

Τα σιτηρά από την Ουκρανία «φέρνουν κοντά» ΟΛΘ, ΟΛΑ και ΟΣΕ, Hellenic Train. Η ευκαιρία που «ανοίγεται»

2022/07/11 09:06 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Ο ρωσο-ουκρανικός πόλεμος έχει επιφέρει τεράστιες γεωπολιτικές ανακατατάξεις, οδηγώντας – μεταξύ άλλων – και σε απορρύθμιση των ισχυόντων στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Το τελευταίο διάστημα έχει «ανοίξει» έντονα η συζήτηση για την ανάδειξη του ρόλου της Ελλάδας, όχι μόνο ως πυλώνα «ασφαλείας», αλλά και ως πυλώνα **για τη βέλτιστη διακίνηση αγαθών / προϊόντων από και προς την Ουκρανία.**

Ασφαλώς, «πρωταγωνιστικό» ρόλο καλείται να διαδραματίσει η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία. Εκτός όμως από τα πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών, κρίσιμος είναι ο ρόλος του ελληνικού σιδηροδρόμου και των ελληνικών λιμένων.

Ειδικότερα, τις τελευταίες ημέρες παρατηρείται έντονη κινητικότητα και συζητήσεις **μεταξύ των λιμένων της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, τον ΟΣΕ, σιδηροδρομικές εταιρείες, όπως η Hellenic Train** (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), αλλά και με μεταφορικές εταιρείες για τη δυνατότητα δημιουργίας ενός δικτύου συνδυασμένων μεταφορών για τη διακίνηση σιτηρών από την Ουκρανία με κατεύθυνση την Αφρική, την Ασία και τη Νότια Ευρώπη.

Δεν είναι μόνο η Ελλάδα που διεκδικεί μεγαλύτερο «μερίδιο» από την αναδιάταξη της εφοδιαστικής αλυσίδας των σιτηρών και άλλων προϊόντων

Σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, **το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εμφανίζεται ως ο κύριος φορέας υλοποίησης του εγχειρήματος, καθώς διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις** (αποθήκες, σιλό, σιδηροδρομική πρόσβαση, αλλά και προσωπικό).

Μάλιστα, σύμφωνα με εκτιμήσεις και εάν καταφέρει να ανταπεξέλθει το σιδηροδρομικό δίκτυο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δύναται να υποδέχεται και έως 3 – 4 εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με σιτηρά την ημέρα.

Οι αμαξοστοιχίες αυτές θα εκφορτώνονται στη Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια, το υλικό θα μεταβιβάζεται στη Βόρεια και Νότια Ευρώπη.



Όπως προαναφέρθηκε, «πίεση»

ασκείται στον ΟΣΕ, ώστε το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας να ανταποκριθεί των νέων αυξημένων αναγκών (Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο), αλλά και σε σιδηροδρομικές εταιρείες, όπως η Hellenic Train, ώστε να εξασφαλίσουν μηχανές και κατάλληλα βαγόνια.

Πάντως, δεν είναι μόνο η Ελλάδα που διεκδικεί μεγαλύτερο «μερίδιο» από την αναδιάταξη της εφοδιαστικής αλυσίδας των σιτηρών και άλλων προϊόντων.

Για παράδειγμα, δυναμικές κινήσεις υλοποιεί το λιμάνι της Κωνσταντζας στη Ρουμανία, ενώ σχετικά πρόσφατα διεξήχθησαν και συζητήσεις μεταξύ των υπουργών Μεταφορών Τουρκίας – Βουλγαρίας – Ουγγαρίας και Σερβίας.

Αναβαθμίζεται η σημασία της Αλεξανδρούπολης (και) λόγω σιδηροδρόμου

Η Αλεξανδρούπολη μπορεί να μην είναι Πειραιάς ή Θεσσαλονίκη, ωστόσο κάλλιστα μπορεί να εξελιχθεί σε ένα σημαντικό περιφερειακό λιμάνι, εφόσον υλοποιηθούν συγκεκριμένες επενδύσεις σε υποδομές, σε συνδυασμό με τη βελτίωση και αύξηση της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Σχετικά πρόσφατα, ο Έλληνας υπουργός Μεταφορών Κώστας Καραμανλής πραγματοποίησε συνάντηση με την Ευρωπαϊά Επίτροπο, αρμόδια για θέματα Μεταφορών, Adina Vălean και, μεταξύ άλλων, συζήτησαν για την ένταξη του λιμένα Αλεξανδρούπολης **στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ / TEN-T).**

Η ένταξη του λιμένα Αλεξανδρούπολης στο TEN - T θα σημάνει αυτόματα την αναβάθμιση και τον χαρακτηρισμό του ως **λιμάνι «στρατηγικής σημασίας»** και ταυτόχρονα, τη δυνατότητα λήψης συγχρηματοδοτήσεων από τα χρηματοδοτικά εργαλεία και ταμεία της ΕΕ για τη βελτίωση των υποδομών του.

Σύμφωνα με διπλωματικούς αναλυτές, το κυριότερο πλεονέκτημα του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης αποτελεί η γεωστρατηγική θέση του, καθώς το λιμάνι χρησιμοποιείται ως βάση **για τη μεταφορά στρατιωτικού υλικού στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης.**

Εάν υπάρξουν ορισμένες βελτιωτικές παρεμβάσεις στη σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, τότε το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης είναι σε θέση, ακόμη και τώρα, να ενισχύσει τις εμπορευματικές ροές με λιμάνια της Βουλγαρίας

Δεν είναι «μυστικό» ότι το λιμάνι χρησιμοποιείται για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού των ΗΠΑ και μάλιστα, από τον περασμένο Νοέμβριο έχουν πραγματοποιηθεί αρκετά σιδηροδρομικά δρομολόγια.

Επίσης, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης δύναται να αποτελέσει ενεργειακό κόμβο, καθώς βρίσκεται στο επίκεντρο των σχεδίων για τις εισαγωγές υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Βαλκανική, **μέσω πλωτού σταθμού υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).**

Ακόμη, εάν υπάρξουν ορισμένες βελτιωτικές παρεμβάσεις στη σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, τότε το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης είναι σε θέση, ακόμη και τώρα, **να ενισχύσει τις εμπορευματικές ροές με λιμάνια της Βουλγαρίας.**



Σύμφωνα με αναλυτές των

συνδυασμένων μεταφορών, ο σιδηροδρομικός αυτός διάδρομος είναι σε θέση να αποτελέσει ικανοποιητική εναλλακτική διαδρομή της διάσχισης των στενών του Βοσπόρου για συγκεκριμένους τύπους φορτίων, **αποφεύγοντας την Τουρκία, σε συνδυασμό με τη δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου στην Αλεξανδρούπολη.**

Είναι ενδεικτικό ότι η ΕΡΓΟΣΕ έχει δημοπρατήσει, μέσω Ανταγωνιστικού Διαλόγου, δυο σημαντικά έργα για την Αλεξανδρούπολη: Το τμήμα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο και το τμήμα Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Τοξότες (πεδινή χάραξη), με στόχο τη δημιουργία ηλεκτροκίνητων γραμμών υψηλών ταχυτήτων.

Αντίστοιχα, το υπουργείο Μεταφορών συμβασιοποίησε και το έργο της νέας Περιφερειακής Οδού, που θα συνδέει, κυρίως, το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με την Εγνατία Οδό, αναβαθμίζοντας τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές του λιμένα.

«Σε καμία περίπτωση το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης δεν είναι Πειραιάς ή Θεσσαλονίκη. Ωστόσο, είναι ένα σημαντικό περιφερειακό λιμάνι που έχει σαν “ενδοχώρα” την Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Τουρκία, κάτι το οποίο οφείλουν να εκμεταλλευτούν οι νέοι ιδιοκτήτες», αναφέρουν στελέχη των συνδυασμένων μεταφορών.

Πάντως, το **λιμάνι της Αλεξανδρούπολης ετοιμάζεται να αλλάξει «χέρια», καθώς στις 29 Ιουλίου εκτιμάται ότι θα κατατεθούν οι δεσμευτικές προσφορές για τη μεταβίβαση του 67%.**

Δικαίωμα κατάθεσης δεσμευτικής προσφοράς έχουν τα σχήματα: QUINTANA INFRASTRUCTURE & DEVELOPMENT, BLACK SUMMIT FINANCIAL GROUP – EUROPORTS – EFA GROUP – ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και CAMERON S.A. – GOLDAIR CARGO AE – BOLLORE AFRICA LOGISTICS και ΟΛΘ.

Αρκετοί αναλυτές θεωρούν ότι, εφόσον στο λιμάνι της Καβάλας πλειοδότησε το σχήμα Black Summit Financial Group – EFA Group – ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, κάτι τέτοιο ενδέχεται

να συμβεί και στην Αλεξανδρούπολη.

Από την άλλη πλευρά, άλλοι θεωρούν ως φαβορί το σχήμα CAMERON S.A. – GOLDAIR CARGO AE – BOLLORE AFRICA LOGISTICS. Σε κάθε περίπτωση, ανάδοχος θα ανακηρυχθεί το σχήμα που θα καταθέσει τη μεγαλύτερη προσφορά.