
Από τα 600 εκατ., στα 800 εκατ. το επενδυτικό σχέδιο της Cosco στον Πειραιά

2019/08/12 18:36 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σε αύξηση του επενδυτικού της σχεδίου στον Πειραιά από τα 600 στα 800 εκατ. ευρώ προχωράει η Cosco.

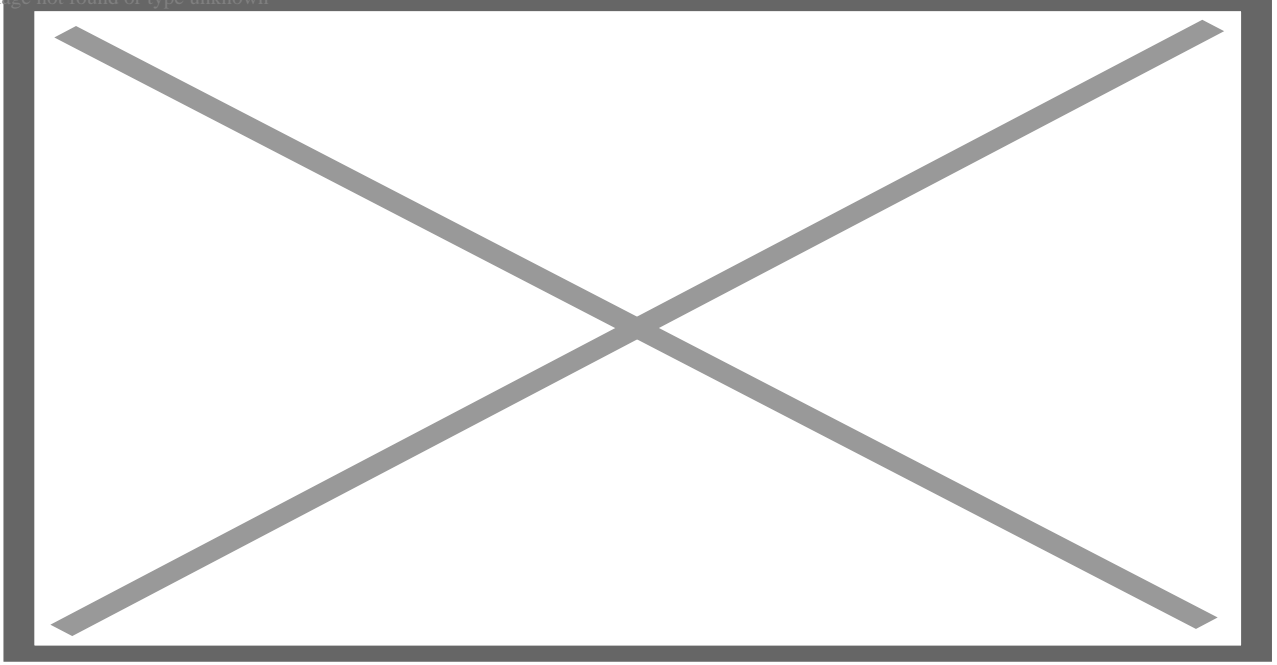
Σύμφωνα με διασταυρωμένες πληροφορίες της «Καθημερινής», ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς στο νέο master plan που θα καταθέσει προς έγκριση στις 20 Αυγούστου, μετά και τη σχετική διαβούλευση με την κυβέρνηση, έχει περιλάβει την κατασκευή και λειτουργία ενός ακόμα **τέταρτου μεγάλου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων δυναμικότητας 2,8 εκατομμυρίων εμπορευματοκιβωτίων (TEU)** που χωροθετείται ανατολικά του προβλήτα Ι, στην περιοχή που ονομάζεται Γ2.

Στόχος της κινεζικής μεγαλομετόχου του ΟΛΠ είναι η αύξηση της ετήσιας δυναμικότητας του εμπορικού λιμανιού του Πειραιά πάνω από τα 10 εκατομμύρια TEU, επίπεδα εφάμιλλα με αυτά των μεγαλύτερων βορειοευρωπαϊκών λιμανιών.

Το σχέδιο αυτό έχει ήδη κοινοποιηθεί στον πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη πριν από τις εκλογές, κατά την τότε επίσκεψή του στο λιμάνι του Πειραιά.

Ο ΟΛΠ, ο οποίος ήδη υπό τη διαχείριση της Cosco ανήλθε στην 32η θέση παγκοσμίως, σύμφωνα με την ετήσια κατάταξη του Loyd's List, εδώ και μερικές εβδομάδες είναι το μεγαλύτερο σε διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων λιμάνι στη Μεσόγειο.

Στο επτάμηνο, η διακίνηση από τους προβλήτες του ΟΛΠ στον Πειραιά ξεπέρασε αυτήν του ισπανικού λιμένα της Βαλένθια -που μέχρι τώρα κρατούσε τα σκήπτρα της Μεσογείου- και αναμένεται έως τα τέλη του έτους το προβάδισμα να αυξηθεί.



Το

2018 η διακίνηση στον Πειραιά έφτασε τα 4,9 εκατ. TEU σημειώνοντας αύξηση 18,4% από το προηγούμενο έτος, 47% από το 2015 και άνω του 700% από το 2009 οπότε και ανέλαβε την υποπαραχώρηση του προβλήτα II (ο προβλήτας III κατασκευάστηκε αργότερα από την Cosco, ενώ ο προβλήτας I ήταν και παραμένει υπό την άμεση διαχείριση του ΟΛΠ). Για το τρέχον έτος, οι εκτιμήσεις του management του λιμανιού μιλούν για 5,5 - 5,6 εκατ. TEU.

Με την επικείμενη ολοκλήρωση του δυτικού τμήματος του προβλήτα III η συνολική δυναμικότητα του λιμανιού του ΟΛΠ θα αγγίξει τα 7,5 εκατ. TEU. Με δεδομένο πως οι Κινέζοι «τρέχουν» το λιμάνι κοντά στο 100% των δυνατοτήτων του, **τα 7,5 εκατ. TEU θεωρούνται πεπερασμένο μέγεθος τα αμέσως επόμενα χρόνια.**

«Το Πεκίνο θέλει να περνάει από τον Πειραιά τη συντριπτική πλειονότητα των διακινούμενων προς την Ευρώπη εξαγωγών του», αναφέρουν χαρακτηριστικά οι επαίοντες. Έτσι, οι Κινέζοι επιδιώκουν να προχωρήσουν τώρα στην κατασκευή του προβλήτα IV που θα προσθέσει άλλα 2,8 εκατ. TEU δυναμικότητας και θα ανεβάσει το διαθέσιμο capacity πάνω από τα 10 εκατ. TEU σε ορίζοντα τριετίας.

Η επένδυση στον προβλήτα IV εκτιμάται πως θα αγγίξει τα 300 εκατ. ευρώ και έρχεται να προστεθεί στις ήδη προωθούμενες από την Cosco, οι οποίες ανέρχονται στα 612 εκατομμύρια.

Από αυτές εξαιρέθηκε έπειτα από αντιρρήσεις της προηγούμενης κυβέρνησης η κατασκευή ναυπηγείου για mega yachts προϋπολογισμού περίπου 40 εκατ. ευρώ.

Αν από τα 612 εκατ. αφαιρεθούν τα 40 αυτά εκατ. και άλλα 68 εκατ. που αφορούν επενδύσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί (νέα πλωτή δεξαμενή, επισκευές κ.λπ.) και προστεθούν τα 300 εκατ. του προϋπολογισμού του νέου προβλήτα, προκύπτουν τα

περίπου 800 εκατ. των επενδύσεων που θα υποβάλει προς έγκριση στις 20 Αυγούστου ο ΟΛΠ στην αρμόδια προς τούτο Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ).

Είναι αυτή που απέρριψε ένα μεγάλο μέρος του επενδυτικού σχεδίου τον Φεβρουάριο, καθώς απαρτίζεται από γενικούς γραμματείς των συναρμόδιων υπουργείων και η προηγούμενη κυβέρνηση επιχείρησε να προστατέψει διάφορα μικροσυμφέροντα επικαλούμενη περιβαλλοντικές και αρχαιολογικές επιφυλάξεις, ισχυρίζονται όσοι είναι υπέρ της ταχύτατης προώθησης του επενδυτικού σχεδίου της Cosco.

Στο σημείο αυτό πρέπει να ξεκαθαριστεί πως η Cosco από την ψηφισθείσα από τη Βουλή το 2016 σύμβαση παραχώρησης είναι υποχρεωμένη να υλοποιήσει επενδύσεις ύψους 293 εκατ.

Σε αυτές προσέθεσε με δική της πρωτοβουλία, αλλά έπειτα και από σχετικές συζητήσεις που είχαν γίνει το 2016 στο Πεκίνο κατά την επίσκεψη του τότε πρωθυπουργού Α. Τσίπρα, και νέες μη δεσμευτικές, όπως πλέον αποκαλούνται, ύψους άλλων 310 εκατ. περίπου.

Για τις περισσότερες από αυτές τις πρόσθετες, όπως για το εμπορικό κέντρο και τα ξενοδοχεία αλλά και το ναυπηγείο, εκδηλώθηκαν σφοδρές αντιδράσεις από οργανωμένες ομάδες συμφερόντων του Πειραιά και της ευρύτερης λιμενικής οικονομικής δραστηριότητας.

Οι επενδύσεις που αφορούν ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, car terminal, ναυπηγείο και νέες αποθήκες logistics είναι αυτές που συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες αντιδράσεις από αυτοδιοικητικούς παράγοντες, όπως και από μεγαλύτερα και μικρότερα ιδιωτικά συμφέροντα.

Πού «κόλλησε» το προηγούμενο master plan

Προβλέψεις και διασφαλίσεις για την προστασία και ανάδειξη αρχαιολογικών ευρημάτων και αρχαίων και νεότερων μνημείων περιλαμβάνει το master plan της Cosco, η οποία έχει ξεκαθαρίσει και αναμένεται να το επαναλάβει και στη νέα συνεδρίαση της ΕΣΑΛ για την έγκριση του νέου επαυξημένου επενδυτικού της σχεδίου, πως για όλα τα έργα οι όροι και οι παρατηρήσεις του υπουργείου Πολιτισμού θα ληφθούν υπόψη κατά την εκπόνηση των οριστικών μελετών.

Για παράδειγμα, στην περιοχή του έργου της επέκτασης επιβατικού λιμένα κρουαζιέρας συναντώνται τμήματα του κονώνειου τείχους και το λεγόμενο ταφικό μνημείο του Θεμιστοκλή.



«Η προστασία και η ανάδειξή τους προβλέπονται στο πλαίσιο κατασκευής του εν λόγω έργου», έχει ξεκαθαρίσει η Cosco.

Θυμίζει, δε, πως το υπουργείο Πολιτισμού έχει εγκρίνει (12.02.2013) έπειτα και από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, (30/04.11.2012), τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων με όρους με βάση τους οποίους συντάχθηκε η προμελέτη «Ανάδειξη του κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή», που εγκρίθηκε με την υπουργική απόφαση (12.10.2018) και έπειτα από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, (27/17.07.2018).

Δηλαδή, όλη η φασαρία που έγινε επί ΣΥΡΙΖΑ νωρίτερα φέτος είναι εκ του περισσού, σχολιάζουν οικονομικοί παρατηρητές.

Το δε πεντάστερο ξενοδοχείο στο Πόρτο Λεόνε προβλέπεται σε ικανή απόσταση από το κονώνειο τείχος, η ανάδειξη του οποίου στον ευρύτερο περιβάλλοντα χώρο θα ληφθεί υπόψη από τον μελετητή.

Στις λεγόμενες πρόσθετες επενδύσεις, που αντιπάλεψαν (sic) οι υπηρεσίες του Δημοσίου επί της προηγούμενης κυβερνήσεως και όχι μόνον, περιλαμβάνεται και η κατασκευή επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας.

Πρόκειται για την ανέγερση δύο κτιρίων, το ένα ως χώρος υποδοχής και το άλλο ως εμπορικό κέντρο και χώρος αναψυχής.

«Παρόμοια συγκροτήματα, κατά κανόνα μοντέρνας και συχνά επιδεικτικής

αρχιτεκτονικής μορφολογίας, υπάρχουν σε σταθμούς κρουαζιέρας πολλών μεγάλων λιμανιών, όπως στη Βαρκελώνη, στη Μασσαλία, στο Σαουθάμπτον, στο Πόρτο και στη Λισσαβώνα, στη Στοκχόλμη, στο Μόντρεαλ, στο Μαϊάμι, στο Αμπου Ντάμπι, στο Χονγκ Κονγκ και στη Γιοκοχάμα», δηλώνουν κύκλοι της Cosco.

Στο νέο master plan που θα υποβληθεί στις 20 Αυγούστου **το εμπορικό κέντρο έχει υποδιπλασιαστεί σε επιφάνεια (και περιοριστεί εντός της ζώνης transit)**, προκειμένου να μετριαστούν οι αντιδράσεις των εμπόρων του Πειραιά που ανησυχούν πως θα χάσουν κίνηση πελατών από ένα mall στην περιοχή.

Άλλο έργο που προκάλεσε αντιδράσεις είναι αυτό στην «Παγόδα», ένα πρωτότυπο δημόσιο αρχιτεκτόνημα του μοντερνισμού που είχε ως αρχική λειτουργία την εξυπηρέτηση των μεταναστών που αναχωρούσαν με υπερωκεάνια για τη Αμερική και την Αυστραλία.

Με τον καιρό μετατράπηκε σε εκθεσιακό-συνεδριακό κέντρο, αλλά οι περιορισμένοι χώροι του είχαν ως αποτέλεσμα να εγκαταλειφθεί.

Τι λέει η Cosco; «Η μετατροπή της σε ξενοδοχείο ίσως να σημαίνει και τη σωτηρία της, ενώ δεν θα αλλοιωθούν τα χαρακτηριστικά του κτιρίου. Είναι αυτονόητο ότι το αίτημα για αλλαγή χρήσης και όλες οι σχετικές μελέτες θα τεθούν προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του υπ. Πολιτισμού».

Προβλήματα αντιμετώπισε και η μετατροπή των μεγάλων αποθηκών σε ξενοδοχεία 4* και 5* που θεωρούνται νεότερα μνημεία. Η Cosco εξηγεί πως θέλει να προχωρήσει στην επισκευή, ενίσχυση και μετατροπή τους και ότι το αίτημα αλλαγής χρήσης και οι σχετικές μελέτες θα υποβληθούν ούτως ή άλλως προς έγκριση στις αρμόδιες υπηρεσίες του υπ. Πολιτισμού.

Ηλίας Μπέλλος,

«Καθημερινή»