

# Θα καταφέρει η Ελλάδα να εξελιχθεί σε διαμετακομιστικό κόμβο της ΝΑ Ευρώπης; Η απάντηση

2023/02/28 10:36 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Αυτοκινητόδρομους έχουμε. Αεροδρόμια έχουμε. Λιμάνια έχουμε. Τι δεν έχουμε; Σύγχρονο σιδηρόδρομο και εμπορευματικά κέντρα, οπότε κρίσιμοι κρίκοι της εφοδιαστικής αλυσίδας «λείπουν» ή υπολείπονται σε ανταγωνιστικότητα.

Εδώ και έναν χρόνο, εξαιτίας της γεωπολιτικής κρίσης που διανύουμε, **οι παγκόσμιες εμπορευματικές ροές αναζητούν «ασφαλείς», αλλά και «αποδοτικούς» εμπορευματικούς διαδρόμους.**

Μπορεί η Ελλάδα, με τα επιμέρους χαρακτηριστικά της (μικρή εσωτερική αγορά, ιδιάζουσα γεωγραφική θέση) να διαδραματίσει πιο ενεργό ρόλο; Γιατί να «χάνονται» φορτία σε ανταγωνιστικά λιμάνια της Αιγύπτου, του Ισραήλ, της Μάλτας, της Τουρκίας, της Ιταλίας, της Σλοβενίας, κ.ά.;

Επίσης, γιατί τα λιμάνια της Ελλάδας να χρησιμοποιούνται, κυρίως, για τη μεταφόρτωση φορτίων (από ένα μεγαλύτερο πλοίο σε ένα μικρότερο) και **όχι για κάτι περισσότερο, όπως αποθήκευση, συναρμολόγηση, κ.ά.;**

Η ιδιωτική πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία (Μεταφορών και Ναυτιλίας) επιδεικνύει πρόθεση για τη μετεξέλιξη των συνδυασμένων και εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της δημιουργίας σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων και της απευθείας πρόσβασης σε λιμενικές, αεροπορικές, σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές, με στόχο να «αποδείξει» στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει μία εναλλακτική οδό.

## Πως διαμορφώνεται το «παζλ» των εμπορευματικών μεταφορών

Το «παζλ» της επόμενης ημέρας στις συνδυασμένες μεταφορές της Ελλάδας έχει αρχίσει να σχηματοποιείται, καθώς λιμενικοί διαχειριστές, σιδηροδρομικές εταιρείες, εταιρείες logistics, αλλά και funds συγκροτούν «συμμαχίες».

Στην Αττική, το επίκεντρο είναι το λιμάνι του Πειραιά και η ευρύτερη περιοχή, κυρίως, του Ασπροπύργου. Η Cosco και ο ΟΛΠ έχουν επικεντρωθεί στην ανάπτυξη των προβλητών I, II και III, έχοντας υλοποιήσει παρακείμενες αποθήκες, σε συνδυασμό με τη μελλοντική δημιουργία ενός νέου logistics center.

Στο εν λόγω logistics center, ΟΛΠ και Cosco σχεδιάζουν να κατασκευαστούν



To

έργο αυτό σχεδιάζεται να λειτουργεί συμπληρωματικά στους χώρους logistics που διαθέτει ήδη ο ΟΛΠ, όπως τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που στεγάζει την κόκκινη αποθήκη της θυγατρικής της Cosco, Piraeus Consolidation & Distribution Center (PCDC).

Με τα δύο κέντρα logistics, ο ΟΛΠ πρόκειται να αποκτήσει πρόσθετο ζωτικό χώρο, ώστε να μπορεί να φιλοξενεί την αύξηση των φορτίων από τους προβλήτες I, II και III και το car terminal.

**Η ιδιωτική πρωτοβουλία, σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία (Μεταφορών και Ναυτιλίας) επιδεικνύει πρόθεση για τη μετεξέλιξη των συνδυασμένων και εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της δημιουργίας σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων και της απευθείας πρόσβασης σε λιμενικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και οδικές υποδομές, με στόχο να «αποδείξει» στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει μία εναλλακτική οδό**

Η κινεζική πλευρά, στο σιδηροδρομικό σκέλος, συνεργάζεται με την Pearl, η οποία έχει αναλάβει τη σιδηροδρομική μεταφορά των φορτίων της από το λιμάνι του Ικονίου στην κεντρική Ευρώπη.

Αντίστοιχα, ένας άλλος «πόλος» είναι η κοινοπραξία ETBA ΒΙΠΕ - Goldair, η οποία θα εκμεταλλευτεί το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο (ΘΕΚ). Το έργο του Θριασίου αφορά σε ένα εμπορευματικό κέντρο 240 χιλιάδων τ.μ., σε συνολική έκταση 2.000 στρεμμάτων. Με αποθήκες ξηρού και ψυχόμενου φορτίου, χώρους γραφείων, χώρους τελωνείου και στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών.



Δίπλα από το ΘΕΚ, θα λειτουργήσει το Θριάσιο II ή αλλιώς, ο Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής (ΕΣΣΣΔΙ), τον οποίο διεκδικεί η κοινοπραξία της Hellenic Train με την Damco του ομίλου Κοπελούζου.

Επίσης, στον Ασπρόπυργο, η **HIG Capital**, σχεδιάζει την κατασκευή ενός μεγάλου

logistics center, το οποίο θα διαθέτει και σταθμό εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ύψους 245 εκατ. ευρώ, στις εγκαταστάσεις της Χαλυβουργίας Ελλάδας, με προοπτική ολοκλήρωσης ίσως το 2025.

Η HIG Capital διατείνεται ότι φιλοδοξεί να «πρωταγωνιστήσει» στην επόμενη ημέρα



την Makios

>.

Ακόμη, στον

Ασπρόπυργο είναι σε εξέλιξη ή πρόκειται να δρομολογηθούν κι άλλες επενδύσεις, όπως της ΠΑΕΓΑΕ, ενώ έντονη παρουσία διαθέτουν και εταιρείες διαχείρισης ακινήτων.

Επίσης, η αγορά αναμένει φέτος την προκήρυξη του μεγάλου διαγωνισμού για τη μετεγκατάσταση των διαμεταφορέων από τον Ελαιώνα στη Φυλή.

Βορειότερα και στη Θεσσαλονίκη, η οποία διαθέτει ίσως τον πιο οργανωμένο υποδοχέα, στη Σίνδο, τα βλέμματα στρέφονται στο εμπορευματικό κέντρο, στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου.

Το έργο αξιοποίησης του Γκόνου (αποτελεί έκταση 672 στρεμμάτων) έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα «Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας», με απόφαση της αντίστοιχης Κυβερνητικής Επιτροπής, η οποία όρισε το ΤΑΙΠΕΔ φορέα ωρίμανσης για την επίτευξη των σχετικών διαδικασιών, ενώ κάτοχος του ακινήτου είναι η ΓΑΙΑΟΣΕ.

Ο Γκόνος φαίνεται ότι ενδιαφέρει τον ΟΛΘ, ο οποίος επεκτείνει την παρουσία του στα Βαλκάνια, μέσω σιδηροδρομικών συνδέσεων και χερσαίων λιμένων στη Σόφια και το Νις της Σερβίας.

Τέλος, τον δικό τους ρόλο διεκδικούν και τα υπό ιδιωτικοποίηση λιμάνια της Ηγουμενίτσας, του Βόλου, της Καβάλας και του Ηρακλείου, αλλά και το κρατικό

λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, τα οποία αναμένουν και την τυχόν δημιουργία της Ανατολικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας.