

COSCO - ΟΛΠ

## Τα πρώτα βήματα του «δράκου»

Μία σειρά προτεραιοτήτων που αφορούν στην υλοποίηση σχεδιασμών με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα πρόκειται να θέσει από τις αρχές του φθινοπώρου η COSCO για το λιμάνι του Πειραιά ώστε αυτό να καταστεί «ανωτάτου επιπέδου πύλη» της Κίνας στην Ευρώπη.

**Ο** βασικός στόχος είχε αποκαλυφθεί κατά την συνάντηση του Κινέζου πρωθυπουργού Λι Κετσιάνγκ με τον Έλληνα ομόλογό του Αλέξη Τσίπρα, που είχε πραγματοποιήσει επίσημη επίσκεψη στο Πεκίνο και επιβεβαιωθεί από τον πρόεδρο της Cosco Ξου Λιρόνγκ ο οποίος και ανακοίνωσε επιπλέον επενδύσεις, ύψους άνω των 500 εκατ. ευρώ πέραν των 350 εκατ. που προβλέπει η συμφωνία παραχώρησης του ΟΛΠ.

Αποκρυπτογραφώντας τις δηλώσεις που καταγράφηκαν σε Πεκίνο και Σαγκάη η «Ακτή Μιαούλη» ουσιαστικά «σκιαγράφησε» τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί κατά τομέα δραστηριοτήτων του λιμανιού του Πειραιά η υλοποίηση των οποίων όπως προαναφέρθηκε θα συμβούν σε συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Μάλιστα με δεδομένο ότι τα έργα ανάπτυξης του προβλήτα III αλλά και του εξοπλισμού του εξελίσσονται ταχύτερα των χρονοδιαγραμμάτων καθίσταται προφανής η αποφασιστικότητα της COSCO να «τρέξει» τις αναβαθμίσεις αφ' ενός για να υλοποιήσει τον τεθέντα στόχο και αφ' ετέρου για να απαντήσει στις απαιτήσεις του διεθνούς εμπορίου που προσανατολίζεται πλέον στην χρήση του «θαλάσσιου δρόμου του μεταξίου» που η Κίνα προωθεί με φρενή-

**Με δεδομένο ότι τα έργα ανάπτυξης του προβλήτα III αλλά και του εξοπλισμού του εξελίσσονται ταχύτερα των χρονοδιαγραμμάτων καθίσταται προφανής η αποφασιστικότητα της COSCO να «τρέξει» τις αναβαθμίσεις**

ρεις ρυθμούς προβαίνοντας σε γιγαντιαίες επενδύσεις σε όλη του τη διαδρομή και φυσικά στον Πειραιά που είναι η θαλάσσια απόληξη του στην Νότια Ευρώπη.

Αν και το ενδιαφέρον ήταν και παραμένει για το διεθνές εμπόριο το εμπορικό τμήμα του λιμένα του Πειραιά η πλευρά της COSCO, πολύ προ της κατακύρωσης του διαγωνισμού, που πέρασε από «σαράντα κύματα» είχε αποκαλύψει τις προθέσεις της για τον τομέα της κρουαζιέρας συμμετέχοντας με υψηλόβαθμα στελέχη της από κοινού με στελέχη του ΟΛΠ σε διεθνή έκθεση του Μαϊάμι. Αλλά τα στοιχεία δεν περιορίζονται εκεί και μόνο.

### Βάση κρουαζιέρας

Η εταιρία ήδη έχει ξεκινήσει επαφές με μεγάλες διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας που δείχνουν ενδιαφέρον να κάνουν το λιμάνι του Πειραιά βάση τους. Αλλά για να συμβεί αυτό η COSCO έχει σχεδιασμούς ανάπτυξης των cruise terminal, με δαπάνη που αγγίζει τα 200 εκατ. ευρώ, ώστε αυτά να μπορεί να δεχθούν και να εξυπηρετήσουν τα μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας κρουαζιερόπλοια στον κόσμο. Να σημειωθεί ότι και για τον ευαίσθητο τομέα των ακτοπολικών μεταφορών υπάρχουν σχεδιασμοί καθώς, σύμφωνα με τις πρώτες πληροφορίες θα γίνουν αναδιατά-

ξεις ώστε το κομμάτι που θα είναι αφιερωμένο σε αυτά να καταστεί λειτουργικότερο του σημερινού και καταφανώς φιλικότερο για το επιβατικό κοινό.

### Container terminal

Όσον αφορά στα container terminal που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα το διεθνές εμπόριο στις προτεραιότητες έχει τεθεί η συνολική αναβάθμιση του πρώτου προβλήτα, στην οποία αναφέρθηκε ο Ξου Λιρόνγκ, παράλληλα με την επίλυση μιας δέσμης επισμασμένων προβλημάτων που φαίνεται να «απειλούν» την λειτουργικότητά του.

Στο τμήμα της επίγειας εξυπηρέτησης των γερανογεφυρών επίσης εκτιμάται ότι θα επέλθουν σημαντικές αναβαθμίσεις καθώς με την έναρξη της λειτουργίας του υπό κατασκευή προβλήτα III Δυτικού, το λιμάνι θα μπορεί να υποδέχεται ταυτόχρονα περισσότερα μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Γεγονός που σημαίνει μεγαλύτερους όγκους εμπορευματοκιβωτίων για φορτοεκφόρτωση και βεβαίως ταχύτερους χρόνους στη διασπορά και συγκέντρωση των «κουτιών». Να σημειωθεί επίσης ότι ο Πειραιάς είναι απαλλαγμένος από προβλήματα που αντιμετωπίζουν με βυθίσματα άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια καθώς είναι χαρακτηρισμένος deep sea port

Κατά την συνάντηση του Κινέζου πρωθυπουργού Λι Κετσιάνγκ με τον Έλληνα ομόλογό του Αλέξη Τσίπρα, στην επίσημη επίσκεψη στο Πεκίνο ανακοινώθηκαν επενδύσεις, άνω των 500 εκατ. ευρώ πέραν των 350 εκατ. που προβλέπει η συμφωνία παραχώρησης του ΟΛΠ





με ότι αυτό θετικό συνεπάγεται.

Αλλά δεν είναι μόνο το container terminal. Στους σχεδιασμούς σημαντικότητα ανάπτυξη έχει σχεδιαστεί και για το car terminal η δυναμικότητα του οποίου, από 9.000 που είναι σήμερα, θα αυξηθεί ώστε να είναι εφικτό να «σταθμεύουν» 20.000 οχήματα μεγάλο μέρος των οποίων θα κατευθύνεται μέσω του Πειραιά στις διεθνείς αγορές, ενώ παράλληλα θα αναπτυχθούν νέες υπηρεσίες προστιθέμενες αξίας στη διαχείριση των αυτοκινήτων στο car terminal.

### Η επισκευαστική ζώνη

«Θεαματική» θεραπεία για τον «μεγάλο ασθενή» που δεν είναι άλλο τμήμα παρά εκείνο της επισκευαστικής ζώνης που είναι υπό τον έλεγχο του ΟΛΠ όμως ετοιμάζει η COSCO. Και η ουσιαστική θεραπεία, μετά την δομικού χαρακτήρα αναδιαμόρφωση του ευρύτερου σκηνικού, που για χρόνια «κατέτρεχε» τη ζώνη είναι η τοποθέτηση νεότευκτης πλωτής δεξαμενής 300.000 τόνων η οποία με την έλευσή της θα προσδώσει στη ζώνη ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε διεθνές επίπεδο καθώς θα συσπειρώσει ένα αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό οι γνώσεις και οι δυνατότητες του οποίου είναι ξεκουστές. Να σημειωθεί ότι η Κινεζική πλευρά στις επαφές που είχε όλο το προηγούμενο διάστημα με φορείς των παραγωγικών τάξεων του Πειραιά κώρου είχε καταγράψει τόσο τις προσδοκίες όσο και τους προβληματισμούς για μία σειρά επιμέρους θέματα τα οποία χρήζουν επιλύσεως από δεκαετίες και τα οποία απασχολούν μεγάλο μέρος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο και περίγυρο αυτού.

Από την άλλη πλευρά κύκλοι των παραγωγικών τάξεων στο πρόσφατο και όχι μόνο παρελθόν έχουν «φωτογραφίσει» τα γενικότερα προβλήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας ως εκ των βασικών αιτιών που το «κλίμα» βάρυνε στην επισκευαστική ζώνη με τον κύκλο εργασιών να συρρικνώνεται σημαντικά.

Ουσιαστικά ο «χρόνος θεραπείας» προσδιορίζεται από το χρόνο έλευσης της δεξαμενής που ορίζεται από της ενεργοποίησης της σχετική απόφασης (χρόνος ναυπήγησης) συνυπολογιζόμενου και του χρόνου μεταφοράς. Οι εκτιμήσεις θέλουν κατά μέσο όρο ανάλογο του χρόνου που έκαναν να φτάσουν στον Πειραιά οι νεότευκτες υπερσύγχρονες SPP γερανογέφυρες.

*Η COSCO σχεδιάζει ανάπτυξη των cruise terminal, με δαπάνη που αγγίζει τα 200 εκατ ευρώ, ώστε αυτά να μπορεί να δεχθούν και να εξυπηρετήσουν τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο*

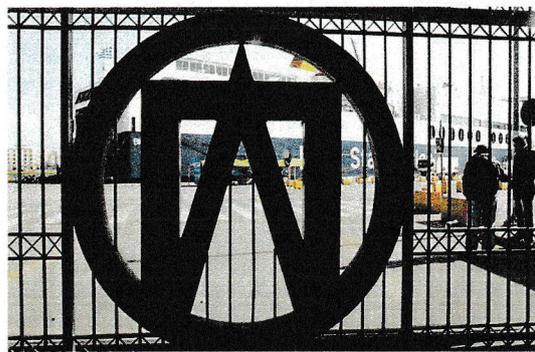
**Ο «χρόνος θεραπείας» της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης προσδιορίζεται από το χρόνο έλευσης της νεότευκτης πλωτής δεξαμενής 300.000 τόνων**

## Αλλάζει εντός του Αυγούστου το δ.σ. του ΟΛΠ

Αλλαγές δομικού χαρακτήρα επιφυλάσσει προ του τέλους του πρώτου δεκαπενθημέρου του ο Αυγούστος για το διοικητικό σχήμα που θα αναλάβει να «τρέξει» όλο το πρόγραμμα επενδύσεων που έχει εξογγείλει η COSCO για το λιμάνι του Πειραιά (ΟΛΠ) αλλά και το σχέδιο, που δεν έχει δει το φώς της δημοσιότητας, κάρη στο οποίο ο Πειραιάς θα σκαρφαλώσει και άλλο στην πορεία του προς την κορυφή της παγκόσμιας κατάταξης λιμένων.

Μέχρι τότε η COSCO θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις διαδικασίες καταβολής των τμημάτων που προκύπτουν από την κατακύρωση του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ στο δημόσιο κορβανά (ΤΑΙΠΕΔ) γεγονός που θα επιτρέψει απ' ενός την μεταβίβαση των μετοχών από το ΤΑΙΠΕΔ στην COSCO και απ' ετέρου να δρομολογήσει την ανασύσταση του δ.σ.

Σύμφωνα με καλά πληροφορημένες πηγές στο ενδεκαμελές δ.σ. τις επτά θέσεις θα καταλάβουν υπηλόβαθμα στελέχη της COSCO αλλά



και επιφανείς προσωπικότητες του Κινεζικού επιχειρηματικού χώρου με πρόεδρο, εκτός απροόπτου, τον κάπτεν Φού. Στο ενδεκαμελές σχήμα προβλέπεται η συμμετοχή του Δημάρχου Πειραιά αλλά και προσώπων που μετέχουν του σημερινού σχήματος εκπροσωπώντας μετόχους και ΤΑΙΠΕΔ. Πάντα κατά τις ίδιες πληροφορίες και επειδή οι

εκ του Κινεζικού επιχειρηματικού χώρου προσωπικότητες δεν θα είναι δυνατό να παρίστανται σε κάθε συνεδρίαση έχει προβλεφθεί η τοποθέτηση υπερασύγχρονου και υπερασφαλούς συστήματος τηλεδιάσκεψης ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα συμμετοχής των μελών ενώ ειδική πρόβλεψη έχει γίνει και για την τήρηση των πρακτικών (γλώσσες)

