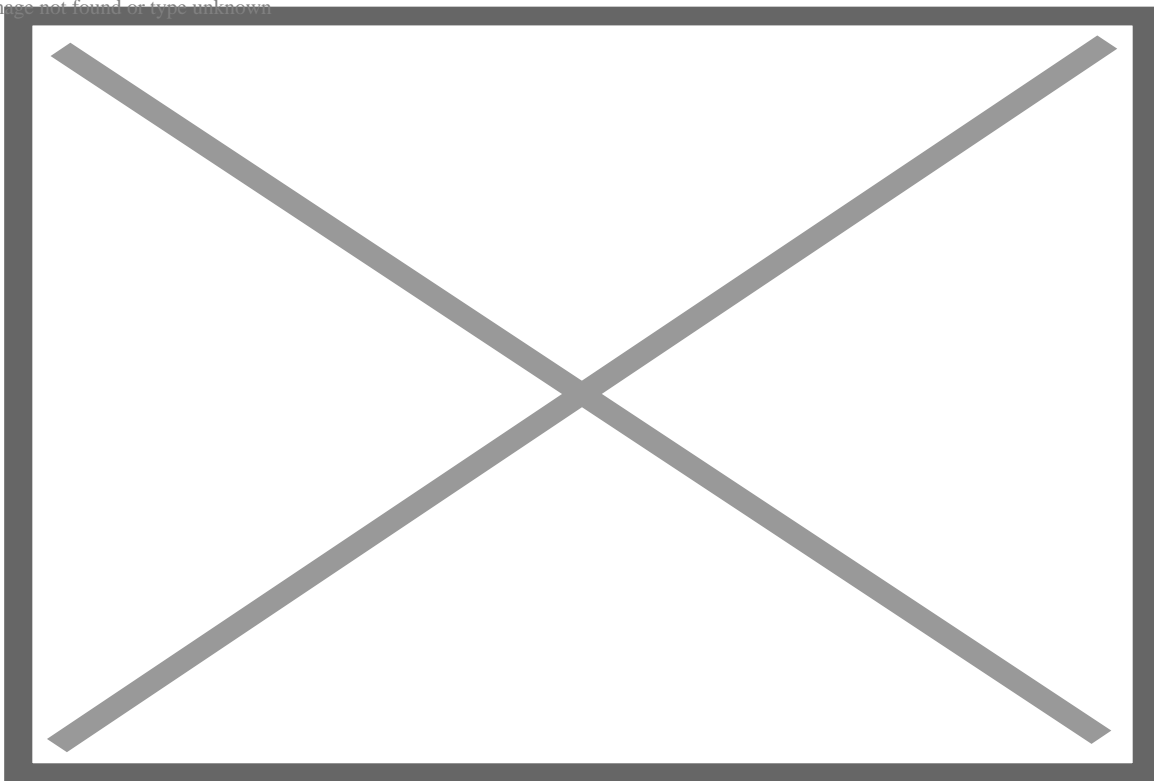
Το ιστορικό του διαγωνισμού

Ωστόσο, η ιστορία Εμπορευματικό Κέντρο και Θριάσιο ξεκίνησε το 1970. Όλα αυτά τα χρόνια έγιναν διάφορες προσπάθειες να αναπτυχθεί το Εμπορευματικό Κέντρο και οι σοβαρότερες ήταν τη δεκαετία του 1980, γιατί από το 1976 άρχισαν οι απαλλοτριώσεις γης, αλλά πρόγραμμα ανάπτυξης Εμπορευματικού Κέντρου είχε αναπτυχθεί μόνο στα χαρτιά και χωρίς μελέτες.

Οι πρώτες απαλλοτριώσεις, λοιπόν, ξεκίνησαν το '70 και η εκπόνηση της πρώτης μελέτης γενικής διάταξης άρχισε τη δεκαετία του 1980. Το 1994 έγινε η ένταξη του έργου Εμπορευματικό Κέντρο στα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το 1999 έγινε επικαιροποίηση και ολοκλήρωση της μελέτης γενικής διάταξης. Το 2001 η Ευρωπαϊκή Ένωση θέτει ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση, τη δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου ιδιωτών.

Image not found or type unknown



Από το 2001 ξεκίνησαν οι προσπάθειες του ΟΣΕ για πρόσληψη Συμβούλου για τη διενέργεια του διαγωνισμού και για την επιλογή ιδιώτη επενδυτή. Παράλληλα η ΕΡΓΟΣΕ από το 1999 άρχισε να εκτελεί τα έργα της πρώτης φάσης, τα οποία είναι τα σιδηροδρομικά έργα στην περιοχή του Θριασίου.

Το 2004 ιδρύθηκε η εταιρεία “Θριάσιο Α.Ε.” που αργότερα μετονομάστηκε σε “Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.” και το 2005 έγινε η μεταβίβαση ακινήτου στην εταιρεία “Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.”.

Τον επόμενο χρόνο, το 2006, άρχισε ο διαγωνισμός από την εταιρεία “Εμπορευματικά Κέντρα”. Το 2007 απορροφήθηκε η εταιρεία “Εμπορευματικά Κέντρα” από τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Ο διαγωνισμός που είχε προκηρυχθεί το 2008, ματαιώθηκε τον Ιούλιο του 2009. Το 2010 άρχισαν τα έργα από την ΕΡΓΟΣΕ για τη Β’ φάση λειτουργική, που είναι ένα σύνθετο έργο σιδηροδρομικό στην περιοχή, απαραίτητο για να υποστηρίξει τις δραστηριότητες του Εμπορευματικού Κέντρου.

Το 2010 προκηρύχθηκε ο δεύτερος διαγωνισμός που ήταν επίσης άγονος και ο τρίτος διαγωνισμός που τώρα ολοκληρώνεται προκηρύχθηκε τον Νοέμβριο του 2015.

Την 1 Αυγούστου 2016 κατέθεσε δεσμευτική προσφορά η κοινοπραξία της ETBA (Τράπεζας Πειραιώς)/ Goldair, ενώ υπήρχαν αρκετοί ενδιαφερόμενοι οι οποίοι όμως στο τελικό στάδιο αποφάσισαν να μη συμμετέχουν.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ τον περασμένο Νοέμβριο κοινοποίησε και επισήμως την απόφασή της στον επενδυτή (ETBA-Goldair) αλλά και στην Ε.Ε., **αφού η είσοδος ιδιώτη στο Θριάσιο ήταν όρος για τη χρηματοδότηση με περίπου 180 εκατ.** από την Ε.Ε. των σιδηροδρομικών και αποθηκευτικών έργων που έχουν υλοποιηθεί στη γειτνιάζουσα έκταση των περίπου 1.600 στρεμμάτων.

Μάλιστα, η κυβέρνηση φέρεται οψίμως να επισπεύδει τις διαδικασίες για την παραχώρηση και της υπόλοιπης και μεγαλύτερης αυτής γειτνιάζουσας έκτασης του Θριασίου.

Η διαδικασία που έπεται από εδώ και στο εξής για την τρέχουσα προσπάθεια αξιοποίησης των 588 στρεμμάτων του Θριασίου Πεδίου (από τα 2.200 συνολικά), περιλαμβάνει τον συμβατικό έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την ψήφιση της σύμβασης παραχώρησης από τη Βουλή. Ο επενδυτής θα πρέπει να προσκομίσει επίσης πρόσθετες εγγυητικές επιστολές κ.λπ.

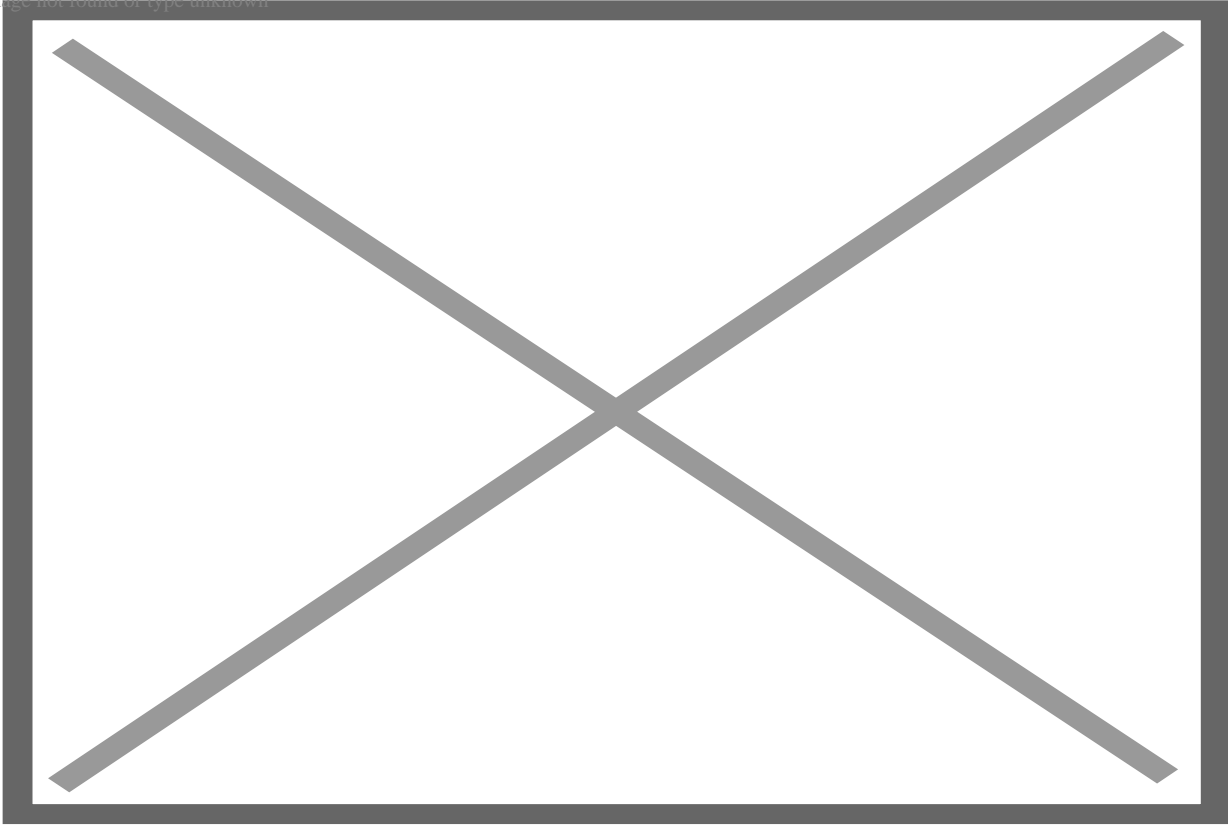
Η κοινοπραξία προσφέρει τα 10 εκατ. ευρώ εφάπαξ και κατόπιν ποσοστό της τάξης του 2,51% επί του κύκλου εργασιών ως ετήσιο ενοίκιο και εγγυημένο τίμημα 350.000 ευρώ για το πρώτο έτος.

Ο ανάδοχος θα πρέπει να συστήσει ανώνυμη εταιρεία ειδικού σκοπού, που θα αναλάβει τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση, για 60 έτη, του εμπορευματικού κέντρου συνδυασμένων μεταφορών

που θα κατασκευαστεί, με ταυτόχρονη καταβολή οικονομικού ανταλλάγματος προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ.

Στα **δύο πρώτα έτη πρέπει να κτιστούν 120.000 τ.μ. αποθηκών και το σύνολο των κτιρίων** (κατ' ελάχιστον 240.000 τ.μ.) μεταξύ του 2ου και του 10ου έτους της παραχώρησης. Η επένδυση του αναδόχου των 588 στρεμμάτων στο Θριάσιο υπολογίζεται πως θα ξεπεράσει τα 250 εκατ. και θα δημιουργήσει, σε βάθος δεκαετίας, περίπου 3.000 νέες θέσεις εργασίας.

Image not found or type unknown



Οι διαδικασίες για την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης έχουν ήδη ξεκινήσει, αναφέρει ο εκτελεστικός αντιπρόεδρος της Goldair, Καλλίνικος Καλλίνικος. Η ολοκλήρωσή τους αναμένεται μέχρι τον Αύγουστο, ώστε η υπογεγραμμένη σύμβαση να πάει για έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο και στη συνέχεια για κύρωση στη Βουλή, κάτι που αναμένεται στα τέλη του 2017.

Νωρίτερα ευελπιστεί ο κ. Καλλίνικος να έχει “τροχοδρομήσει” η Rail Cargo Logistics Goldair, -κοινοπραξία με τους Αυστριακούς Σιδηρόδρομους και πρώτη ιδιωτική εταιρεία με σχετική άδεια- που σηματοδοτεί το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το νέο μεγάλο στοίχημα: το Ε/Κ στο στρατόπεδο Γκόνου

Εν τω μεταξύ δρομολογείται από την ΓΑΙΑΟΣΕ η διαδικασία αξιοποίησης του στρατοπέδου Γκόνου για την ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου, υποδομή συμπληρωματική σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, που περιλαμβάνουν

πλοίο και τρένο.

Για τη Θεσσαλονίκη είναι ιδιαίτερα σημαντική η ύπαρξη μεγάλης έκτασης για προσωρινή εναπόθεση και ενδιάμεση επεξεργασία, καθώς η πλειοψηφία των φορτίων διεθνούς προορισμού, που διακινούνται από τον ΟΑΘ, προορίζονται για την ΠΓΔΜ και τη Βουλγαρία και σημαντικό μέρος του φορτίου είναι χύδην εμπορεύματα, πρώτες ύλες, ή γενικό φορτίο.

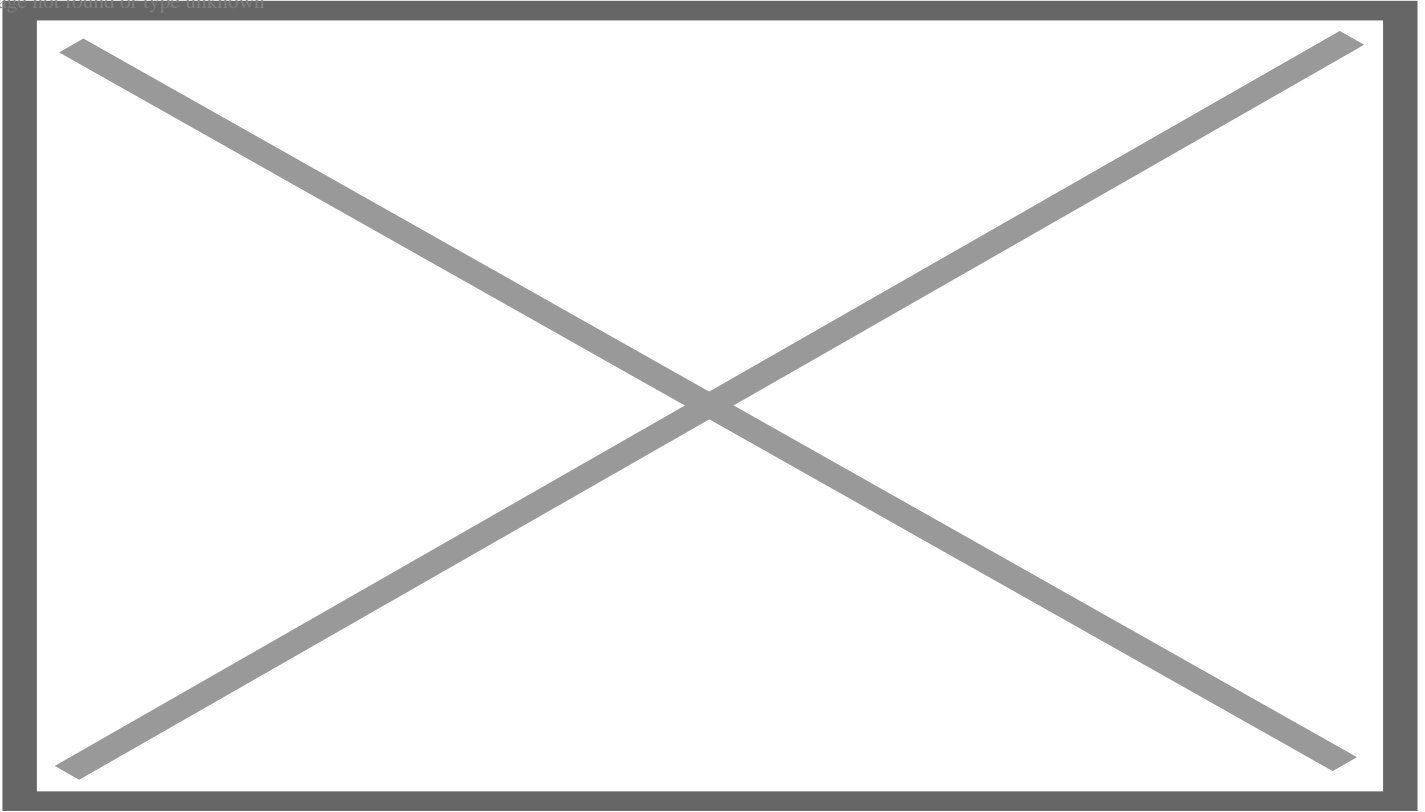
Η λειτουργία ενός εμπορευματικού κέντρου ανοίγει δυνατότητες για την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, όπως **ticketing, η συσκευασία προϊόντων, το 3PL (third party logistics)**, η διαμεταφορά (συνδυασμένες μεταφορές), η μεταφορά, η διανομή, η μεταφορά/αποθήκευση για λογαριασμό μεγάλων εταιρειών λιανικού εμπορίου κλπ. και συνέργιες μεταξύ των εγκατεστημένων επιχειρήσεων.

Παλαιότερη μελέτη, που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ΟΣΕ τον Ιούλιο του 1999, σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εντόπισε ότι μετά την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών και τη δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη θα υπάρξει αύξηση κατά 25% του εμπορευματικού του έργου σε εθνικό επίπεδο.

Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., ιδιοκτήτρια της έκτασης των 600 στρεμμάτων στο στρατόπεδο Γκόνου, προσδοκά στην προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι με ίδια (ή δανειακά κεφάλαια) θα ολοκληρώσουν τις απαιτούμενες υποδομές, θα κατασκευάσουν αποθήκες και η εν συνεχεία θα λειτουργήσουν, διαχειριστούν και εκμεταλλευτούν το Εμπορευματικό Κέντρο.

Η εταιρεία δημοσίευσε πρόσκληση προς ενδιαφερομένους επενδυτές να υποβάλλουν μη δεσμευτικές προτάσεις για τον τρόπο που θα αναπτυχθεί και θα λειτουργήσει το Εμπορευματικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης στον χώρο του πρώην Στρατοπέδου Γκόνου. Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. θα αξιολογήσει τις προτάσεις που θα υποβληθούν και θα τις λάβει υπόψη για τη διαμόρφωση του μοντέλου συνεργασίας με επενδυτή (ή επενδυτές) που θα επιλεγεί μέσω διαγωνισμού για την ανάπτυξη και λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου.

Η προθεσμία για την εκδήλωση ενδιαφέροντος είναι μέχρι τις 31 Μαΐου 2017, ενώ ο σχετικός διαγωνισμός πρόκειται να δημοσιευθεί εντός του δεύτερου εξαμήνου του 2017.



Το σχήμα ανάπτυξης που προωθείται είναι μια μορφή σύμπραξης δημοσίου τομέα (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.) με τον ιδιωτικό τομέα (επενδυτές, χρηματοδότες, τελικοί χρήστες, πελάτες).

Οι εναλλακτικές που εξετάζονται είναι: α) υλοποίηση του έργου μέσω μακροχρόνιας σύμβασης παραχώρησης σε ιδιώτη, β) υλοποίηση του έργου μέσω κοινής εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ - ΟΑΘ, της οποίας οι μετοχές στη συνέχεια θα πωληθούν σε ιδιώτη, γ) παραχώρηση της διαχείρισης και εκμετάλλευσης μέσω πολλών διακριτών συμβάσεων.

Τα επόμενα βήματα

Το σχέδιο κυβέρνησης και ΓΑΙΑΟΣΕ είναι η δημιουργία ενός δικτύου επτά μεγάλων και δυο μικρότερων εμπορευματικών κέντρων, με στόχο την ανάδειξη της Ελλάδας σε logistics hub της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Τη σκυτάλη μετά την Θεσσαλονίκη αναμένεται να πάρει η Αλεξανδρούπολη, όπου σχεδιάζεται η δημιουργία κέντρου 200.000 τ.μ. σε ακίνητο 500 στρ. του Δήμου.

Λόγω γεωπολιτικής θέσης (ενεργειακός κόμβος κλπ) το ενδιαφέρον της Cosco, μέσω της θυγατρικής Cosco Shipping – Agency (Greece) S.A. στην Αλεξανδρούπολη, είναι υπαρκτό, ενώ αναμένονται περαιτέρω πρωτοβουλίες υπό τη Cosco Logistics. Δραστήριος εμφανίζεται και ο γερμανικός κολοσσός των logistics, Kuehne + Nagel, που έχει παρουσία από το 1962 στην Ελλάδα, αρχικά μέσω joint venture με την “Πρόοδος” την οποία απορρόφησε το 2008.

Με βάση το στρατηγικό πλάνο του υπουργείου Μεταφορών θα ακολουθήσουν αντίστοιχα projects σε **Καβάλα, Ηγουμενίτσα, και το “Θριάσιο II” που αφορά το ακίνητο 1450 στρ. του ΟΣΕ.**

Σε δεύτερη φάση, δρομολογούνται εμπορευματικό κέντρα για τις περιοχές της Θεσσαλίας, πέριξ του Βόλου και της Δυτικής Ελλάδας, στην περιφέρεια της Πάτρας. Παράλληλα, όμως, εξετάζεται η δημιουργία ορισμένων μικρότερων κέντρων, στοχευμένου χαρακτήρα (για μικρομεσαίους παραγωγούς, αγροτικά προϊόντα κλπ), αρχής γενομένης από το Σχηματάρι.

Φάνης Ζώης,

«Ναυτεμπορική»