

---

# Η κινεζο-ελληνική PEARL καθορίζει εξελίξεις στον ελληνικό σιδηρόδρομο

---

2022/09/05 08:20 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Ολοένα και ενισχύει τα μεγέθη της στον ελληνικό σιδηρόδρομο η κινεζο-ελληνική PEARL. Η εταιρεία, παρά τις όποιες παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου, αυξάνει σταδιακά το εμπορευματικό έργο, κάτι το οποίο αναδεικνύεται στα οικονομικά μεγέθη.

## Του Φώτη Φωτεινού

Η PEARL, η οποία παρέχει υπηρεσίες διαμεταφοράς εμπορευμάτων, σιδηροδρομικής διαμεταφοράς και logistics αποτελεί για την Cosco και όπως αναφέρουν αναλυτές της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, τον **σιδηροδρομικό «βραχίονα» για τη σταδιακή «κατάκτηση» των Βαλκανίων και της ΝΑ Ευρώπης.**

Γι' αυτό το λόγο, η PEARL προχώρησε στην ίδρυση θυγατρικών εταιρειών σε γειτονικές χώρες (Βουλγαρία, Σερβία, Σκόπια) και στη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας που εκτείνεται σε χώρες, όπως Ελλάδα, Σκόπια, Σερβία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Βουλγαρία και Τσεχία.

## Ο εμπορευματικός διάδρομος

Έχοντας ως «βάση» τον Πειραιά και το λιμάνι του Ικονίου, η Cosco – δια μέσου της PEARL – επιδιώκει να αυξήσει το σιδηροδρομικό εμπορευματικό έργο, διαθέτοντας στις εταιρείες / πελάτες της μία εναλλακτική «οδό», με βασικό πλεονέκτημα την εξοικονόμηση χρόνου σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά.

Σύμφωνα με αναλυτές, εάν ολοκληρωθεί ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας και ενδιάμεσων χωρών, όπως της Σερβίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχίας **(σε κάποιες από αυτές είναι σε εξέλιξη έργα)**, δύναται να εξοικονομηθούν αρκετές ημέρες, σε σχέση με τη θαλάσσια διαδρομή που καταλήγει στο Ρότερνταμ, το Αμβούργο και την Αμβέρσα.

## Το σιδηροδρομικό εμπορευματικό έργο της PEARL

|                               | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Τρένα                         | 749         | 1118        | 1297        | 1400        |
| Εμπορευματοκιβώτια<br>σε χιλ. | 44,5        | 65,9        | 92,2        | 102,7       |

### Πηγή: PEARL

«Η Ελλάδα απέκτησε κρίσιμη θέση στην ανασύσταση του σύγχρονου “Δρόμου του Μεταξιού”, μέσω της εξαγοράς του ΟΛΠ από την Cosco. Θεσμικά και σε παγκόσμια κλίμακα, αυτό επιτεύχθηκε μέσω της πρωτοβουλίας OBOR (OneBelt - OneRoad), καθιστώντας τον εμπορευματικό λιμένα του Πειραιά κρίσιμο κρίκο της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας, ενός λιμένας ικανού να υποδεχθεί megavessels μέσω τακτικών ναυτιλιακών γραμμών από/προς την Άπω Ανατολή.

Ωστόσο ένα τέτοιο λιμάνι, που δύναται να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην



ρυνε  
όλο

Η

δυναμική του όλου εγχειρήματος άρχισε να φαίνεται. Το 2021 η PEARL δρομολόγησε 1.400 τρένα, το 2020 1.297 τρένα και το 2018 749 τρένα, μεταφέροντας 102,7

χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια, 92,2 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια και 44,5 χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια αντίστοιχα.

Συνδυαστικά, μπορεί στα 5,3 εκατ. εμπορευματοκιβώτια που διακίνησε ο Πειραιάς το 2021, μόνο τα 0,1 εκατ. να διακινήθηκαν με τρένο, ωστόσο – σύμφωνα με στελέχη της PEARL – η κίνηση και ζήτηση είναι αυξητική.

**«Σήμερα η εταιρεία διεξάγει σχεδόν 1,8 αναχωρήσεις την ημέρα, η ζήτηση που υπάρχει είναι για 4», υπογραμμίζουν στελέχη της PEARL**, εκτιμώντας ότι – όταν ολοκληρωθεί το εγχώριο δίκτυο – τα ημερήσια εμπορευματικά δρομολόγια θα είναι σαφώς περισσότερα.

Η εταιρεία, επί του παρόντος, δεν διαθέτει δικές της μηχανές έλξης, ωστόσο έχει προχωρήσει σε εκπαίδευση μηχανοδηγών, κάτι το οποίο προδιαγράφει τις μελλοντικές κινήσεις, εάν και πολλά θα εξαρτηθούν από το χρόνο ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού δικτύου και τους συσχετισμούς της αγοράς.

## **Σε άνοδο ο κύκλος εργασιών**

Η PEARL, της οποίας βασικός μέτοχος είναι η Ocean Rail Logistics που ανήκει στον όμιλο της Cosco, παρουσίασε πέρσι έσοδα 49,1 εκατ. ευρώ έναντι 45,17 εκατ. ευρώ το 2020 και 38,25 εκατ. ευρώ το 2019.

Αντίστοιχα, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 2,1 εκατ. ευρώ έναντι 2,07 εκατ. ευρώ το 2020 και 0,75 εκατ. το 2019.