

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος

Γ Α Λ Ε Ρ Α
Τ Α Φ Ο Σ
Π Ε Ρ Α Σ Μ Α

Κανένα κείμενο, καμιά προκήρυξη, καμιά ανάλυση δεν μπορεί να φέρει πίσω τους 57 νεκρούς του δυστυχήματος στα Τέμπη στις 28 Φλεβάρη 2023. Όσοι έφυγαν δεν μπορούν με τίποτα να επιστρέψουν. Και δυστυχώς δεν θα μάθουν ποτέ την αλήθεια. Οι ευθύνες βαραίνουν πάντα αυτούς που μένουν πίσω.

Στο κείμενο που ακολουθεί θα δούμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο ως μία κρίσιμη εθνική και καπιταλιστική υποδομή. Θα εξετάσουμε για αρχή τη σημασία των ανταγωνιστικών καπιταλιστικών συμφερόντων μέσα στην κρατικά προστατευμένη αγορά της ιδιωτικής χερσαίας μετακίνησης. Κατόπιν θα δούμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο μέσα από το πρίσμα του αναβαθμισμένου ρόλου που καλείται να παίξει τα τελευταία χρόνια μέσα στο περιβάλλον της διεθνούς οικονομίας και των επιδιώξεων του ελληνικού κράτους στην εξελισσόμενη περιφερειακή σύγκρουση. Στη συνέχεια θα εξετάσουμε επί τροχάδην το ζήτημα των χερσαίων εμπορικών μεταφορών σε παραλληλία με τρία εμπορικά λιμάνια της χώρας, η σημασία των οποίων έχει αναβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια, για διαφορετικούς λόγους το καθένα. Κι αν στο τέλος μπορέσουμε να βγάλουμε μερικά χρήσιμα συμπεράσματα, αυτό θα είναι ευχής έργον.

Εμφύλια Πάθη στο Εργοστάσιο Μεταφορών

Ο επιβατικός σιδηρόδρομος έχει μια πλούσια ιστορία σ' αυτή τη γωνιά των Βαλκανίων που μας έλαχε να ζήσουμε. Ήδη από τα μέσα του 19ου αι. το σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύχθηκε από το νεοσύστατο ελληνικό κράτος ως τμήμα του σχεδιασμού της εδαφικής και διοικητικής του ενοποίησης. Το σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως κάθε άλλο τεχνολογικό δίκτυο (π.χ. το δίκτυο της ηλεκτροδότησης) συμπυκνώνει δύο παράλληλες ιστορίες. Αφενός αποτελεί μια υποδομή που καθιστά εφικτή την επικοινωνία των εμπορευμάτων και των ανθρώπων, συντελώντας στην γεωγραφική ενοποίηση της επικράτειάς του. Αφετέρου συνιστά μια κρίσιμη πολιτική τεχνολογία διοίκησης, με την έννοια ότι ένα κράτος μπορεί να επιτύχει την διοικητική του ενότητα από την στιγμή που έχει καταφέρει να εξασφαλίσει ότι τα απομακρυσμένα σημεία της επικράτειάς του συνδέονται μεταξύ τους με ένα δίκτυο που τελεί υπό την άμεση εξουσία ενός κεντρικού και ενιαίου σχεδιασμού. Με άλλα λόγια, ως κρατική επικράτεια νοείται η γεωγραφική εκείνη έκταση όπου μπορούν να φτάνουν καθημερινά τα τροχοφόρα οχήματα, το ρεύμα, οι εφημερίδες... αλλά και τα τρένα.

Η γεωμορφία του ελληνικού κράτους είναι τέτοια, ώστε το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν μπορούσε οπωσδήποτε να αναπτυχθεί σε όλο του το εύρος. Η ύπαρξη δύσβατων και απροσπέλαστων ορεινών όγκων επέτρεψε την ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου μοναχά σε δύο μεγάλους άξονες: έναν κάθετο (Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη), ο οποίος ολοκληρώθηκε με την προσάρτηση της Μακεδονίας στο εθνικό επεκτατικό άρμα το 1912, κι έναν οριζόντιο (Θεσσαλονίκη-Κήφοι Έβρου-Τυχερό), ο οποίος ολοκληρώθηκε λίγο πριν τα μέσα του προηγούμενου αιώνα με σκοπό να αποκρυσταλλώσει την γεωγραφική και διοικητική ενοποίηση των Νέων Χωρών με την παλιά Ελλάδα. Πάνω στους δύο αυτούς άξονες εφαρμόστηκε το μοντέρνο σχέδιο της μαζικής εσωτερικής μετακίνησης στην Ελλάδα.

Ως εξαίρεση πρέπει να εννοηθεί ο σιδηροδρομικός άξονας της Πελοποννήσου, παρά το γεγονός ότι αποτελεί το αρχαιότερο μεταξύ των τριών καθότι, ήταν μια από τις πρώτες υποδομές που υλοποιήθηκαν μετά την εκδίωξη της οθωμανικής βασιλείας. Ο σιδηρόδρομος της Πελοποννήσου, όμως, παρότι σχεδιάστηκε με αξιώσεις, στάθηκε ανίκανος να ανταποκριθεί στις αυξημένες επιβατικές και εμπορικές ανάγκες ήδη από τις αρχές του 20ου αι. που οι χερσαίες μεταφορές εκσυγχρονίστηκαν και η εμπορική ζήτηση δι-ογκώθηκε. Σε κάθε περίπτωση, όμως, ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε από τη σύσταση του ελληνικού κράτους και μετά μία υποδομή κρίσιμης εθνικής σημασίας σε σχέση με το εμπόριο, την εσωτερική μετακίνηση και διοίκηση του πληθυσμού, αλλά και τον ανταγωνισμό με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες.

Η υπεράσπιση του σιδηρόδρομου από την άποψη της επιβατικής χρήσης του, όμως, δεν είναι ζήτημα μονάχα πολιτικής αλλά και αισθητικής. Το τρένο, αυτός ο «σημιοφόρος της βιομηχανικής επανάστασης», έχει φανατικούς και ορκισμένους οπαδούς μες στους αιώνες. Σε αντίθεση με τον μεγάλο ανταγωνιστή του, τα ΚΤΕΛ, τα ταξίδια με το τρένο έχουν να προσφέρουν ένα σωρό έντονα και καθοριστικά βιώματα στους χρήστες τους. Κάποιοι από εμάς μπορεί να μην μνημονεύουν ακόμα τον θρυλικό «Καρβουνιάρη», την αρχικά ατμοκίνητη και κατόπιν ντιζελοκίνητη αμαρσοστοιχία που έκανε το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Τυχερό Έβρου. Ο «Καρβουνιάρης» ήταν το κατεξοχήν μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιούσε το προλεταριάτο για τη μετακίνησή του μέσα στη χώρα. Και η φυσιογνωμία του καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την προλεταριακή κουλτούρα των επιβατών του: φτηνό εισιτήριο, κάπνισμα μες στα βαγόνια, βραδινά ταξίδια με τα θρυλικά «κλινωσκεπάσματα» του ΟΣΕ στις κουκέτες, λαθρεπιβίβαση, αναπάντεχες γνωριμιές και έρωτες, καβγάδες και πάει λέγοντας.

Στον αντίποδα, τα ΚΤΕΛ δεν έχουν να προσφέρουν τίποτα πέρα από ακριβά εισιτήρια και στρυμωγμένες θέσεις σε

άβολα ταξίδια. Τα καπιταλιστικά συμφέροντα, όμως, του συγκεκριμένου καπιταλιστικού κλάδου, ο οποίος κατά καιρούς έχει τύχει της αμέριστης συμπαράστασης του ελληνικού κράτους, αποτελούν έναν από τους βασικούς παράγοντες που έχουν συντελέσει διαχρονικά στην υποβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου. Αρκεί να σημειώσουμε δύο πράγματα επ' αυτού. Πρώτον, σε αντίθεση με τα αρχιτεκτονικά κομψοτεχνήματα των σιδηροδρομικών σταθμών ανά την επικράτεια, οι επιβατικοί σταθμοί των ΚΤΕΛ είναι ό,τι πιο θλιβερό μπορεί να αντικρύσει ένας ταξιδιώτης. Παρόλα αυτά, οι επενδύσεις στους επιβατικούς σταθμούς των ΚΤΕΛ χρηματοδοτούνται σταθερά από τα εθνικά και κοινοτικά ταμεία, με εμβληματικότερη όλων την επικείμενη επένδυση μερικών εκατομμυρίων ευρώ για τον νέο «πολυτελή» κεντρικό σταθμό στον Ελαιώνα, ο οποίος θα αντικαταστήσει τα εκτρώματα του Κηφισού και της Λιοσίων. Δεύτερον, μια δεκαετία και πλέον από την επιχείρηση αναδιάρθρωσης του ελληνικού καπιταλισμού που πήρε την κωδική ονομασία «Μνημόνια», η καπιταλιστική αγορά των οδικών επιβατικών μεταφορών παραμένει ένα «κλειστό» επάγγελμα που τελεί κάτω από την στενή προστασία του ελληνικού κράτους. Τα ΚΤΕΛ μέχρι και σήμερα λειτουργούν ως ένα συνωμοτικό εμπορικό καρτέλ που –με κρατική προστασία- αποκλείει τον εμπορικό ανταγωνισμό, με αποτέλεσμα να ορίζουν μονομερώς και αυθαίρετα την τιμή και την ποιότητα του εμπορεύματος που προσφέρουν στην εθνική αγορά.

Δεν είναι, όμως, τα ΚΤΕΛ η μοναδική κλειστή αγορά της χερσαίας μετακίνησης. Στο πεδίο των εμπορικών μεταφορών, παρόμοια κατάσταση επικρατεί και στα φορτηγά δημοσίας χρήσεως, στα οποία η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας επίσης τελεί κάτω από ένα καθεστώς αυστηρού κρατικού ελέγχου. Όστε η κατ' επίφαση ελεύθερη αγορά των μεταφορών και της μετακίνησης στην Ελλάδα είναι ένα πεδίο όπου ιστορικά ο κρατικός έλεγχος και σχεδιασμός πρέπει να θεωρείται εντονότερος από οπουδήποτε αλλού.

Η υποβάθμιση των ελληνικών σιδηρόδρομων, λοιπόν, τελεί σε αιτιώδη συνάρτηση και με την κρατική προστασία και επιχορήγηση των χερσαίων επιβατικών και εμπορικών μεταφορών. Αυτό το μπετοναρισμένο σύμπλεγμα προσοδικού κράτους και μικρομεσαίων ιδιοκτητών λεωφορείων ήταν τόσο ισχυρό, ώστε ούτε τα τρισκατάρατα μνημόνια δεν κατάφεραν να το κλονίσουν. Η μικρομεσαία οργάνωση της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας αποδείχθηκε τόσο ισχυρή, παρότι στις ράγες των σιδηροδρομικών γραμμών και τους ασφαλτοστρωμένους αυτοκινητόδρομους της υπαίθρου παίζεται διαχρονικά ένα ακόμα επεισόδιο της ενδοκαπιταλιστικής σύγκρουσης συμφερόντων. Οπαδοί της ελεύθερης οικονομίας δεν ήμασταν ποτέ, ωστόσο οι

κρατικά ευνοούμενες και προστατευόμενες μερίδες της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας πάντα μας προκαλούσαν αηδία. Τέλος –και μόνο για την υπεράσπιση του σιδηρόδρομου- πείτε μας εσείς αν ξέρετε έστω και ένα νουάρ μυθιστόρημα που να εκτυλίσσεται στον στενό διάδρομο κάποιου λεωφορείου των ΚΤΕΛ...

Τι έγινε εκείνο το τρένο που έβλεπε τα άλλα τρένα να περνούν;

Πριν από δύο περίπου χρόνια, στις 5 Μαΐου 2021, αναχώρησε από το λιμάνι του Ικονίου στον Πειραιά η πρώτη εμπορική αμαξοστοιχία της κινεζικής COSCO με προορισμό τη Σόφια, φορτωμένη με 29 κοντέινερς. Μετά από 40 ώρες ταξιδιού το τρένο είχε φτάσει στον σταθμό Dragoman, στα περίχωρα της βουλγαρικής πρωτεύουσας. Παρακάμπτοντας τη μέχρι τότε πρακτική της μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και από εκεί της μεταφοράς τους με νταλίκες μέσω του οδικού δικτύου, ο κινεζικός όμιλος κατάφερε να εντάξει τον ελληνικό σιδηρόδρομο για πρώτη σε έναν παραγωγικό σχεδιασμό διεθνούς κλίμακας. Η σημασία του λιμανιού του Πειραιά για την εμπέδωση της στρατηγικής επένδυσης της COSCO είναι κάτι παραπάνω από κρίσιμη. Ειδικά σε ό,τι αφορά το κομμάτι των εμπορικών μεταφορών, ο Πειραιάς αποτελεί τον πρώτο χερσαίο κόμβο του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού στο ταξίδι των κινεζικών εμπορευμάτων από τα λιμάνια της ανατολικής Ασίας προς την κεντρική Ευρώπη. Με δυνατότητα μεταφόρτωσης το 2022 περίπου 5,2 εκ. κοντέινερς, το λιμάνι του Πειραιά έχει καταστεί σήμερα ένα παγκόσμιο διαμετακομιστικό κέντρο.

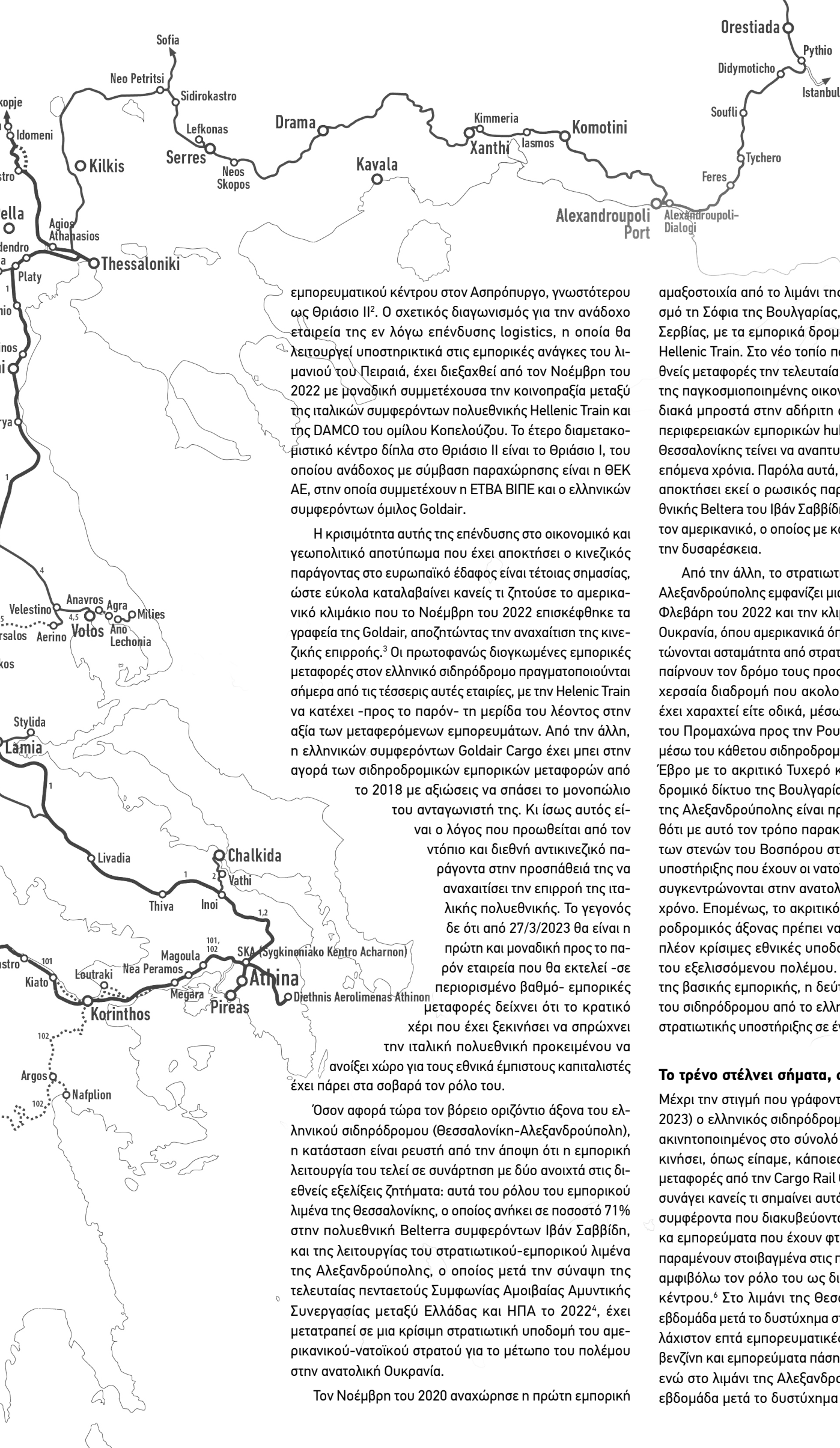
Αν το λιμάνι του Πειραιά, όμως, αποτελεί τη μεγάλη αποθήκη του κινεζικού εξαγωγικού εμπορίου στο ταξίδι των εμπορευμάτων του προς τη μεγάλη αγορά της Ευρώπης, ο ελληνικός σιδηρόδρομος αποτελεί τον μεγάλο ιμάντα που μεταφέρει τα εμπορεύματα αυτά προς τις αγορές που προορίζονται να πωληθούν. Ο νότιος κάθετος άξονας του ελληνικού σιδηρόδρομου (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) αποτελεί ξεκάθαρα μια προέκταση της κινεζικής εμπορικής επένδυσης της COSCO. Και υπ' αυτή την έννοια συνιστά μια από τις πιο κρίσιμες υποδομές του ελληνικού κράτους στο διαμεταμιστικό ρόλο που έχει αναλάβει στο παγκόσμιο εμπόριο. Η πρωτοφανής αναβάθμιση του εμπορικού λιμένα του Ικονίου συμπάρευσσε και τις προσδοκίες για την λειτουργία του ελληνικού σιδηρόδρομου, ο οποίος μέχρι τότε κάλυπτε περιορισμένες εθνικές ανάγκες, κυρίως μεταφοράς επιβατών.

Αυτή η αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου μέσα στην δεκαετία του 2010 συνέπεσε με το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης του ελληνικού καπιταλισμού και, κατά συνέπεια, και με την αναδιάρθρωση και του ελληνικού σιδηρόδρομου. Όστε σήμερα, 10 περίπου χρόνια μετά την στρατοπέδευση των Κινέζων στα θερμά νερά της Μεσογείου, η εικόνα των εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα έχει αλλάξει άρδην. Ενώ μέχρι το 2010 οι περιορισμένες ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορικών μεταφορών καλύπτονταν από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ CARGO, σήμερα δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό 4 πολυεθνικές εταιρίες: η Hellenic Train, η οποία ανήκει στον Ιταλικό σιδηροδρομικό όμιλο της FS, η Rail Cargo Logistics Goldair, η οποία ανήκει στην ελληνική Goldair και την αυστριακή ÖBB, η GFR Hellas, η οποία ανήκει στην ρουμανική GFR και η Pearl, η οποία ανήκει στην Ocean Rail Logistics της Cosco¹.

Η εξίσωση γίνεται πιο περίπλοκη αν λάβουμε υπόψη την εξίσου κρίσιμη στρατηγική επένδυση του νέου



Εικ. 1: Εμπορική αμαξοστοιχία φορτωμένη με κινεζικά κοντέινερ έτοιμη να αναχωρήσει από το Λιμάνι του Ικονίου στον Πειραιά.



εμπορευματικού κέντρου στον Ασπρόπυργο, γνωστότερο ως Θριάσιο ΙΙ². Ο σχετικός διαγωνισμός για την ανάδοχο εταιρεία της εν λόγω επένδυσης logistics, η οποία θα λειτουργεί υποστηρικτικά στις εμπορικές ανάγκες του λιμανιού του Πειραιά, έχει διεξαχθεί από τον Νοέμβριο του 2022 με μοναδική συμμετέχουσα την κοινοπραξία μεταξύ της ιταλικών συμφερόντων πολυεθνικής Hellenic Train και της DAMCO του ομίλου Κοπελούζου. Το έτερο διαμετακομιστικό κέντρο δίπλα στο Θριάσιο ΙΙ είναι το Θριάσιο Ι, του οποίου ανάδοχος με σύμβαση παραχώρησης είναι η ΘΕΚ ΑΕ, στην οποία συμμετέχουν η ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ και ο ελληνικών συμφερόντων όμιλος Goldair.

Η κρισιμότητα αυτής της επένδυσης στο οικονομικό και γεωπολιτικό αποτύπωμα που έχει αποκτήσει ο κινεζικός παράγοντας στο ευρωπαϊκό έδαφος είναι τέτοιας σημασίας, ώστε εύκολα καταλαβαίνει κανείς τι ζητούσε το αμερικανικό κλιμάκιο που το Νοέμβριο του 2022 επισκέφθηκε τα γραφεία της Goldair, αποζητώντας την αναχαίτιση της κινεζικής επιρροής.³ Οι πρωτοφανώς διογκωμένες εμπορικές μεταφορές στον ελληνικό σιδηρόδρομο πραγματοποιούνται σήμερα από τις τέσσερις αυτές εταιρίες, με την Hellenic Train να κατέχει -προς το παρόν- τη μερίδα του λέοντος στην αξία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Από την άλλη, η ελληνικών συμφερόντων Goldair Cargo έχει μπει στην αγορά των σιδηροδρομικών εμπορικών μεταφορών από το 2018 με αξιώσεις να σπάσει το μονοπώλιο του ανταγωνιστή της. Κι ίσως αυτός είναι ο λόγος που προωθείται από τον ντόπιο και διεθνή αντικινεζικό παράγοντα στην προσπάθειά της να αναχαιτίσει την επιρροή της ιταλικής πολυεθνικής. Το γεγονός δε ότι από 27/3/2023 θα είναι η πρώτη και μοναδική προς το παρόν εταιρεία που θα εκτελεί -σε περιορισμένο βαθμό- εμπορικές μεταφορές δείχνει ότι το κρατικό χέρι που έχει ξεκινήσει να σπρώχνει την ιταλική πολυεθνική προκειμένου να ανοίξει χώρο για τους εθνικά έμπιστους καπιταλιστές έχει πάρει στα σοβαρά τον ρόλο του.

Όσον αφορά τώρα τον βόρειο οριζόντιο άξονα του ελληνικού σιδηρόδρομου (Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη), η κατάσταση είναι ρευστή από την άποψη ότι η εμπορική λειτουργία του τελεί σε συνάρτηση με δύο ανοιχτά στις διεθνείς εξελίξεις ζητήματα: αυτά του ρόλου του εμπορικού λιμένα της Θεσσαλονίκης, ο οποίος ανήκει σε ποσοστό 71% στην πολυεθνική Belterra συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη, και της λειτουργίας του στρατιωτικού-εμπορικού λιμένα της Αλεξανδρούπολης, ο οποίος μετά την σύναψη της τελευταίας πενταετούς Συμφωνίας Αμοιβαίας Αμυντικής Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και ΗΠΑ το 2022⁴, έχει μετατραπεί σε μια κρίσιμη στρατιωτική υποδομή του αμερικανικού-νατοϊκού στρατού για το μέτωπο του πολέμου στην ανατολική Ουκρανία.

Τον Νοέμβριο του 2020 αναχώρησε η πρώτη εμπορική

αμαξοστοιχία από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με προορισμό τη Σόφια της Βουλγαρίας, ενώ σειρά πήρε η Νις της Σερβίας, με τα εμπορικά δρομολόγια να γίνονται από την Hellenic Train. Στο νέο τοπίο που διαμορφώνεται στις διεθνείς μεταφορές την τελευταία τριετία, με τις διευθετήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας να υποχωρούν σταδιακά μπροστά στην αδήριτη αναγκαιότητα δημιουργίας περιφερειακών εμπορικών hub, ο εμπορικός λιμένας της Θεσσαλονίκης τείνει να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο τα επόμενα χρόνια. Παρόλα αυτά, το ισχυρό έρεισμα που έχει αποκτήσει εκεί ο ρωσικός παράγοντας μέσω της πολυεθνικής Beltera του Ιβάν Σαββίδη, δείχνει να εννοκλεί έντονα τον αμερικανικό, ο οποίος με κάθε ευκαιρία εκφράζει αυτή την δυσαρέσκεια.

Από την άλλη, το στρατιωτικό τμήμα του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης εμφανίζει μια πρωτοφανή κίνηση από το Φλεβάρη του 2022 και την κλιμάκωση του πολέμου στην Ουκρανία, όπου αμερικανικά όπλα φορτώνονται και ξεφορτώνονται ασταμάτητα από στρατιωτικά βαπόρια και από εκεί παίρνουν τον δρόμο τους προς την ανατολική Ευρώπη. Η χερσαία διαδρομή που ακολουθεί το στρατιωτικό υλικό έχει χαραχτεί είτε οδικά, μέσω του συνοριακού σταθμού του Προμαχώνα προς την Ρουμανία, είτε σιδηροδρομικά, μέσω του κάθετου σιδηροδρομικού άξονα που συνδέει τον Έβρο με το ακριτικό Τυχερό και από εκεί με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βουλγαρίας. Η σημασία του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης είναι πρωτίστως στρατιωτική, καθώς με αυτό τον τρόπο παρακάμπτεται μερικώς η χρήση των στενών του Βοσπόρου στις ανάγκες επιμελητειακής υποστήριξης που έχουν οι νατοϊκές δυνάμεις που συνεχώς συγκεντρώνονται στην ανατολική Ευρώπη τον τελευταίο χρόνο. Επομένως, το ακριτικό λιμάνι και ο βόρειος σιδηροδρομικός άξονας πρέπει να λογίζονται ως μία από τις πλέον κρίσιμες εθνικές υποδομές μέσα στο περιβάλλον του εξελισσόμενου πολέμου. Υπ' αυτή την έννοια, πλην της βασικής εμπορικής, η δεύτερη εθνικά κρίσιμη χρήση του σιδηρόδρομου από το ελληνικό κράτος είναι αυτή της στρατιωτικής υποστήριξης σε ένα θερμό πολεμικό μέτωπο.

Το τρένο στέλνει σήματα, σινιάλα του καπνού

Μέχρι την στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές (27-3-2023) ο ελληνικός σιδηρόδρομος παραμένει επί ένα μήνα ακινητοποιημένος στο σύνολό του! Μόνο δειλά έχουν ξεκινήσει, όπως είπαμε, κάποιες περιορισμένες εμπορικές μεταφορές από την Cargo Rail Goldair.⁵ Μπορεί εύκολα να συνάγει κανείς τι σημαίνει αυτό καταρχήν για τα εμπορικά συμφέροντα που διακυβεύονται στις ράγες του. Τα κινεζικά εμπορεύματα που έχουν φτάσει στο λιμάνι του Πειραιά παραμένουν στοιβαγμένα στις προβλήτες του, θέτοντας επ' αμφιβόλω τον ρόλο του ως διεθνούς διαμετακομιστικού κέντρου.⁶ Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήδη την πρώτη εβδομάδα μετά το δυστύχημα στα Τέμπη «παραμένουν τουλάχιστον επτά εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με χημικά, βενζίνη και εμπορεύματα πάσης φύσεως προς εξαγωγή»⁷, ενώ στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης μέσα στην πρώτη εβδομάδα μετά το δυστύχημα «έχουν γίνει εκφορτώσεις

στρατιωτικού φορτίου [...] από 2 αμερικανικά πλοία, ογκώδους εξοπλισμού για εργοστάσιο παραγωγής ενέργειας»⁸ που επίσης παραμένουν ακινητοποιημένα.

Συνοψίζοντας όσα είπαμε μέχρι τώρα, θα προσπαθήσουμε να εξάγουμε μερικά συμπεράσματα, χρήσιμα στο μέτρο του δυνατού.

1. Το δυστύχημα στα Τέμπη και οι συνέπειες που είχε στην λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρόμου συνιστά ένα πλήγμα σε μια κρίσιμη εθνική και καπιταλιστική υποδομή. Οι ζημιές που έχουν γράψει στα ταμεία των εμπορών (και ειδικά της Cosco) είναι ήδη μεγάλες, ενώ δεν είναι καθόλου απίθανο να διογκωθούν καθότι μετά το δυστύχημα στα Τέμπη ο ασφαλιστικός κίνδυνος των εμπορικών μεταφορών θα αυξηθεί, συμπαρασύροντας οπωσδήποτε το κόστος της μεταφοράς.

2. Η αναδιάρθρωση στα κουμάντα του παγκόσμιου εμπορίου τα τελευταία χρόνια, την οποία επανειλημμένα έχουμε επιχειρήσει να δείξουμε μέσα από τις σελίδες αυτού του περιοδικού, είχε ως βασική συνέπεια την στρατηγική αναβάθμιση των εμπορικών λιμανιών και, κατά συνέπεια, του ελληνικού σιδηροδρόμου ως αναγκαίας προέκτασής τους στον τομέα των διεθνών εμπορικών μεταφορών.

3. Οι πρωτοφανώς αυξημένες ανάγκες των εμπορικών μεταφορών που εκτελούνται μέσω του ελληνικού σιδηροδρόμου αναλαμβάνονται μέσα από την συνεργασία διεθνών καπιταλιστών και ελληνικού κράτους. Και στρέφονται σε βάρος των κοινωνικών αναγκών της μεταφοράς επιβατών με το τρένο. Η πολλαπλάσια κίνηση που εμφανίζουν τα τελευταία χρόνια οι εμπορικές αμαξοστοιχίες, ειδικά στον κάθετο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, αποτελούν από μόνες τους έναν παράγοντα που έχει καταστήσει τα ταξίδια με το τρένο επικίνδυνα και απαξιωμένα.

4. Η συστηματική απαξίωση του ελληνικού κράτους στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών δεν φαίνεται ότι ισχύει και για τις εμπορικές, οι ανάγκες των οποίων επιβάλλουν την ανάπτυξη ενός εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου τέτοιου που να ανταποκρίνεται στην εντατικοποιημένη εμπορική διαμετακομιδή.

5. Η δραστηριοποίηση της ιταλικών συμφερόντων Hellenic Train στις εμπορικές μεταφορές του ελληνικού σιδηροδρόμου και δη η ανάδειξή της σε βασικό πάροχο τους φαίνεται ότι ενοχλεί διάφορους. Αυτό ήταν εμφανές αρκετό καιρό

πριν το δυστύχημα των Τεμπών για όσους παρακολουθούσαν τον Τύπο, καθότι πολλοί τεχνοκράτες εξέφραζαν παράπονα για το κατά πόσο οι Ιταλοί δείχνουν ότι μπορούν να ανταποκριθούν στον αναβαθμισμένο ρόλο που το ελληνικό κράτος φιλοδοξεί να παίξει στον τομέα των διεθνών εμπορικών μεταφορών.

6. Η ανάληψη των εμπορικών σιδηροδρομικών μεταφορών συνιστά λοιπόν για το ελληνικό κράτος στρατηγικής σημασίας ζήτημα. Κατά συνέπεια η λειτουργία του καθίσταται πρώτης τάξης καπιταλιστικός τομέας εθνικού ενδιαφέροντος. Υπ' αυτή την έννοια η κρίσιμότητά του είναι τέτοιας σημασίας, ώστε πιθανά αναζητούνται τρόποι να περιοριστεί το ιταλικό έρεισμα και η πρωτοβουλία να αναληφθεί από εθνικά έμπιστα σχήματα.

7. Ίσως έτσι γίνεται καλύτερα κατανοητή η έντονη φιλολογία που έχει αναπτυχθεί μετά το δυστύχημα στα Τέμπη περί εθνικής σημασίας ανάγκης για την επανακρατικοποίηση του ελληνικού σιδηροδρόμου. Δυστυχώς οι 57 νεκροί, οι δεκάδες τραυματισμένοι και οι κοινωνικές ανάγκες μεταφοράς επιβατών χρησιμοποιούνται ξεδιάντροπα ως πρόσχημα για την ικανοποίηση των εθνικών πολεμικών και καπιταλιστικών σχεδίων. Η τάξη του κεφαλαίου ήταν πάντα αντικοινωνική. Δυστυχώς αυτό επαληθεύτηκε με τον πιο τραγικό τρόπο για μία ακόμη φορά.

1. Οι 3 «συμμαχίες» στον ελληνικό σιδηρόδρομο: Hellenic Train – Κοπελούζος, Goldair και Cosco – Pearl (16-12-2022), διαθέσιμο στο metaforespress.gr.
2. Το Θριάσιο II αφορά σε ένα πελώριο εμπορευματικό κέντρο σχεδόν 240 χιλιάδων τ.μ., με αποθήκες ξηρού και ψυχόμενου φορτίου, χώρους γραφείων, χώρους τελωνείου και στάθμευσης αυτοκινήτων και φορτηγών.
3. Φώτης Φωτεινός, Οι Αμερικανοί από το Θριάσιο έστειλαν "μηνύματα" στον Πειραιά (Cosco - ΟΛΠ), 16-11-2022, διαθέσιμο στο capital.gr.
4. Για περισσότερα βλ. Η ελληνική συμμετοχή στον πόλεμο – όπλα, ενέργεια και εθνική ιδεολογία, περ. Travervo, τεύχος 10, Ιούνης 2022.
5. Φάνης Ζώνης, Η Rail Cargo Goldair παίρνει το τιμόνι στις εμπορευματικές, εφημ. Ναυτεμπορική (27-3-2023).
6. Βασίλης Κορκίδης, Αποκομμένο σιδηροδρομικά το λιμάνι του Πειραιά, εφημ. Ναυτεμπορική (10-3-2023).
7. Φάνης Ζώνης, Έμφραγμα στις ράγες του εφοδιασμού μετά την τραγωδία στα Τέμπη, εφημ. Ναυτεμπορική (11-3-2023).
8. Κατερίνα Κοκκαλιάρη, Έμφραγμα στον λιμένα, εφημ. Ναυτεμπορική (14-3-2023).



Εικ.2 (αριστερά): Η σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο-Σβίλενγκραντ έχει μήκος 170 χλμ και χρησιμοποιείται από τον αμερικανικό στρατό για τη μεταφορά οπλισμού προς τη ν/α Ευρώπη. Στη φωτογραφία αμερικανικά άρματα μάχης έλκονται από μηχανή του ΟΣΕ με κατεύθυνση προς Βουλγαρία.

Εικ.3 (δεξιά): Ξηρά λιμάνια (dry ports) ονομάζονται οι σιδηροδρομικοί σταθμοί που συνδέονται με εμπορικά λιμάνια. Η πρόσφατη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης (φωτ.) με τη Νις της Σερβίας αύξησε κατακόρυφα την εμπορική κίνηση στον βόρειο σιδηροδρομικό άξονα.