
Ξεδιπλώνεται η επιχειρηματολογία της Cosco για το master plan του ΟΛΠ. Οι αιτιάσεις

2019/02/25 09:50 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Δυσaréσκεια επικρατεί στη Cosco για την απόρριψη σημαντικών επενδύσεων που προβλέπει το master plan του ΟΛΠ.

Οι αιτιάσεις της κινεζικής πλευράς στρέφονται εναντίον των υπουργείων Ναυτιλίας και Μεταφορών, αλλά και συγκεκριμένων τοπικών παραγόντων και φορέων που εναντιώθηκαν σε αυτές.

Την περασμένη εβδομάδα, [η ΕΣΑΛ έδωσε το «πράσινο φως», υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, για τις υποχρεωτικές επενδύσεις του master plan](#), απορρίπτοντας ωστόσο τις περισσότερες προαιρετικές.

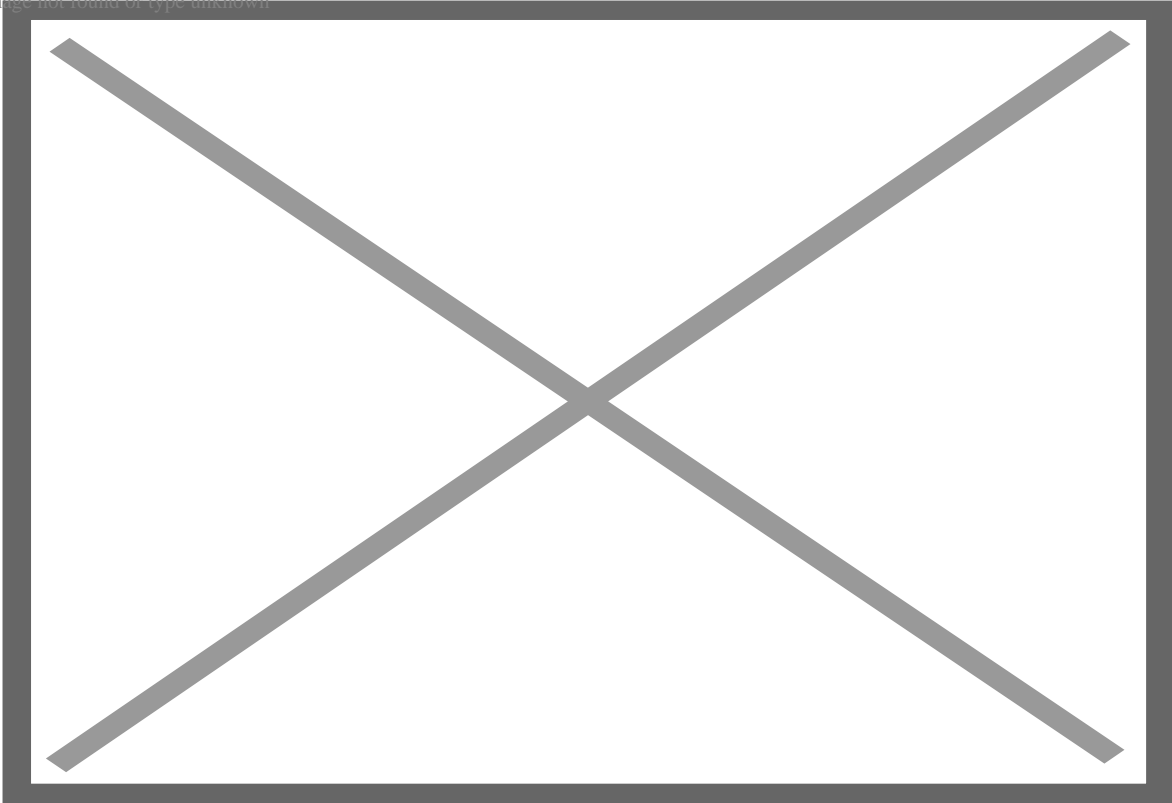
Το metaforespress.gr συνόψισε και παρουσιάζει τις **κυριότερες αιτιάσεις της κινεζικής πλευράς**, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

-Η Cosco εμφανίζεται ενοχλημένη για τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν στην όλη διαδικασία. Το master plan παρουσιάστηκε στις αρχές του 2018 και υποβλήθηκε προς έγκριση στις 10 Μαρτίου 2018.

Όπως αναφέρεται, **χρειάστηκε ένας χρόνος για την κρίσιμη συνεδρίαση της ΕΣΑΛ**, καθιστώντας πιο δύσκολη την έγκαιρη υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, οι οποίες θα πρέπει να ολοκληρωθούν έως το 2021.

-Ακολούθως, η αδειοδότηση των υποχρεωτικών επενδύσεων παρέχεται με την **προϋπόθεση της έγκρισής τους από το υπουργείο Πολιτισμού, μετά από γνωμοδότηση των αρμοδίων Κεντρικών Συμβουλίων** και τον όρο ότι, κατά την υλοποίηση των έργων, θα ληφθούν όλες οι απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Image not found or type unknown

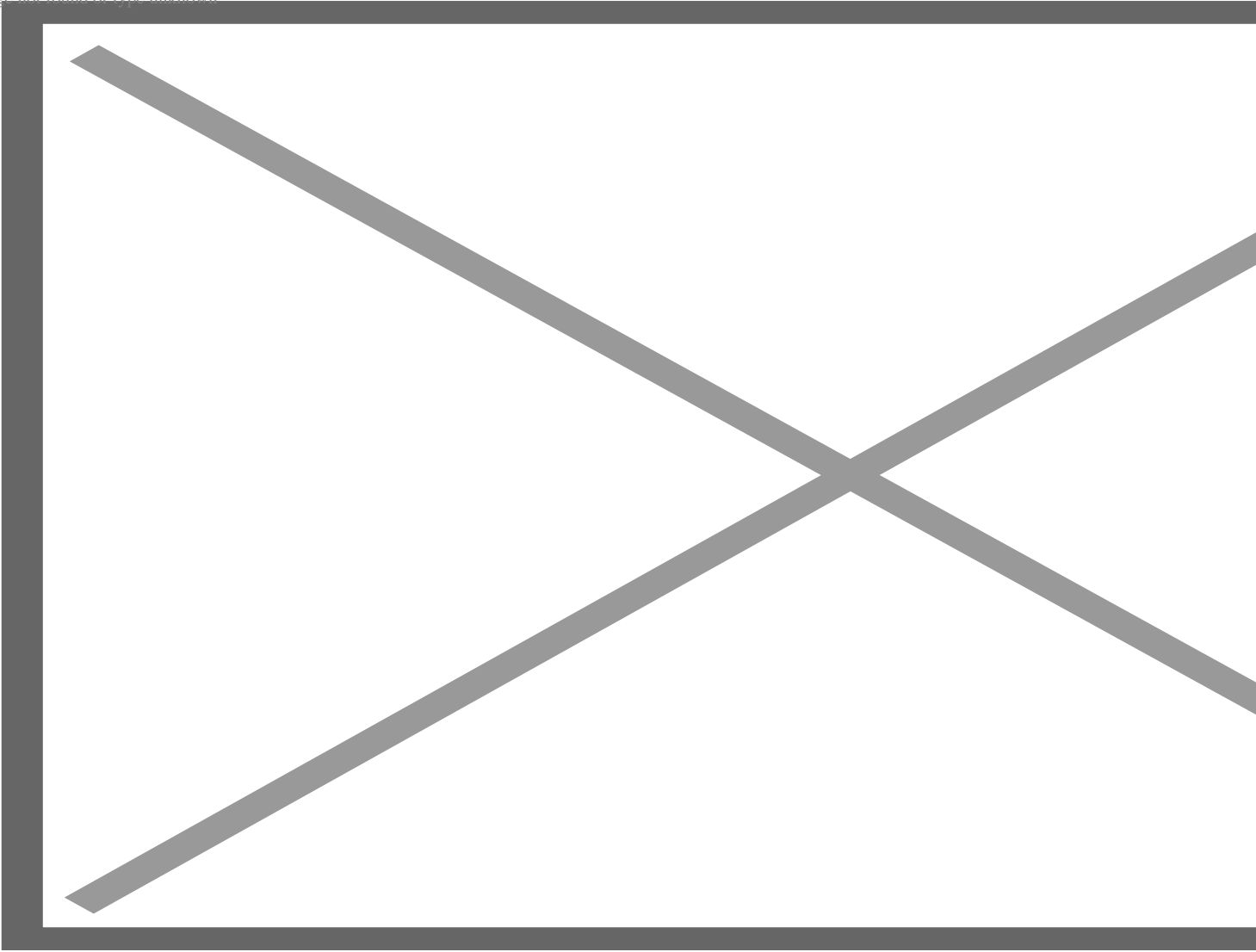


Στιγμιότυπο από την πρώτη συνάντηση του νέου υπουργού Ναυτιλίας Φώτη Κουβέλη με τον διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ Captain Fu Chengqiu, παρουσία του γ.γ. Λιμένων Χρήστου Λαμπρίδη

Δηλαδή, η αδειοδότησή τους αναπέμπεται απαραίτητως στο υπουργείο Πολιτισμού, στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και στο Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων.

Στελέχη της Cosco αφήνουν να εννοηθεί ότι οδηγούμαστε πιθανώς σε νέες καθυστερήσεις, σημειώνοντας ότι τα master plan των 10 περιφερειακών λιμένων έτυχαν διαφορετικής αντιμετώπισης.

-Φαίνεται ότι η απόρριψη κάποιων προαιρετικών επενδύσεων συσχετίζεται με τις **επικείμενες αυτοδιοικητικές εκλογές**, καθώς η ΕΣΑΛ απέρριψε επενδύσεις στις οποίες έχουν αντιταχθεί, υποστηριζόμενοι, από την κυβέρνηση, υποψήφιοι.



-Ειδικότερα, για την απόρριψη του νέου logistics center στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, η Cosco αφήνει να εννοηθεί ότι «**προστατεύτηκε**» το **Θριάσιο εμπορευματικό κέντρο**, κατόπιν παρέμβασης του υπουργείου Μεταφορών.

Στο σημείο αυτό, επισημαίνουν ότι το Θριάσιο Ε/Κ έχει παραχωρηθεί σε ιδιώτες, οπότε η παρέμβαση του υπουργείου Μεταφορών έγινε προς όφελος ιδιωτικών συμφερόντων.

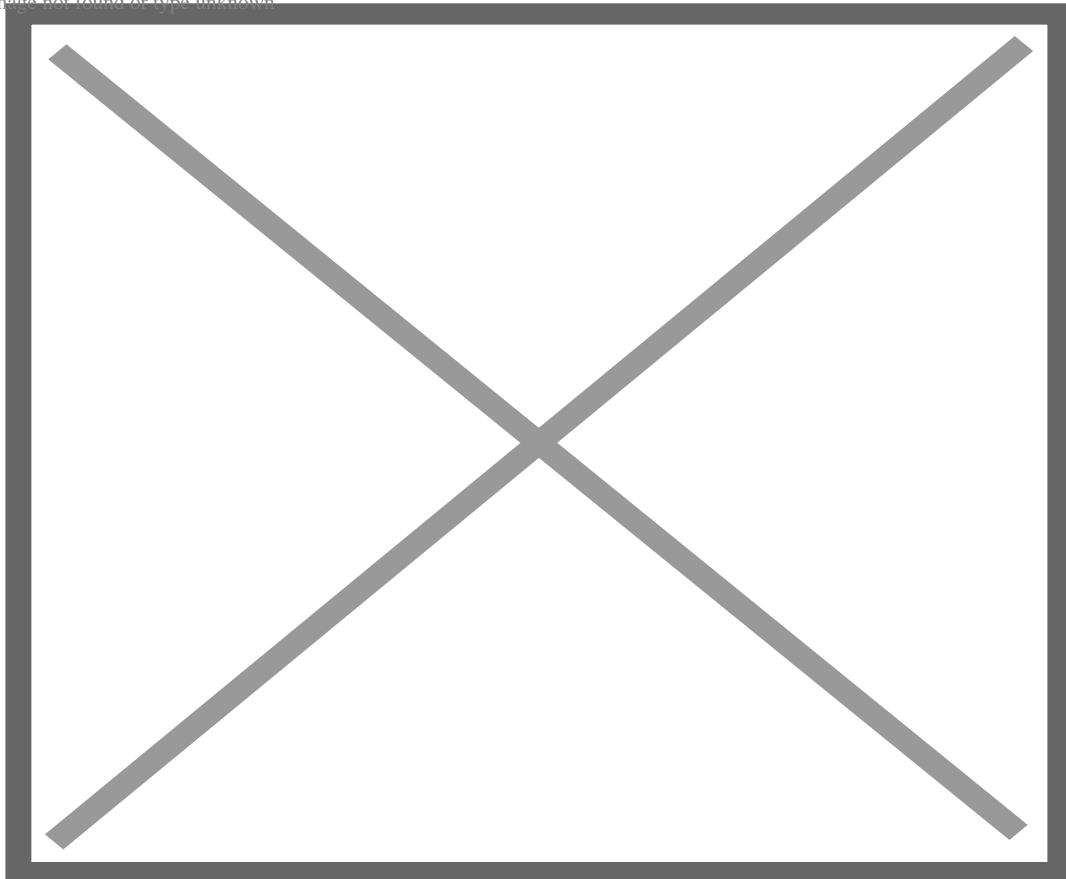
-Αντίστοιχα, για τα δύο 5ώροφα παρκινγκ του car terminal, τα οποία και απορρίφθηκαν, η κινεζική πλευρά σημειώνει ότι αυτό **συντελέστηκε για λόγους... “αισθητικής”** και όχι τόσο ουσιαστικούς.

-Για την κρουαζιέρα και το εμπορικό κέντρο, στελέχη της Cosco σημειώνουν ότι δεν υπάρχει «επενδυτική λογική» για τη δημιουργία δύο θέσεων πρόσθεσης κρουαζιερόπλοιων, μήκους έως 350 μέτρων, που εγκρίθηκε ομόφωνα από το ΕΣΑΛ, **χωρίς την κατασκευή του επιβατικού σταθμού και των ξενοδοχείων** που θα είναι ικανά να υποδεχθούν τον αυξημένο όγκο επιβατών, αλλά και χωρίς τη δημιουργία εμπορικού κέντρου.

Εάν ο Πειραιάς φιλοδοξεί να αναδειχθεί σε κέντρο home porting, θα πρέπει να έχει τις αναγκαίες σύγχρονες υποδομές εγκατάστασης, υποδοχής και εξυπηρέτησης των επιβατών.

Επίσης, υποστηρίζουν ότι το εμπορικό κέντρο δεν θα είναι ανταγωνιστικό προς την εμπορική αγορά του Πειραιά, αλλά θα λειτουργεί συμπληρωματικά, σημειώνοντας ότι το εμπορικό κέντρο του ΟΛΠ θα προορίζεται κυρίως για τους επιβάτες κρουαζιέρας, φιλοξενώντας καταστήματα με προϊόντα πολυτελείας.

Image not found or type unknown



Στιγμιότυπο από την επίσκεψη του πρωθυπουργού Αλέξη Τσίπρα στο περίπτερο της Cosco στην 82 ΔΕΘ. Από δεξιά, Α. Καρακώστας, Τ. Βαμβακίδης, F. Chengqiu

Μάλιστα και σύμφωνα με πληροφορίες, η διοίκηση του ΟΛΠ έχει προτείνει την υλοποίηση έργων αρκετών εκατομμυρίων ευρώ, τα οποία θα στηρίξουν την τοπική οικονομία και κοινωνία.

Ειδικότερα, η εταιρεία φαίνεται ότι έχει δεσμευτεί να αναλάβει την **ανάπλαση και κατασκευή πεζοδρόμων**, οι οποίοι θα οδηγούν τους τουρίστες, που θα αποβιβάζονται από τα κρουαζιερόπλοια, προς το κέντρο της πόλης, καθώς επίσης τη **χρηματοδότηση αρχιτεκτονικών παρεμβάσεων σε εγκαταλελειμμένα κτήρια**, οι οποίες θα βελτιώσουν την αισθητική εικόνα της πόλης του Πειραιά.

Τι θα συμβεί το επόμενο διάστημα; Η Cosco ενδέχεται να προσφύγει στη Διαιτησία, εάν και κάτι τέτοιο θεωρείται ως το έσχατο μέτρο, πέρα του γεγονότος ότι θα οδηγήσει σε κλιμάκωση της αντιπαράθεσης με το ελληνικό δημόσιο.

Αναλυτές της ναυτιλιακής αγοράς επισημαίνουν ότι, έως τις εκλογές, είναι προς το συμφέρον και των δυο πλευρών η συνέχιση των διαπραγματεύσεων και η εξεύρεση πιθανής συμβιβαστικής φόρμουλας.

Από τη μία πλευρά, το ελληνικό δημόσιο γνωρίζει ότι η Cosco είναι μία από τις σημαντικότερες διεθνείς εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και ότι ο Πειραιάς «διψά» για επενδύσεις και θέσεις εργασίας.

Από την άλλη πλευρά, η Cosco γνωρίζει ότι είναι αναγκαία η συνδυαστική ολοκλήρωση των υποχρεωτικών και προαιρετικών επενδύσεων, προκειμένου ο Πειραιάς να ενισχύσει αξιοσημείωτα την ανταγωνιστικότητά του και σε άλλους τομείς, πέρα από τα εμπορευματοκιβώτια.