

Εμμένουν Cosco / ΟΛΠ στην αναγκαιότητα κατασκευής του προβλήτα 4

2020/11/06 09:35 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πρώτη προτεραιότητα συνεχίζει να αποτελεί για την Cosco η κατασκευή του προβλήτα 4. Αυτό ειπώθηκε από ανώτατα στελέχη του ΟΛΠ στη διάρκεια διαδικτυακής συνέντευξης στο πλαίσιο της **Διεθνούς Έκθεσης Εισαγωγικού Εμπορίου (CIIE) στη Σαγκάη.**

Σύμφωνα με τα ίδια στελέχη, εάν η ελληνική κυβέρνηση δώσει το «πράσινο φως» για την κατασκευή του προβλήτα 4 το 2021, δύναται να λειτουργήσει το 2024, ενισχύοντας την **ετήσια δυναμικότητα του Πειραιά στα 10 - 11 εκατ. εμπορευματοκιβώτια συνολικά.**

Η Cosco θέλει να κατασκευάσει τον 4ο προβλήτα στον προβλήτα Γ2 και να επεκτείνει το car terminal στον προβλήτα Γ1.

Η εταιρεία θεωρεί ότι πρόκειται για μια επένδυση που θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, τόσο κατά το διάστημα της υλοποίησης, όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Πειραιά, ο οποίος πιάνει «ταβάνι» στα εμπορευματοκιβώτια.

Image not found or type unknown



Όσον αφορά την επιβάρυνση στο περιβάλλον, σημειώνουν ότι θα είναι η μικρότερη δυνατή, γιατί αφενός ο τέταρτος προβλήτας θα λειτουργήσει στην θέση του υφιστάμενου τερματικού αυτοκινήτων και αφετέρου, η συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων δεν αφορά εισαγωγές, αλλά μεταφόρτωση σε άλλα πλοία και μεταφορά σε άλλα λιμάνια.

«Μετά από 10 χρόνια συνεχούς μεγέθυνσης που έφερε το λιμάνι του Πειραιά από τη 93η στην 26η θέση σε ολόκληρο τον κόσμο, η **δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων πλησιάζει τα όριά της.** Κατά το 2019 εξυπηρετήθηκαν πάνω από 5,65 TEU (containers).

Για το λόγο αυτό, η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς πρότεινε εγκαίρως την κατασκευή μίας τέταρτης προβλήτας που θα αυξήσει τη συνολική ετήσια

δυναμικότητα στα 10 εκατ. TEU και θα επιτρέψει στο λιμάνι να διατηρήσει την αναπτυξιακή του δυναμική», αναφέρουν στελέχη της κινεζικής εταιρείας.

Από την πλευρά του, το ελληνικό δημόσιο, δια μέσου της ΕΣΑΛ, έχει απορρίψει (επί του παρόντος) το αίτημα για την κατασκευή του προβλήτα 4 ως «μη ώριμη πρόταση», ενώ για την κατασκευή του προβλήτα 4 στο Κερατσίνι αντιδρούν τοπικοί φορείς.

Η επίδραση του Covid -19 στον ΟΛΠ

Στο ερώτημα για την επίδραση της πανδημίας στις λιμενικές δραστηριότητες του ΟΛΠ, η απάντηση των στελεχών του Οργανισμού είναι ότι αυτή εστιάζει κυρίως στους επιβατικούς σταθμούς (κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα), ενώ στο σύνολο της παραγωγικότητας φορτίου στους εμπορικούς σταθμούς (Εμπορευματοκιβωτίων και Αυτοκινήτων) καταγράφεται μεικτή εικόνα με βάση και τα δημοσιοποιηθέντα στοιχεία.

Κατά το 1ο εξάμηνο του 2020, ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 66,5 εκατ., έναντι 70,6 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου 2019, παρουσιάζοντας μείωση 5,8%.

Η μεταβολή αυτή, οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση των εσόδων από τον τομέα Κρουαζιέρας κατά 83,9% (3,7 εκατ.), των εσόδων του τομέα Ακτοπλοΐας κατά 32,8% (1,6 εκατ.), καθώς και των εσόδων από τη διακίνηση αυτοκινήτων κατά 28,3% (2,2 εκατ.).

Η παραπάνω μείωση αντισταθμίστηκε κυρίως από αύξηση των εσόδων στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων κατά 17,8% (2,0εκατ.) και των εσόδων από τη ναυπηγοεπισκευή κατά 21,8% (1,4 εκατ.).

Παρά τον αναμφισβήτητο αντίκτυπο του COVID – 19 στις δραστηριότητες του ΟΛΠ, όπως υποστηρίζεται, καταβάλλονται μεγάλες προσπάθειες, ώστε να περιοριστούν οι αρνητικές παρενέργειες στα οικονομικά αποτελέσματα.