

Οι 3 «συμμαχίες» στον ελληνικό σιδηρόδρομο: Hellenic Train - Κοπελούζος, Goldair και Cosco - Pearl

2022/12/16 09:25 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Λόγω των παθογενειών του (περιορισμένη χωρητικότητα, αρκετές βραδυπορίες), ο ελληνικός σιδηρόδρομος υπολείπεται σε μερίδιο αγοράς, τόσο στις επιβατικές, όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές.

Είναι ενδεικτικό ότι, στην Ελλάδα, στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δραστηριοποιούνται 2 εταιρείες (Hellenic Train, ΣΤΑΣΥ) έναντι 29 στην Τσεχία και 20 στην Ιταλία.

Αντίστοιχα, στις εμπορευματικές μεταφορές δραστηριοποιούνται 3 + 1 εταιρείες, η Hellenic Train (ανήκει στον ιταλικό σιδηροδρομικό όμιλο της FS), η Rail Cargo Logistics Goldair (ανήκει στην ελληνική Goldair και την αυστριακή OBB), η GFR Hellas (ανήκει στην ρουμανική GFR) και ως διαμεταφορέας η Pearl (μέτοχος πλειοψηφίας είναι η Ocean Rail Logistics της Cosco) έναντι 242 στη Γερμανία και 88 στην Πολωνία.

Μετά τη ψήφιση από τη Βουλή της τροποποιημένης σύμβασης παραχώρησης για το Θριάσιο Ι με αναδόχους το σχήμα ETBA ΒΙΠΕ - Goldair, αλλά και της κατάθεσης δεσμευτικής προσφοράς για το Θριάσιο ΙΙ από το σχήμα Hellenic Train - Damco του ομίλου Κοπελούζου **αρχίζει να σχηματοποιείται το πάζλ στις εγχώριες σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.**

Σε κάθε περίπτωση, διαμορφωτής των εξελίξεων είναι η ιταλική Hellenic Train, η οποία κατέχει τη συντριπτική πλειοψηφία των μηχανών και μηχανοδηγών.

Τα έσοδα της Hellenic Train από εμπορεύματα ανήλθαν το 2020 σε 13,9 εκατ. ευρώ, στα ίδια επίπεδα με το 2019, ενώ το 2021 αυξήθηκαν κατά 9,7%, στα 15,3 εκατ. ευρώ.

Η Hellenic Train συνεργάζεται, τόσο με τις Cosco / Pearl, όσο και με τον ΟΛΘ, διεξάγοντας δρομολόγια από το Ικόνιο και τη Θεσσαλονίκη.

Εάν πλειοδοτήσει για το Θριάσιο II, θα διαθέτει, εκτός από σιδηροδρομική εταιρεία μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και τεχνικές βάσεις τροχαίου υλικού, αποθήκες και σιδηροδρομικό terminal.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύμπραξη με τον όμιλο Κοπελούζου για το Θριάσιο II. Ο όμιλος Κοπελούζου επεκτείνεται και στον σιδηρόδρομο, «βλέποντας» ίσως κάποια «υπεραξία» στο Θριάσιο II ως μέτοχος μειοψηφίας ή και προοπτικές στις συνδέσεις του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια και τη μεταφορά καυσίμων και άλλων προϊόντων.

Το Θριάσιο I και οι συνδέσεις με τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη

Ο «αντίπαλος» της Hellenic Train στα εμπορεύματα είναι η Rail Cargo Logistics Goldair (ανήκει στην ελληνική Goldair και την αυστριακή OBB), η οποία το 2021 σημείωσε κύκλο εργασιών 7,9 εκατ.

Η RCLG, η οποία δραστηριοποιείται κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα, εκτιμάται ότι θα ενισχυθεί σημαντικά με τη λειτουργία του Θριασίου Εμπορευματικού Κέντρου, με αναδόχους τη μητρική εταιρεία, την Goldair με την ETBA ΒΙΠΕ.

Το σύνολο των φορτηγών που θα εξυπηρετούνται ημερησίως, στην πλήρη λειτουργία του Θριασίου Ε/Κ, είναι 400 και των βαγονιών 50, ενώ θα δημιουργηθούν 250.000 παλετοθέσεις και 210.000 τ.μ. αποθηκών.

Τέλος, εάν και δεν διαθέτει δικές της μηχανές έλξης, ωστόσο τη πλειονότητα του εμπορευματικού έργου, λόγω της Cosco και του λιμένα Πειραιά, η κινεζο-ελληνική Pearl είναι εκείνη που, όπως όλα δείχνουν, θα «καθορίσει» τις μελλοντικές εξελίξεις στην εγχώρια αγορά.

Η Pearl, η οποία το 2021 σημείωσε έσοδα 49,1 εκατ., αποτελεί για την Cosco τον σιδηροδρομικό «βραχίονα» για την 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.

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.