

Τα εμπορικά σχέδια της Cosco χωρίς το «Θριάσιο Πεδίο»

2016/11/10 17:24 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Εξω από τον δρόμο του μεταξιού που χαράζει η Cosco μένει το Θριάσιο Πεδίο, στρέφοντας το βλέμμα τους στα Βαλκάνια για να... χτίσουν μια πλειάδα «container terminals», με στρατηγικό στόχο να δημιουργήσουν μια περιοχή επιρροής που θα τους επιτρέψει να ελέγχουν, όχι μόνο το εισαγωγικό, αλλά και το εξαγωγικό εμπόριο της Γηραιάς Ηπείρου.

Σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες του «Εθνους της Κυριακής», μετά την κινεζική υποχώρηση από τον διαγωνισμό για το Θριάσιο, το Πεκίνο ενέκρινε το κόστος για την απόκτηση και ανάπτυξη 5-6 container terminals στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων.

Η νέα στρατηγική που αρχίζουν να αναπτύσσουν οι Κινέζοι επικεντρώνεται σε επενδύσεις για την αγορά τουλάχιστον 5 τέρμιναλ στα Βαλκάνια. Ψηλά στη λίστα είναι **η Σόφια, το Βουκουρέστι, η Βουδαπέστη, η Μπρατισλάβα, τα Σκόπια, η Βιέννη, το Βελιγράδι.**

Αυτό που επιθυμούν είναι ο ρόλος των τέρμιναλ να είναι πολλαπλός, με κοινό παρονομαστή τη συγκέντρωση και διανομή εμπορευμάτων, με απώτερο σκοπό να ελέγξουν εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο.

Image not found or type unknown



Επίσης, θα προχωρήσουν στην ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, όπως είναι η ετικετοποίηση, η παλετοποίηση, συναρμολόγηση ηλεκτρονικών υπολογιστών, επιδιορθώσεις π.χ. ρούχων κ.ά. Ενα σύνολο υπηρεσιών που θα μπορούσαν -όπως αναφέρουν σημαντικοί γνώστες της αγοράς- να αναπτυχθούν στο Θριάσιο Πεδίο.

Ωστόσο, μέσα στο λιμάνι, διαθέτουν 100.000 τετραγωνικά μέτρα σε αποθήκες παλιές που μπορούν -όπως αναφέρουν πηγές που είναι σε θέση να γνωρίζουν τις προθέσεις του κινεζικού ομίλου- να τις εκσυγχρονίσουν και να τις αυτοματοποιήσουν.

Εξάλλου, ο Πειραιάς έχει χαρακτηριστεί ελεύθερη ζώνη και αυτό δίνει τη δυνατότητα στην Cosco να διαχειρίζεται και να αποθηκεύει μεγάλο όγκο φορτίων,

χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις ή εγγυήσεις μέχρι τον τελωνισμό και την έξοδό τους από την ελεύθερη ζώνη.

Μπορεί το Πεκίνο να είχε συμπεριλάβει στο αρχικό στρατηγικό σχέδιο ένα διεθνές εμπορευματικό κέντρο στο Θριασίο για τη διανομή προϊόντων από την Ασία προς τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη ευρωπαϊκή ήπειρο, παρ' όλα αυτά οι Κινέζοι **γύρισαν την πλάτη τους και απέσυραν το ενδιαφέρον τους και η βασική αιτία** που αποδείχθηκε και καθοριστική στην εξέλιξη των πραγμάτων, ήταν η δυνατότητα κατασκευής υποδομών στον χώρο του Θριασίου που θα μπορούσαν να είναι ανταγωνιστικά του εμπορευματικού κέντρου που θα ήλεγχαν οι Κινέζοι.

Το στοίχημα

Η πολιτική της Cosco δεν αρχίζει και τελειώνει στον Πειραιά, ως ένα εν δυνάμει βασικό λιμάνι της Μεσογείου, αλλά επεκτείνεται στο να δημιουργήσει μια περιοχή επιρροής στην Ευρώπη.

Το στοίχημα των Κινέζων δεν έχει να κάνει μόνο με το πέρασμα των εμπορευμάτων από την Ασία στην «καρδιά» της Ευρώπης. Κύριος στόχος των Κινέζων είναι να πάρουν στα χέρια τους όχι μόνο την εισαγωγή των εμπορευμάτων, αλλά και την εξαγωγή τους εντός και εκτός ευρωπαϊκών συνόρων.

Βέβαια, η απόφαση αυτή σε καμία περίπτωση δεν επηρεάζει τον στρατηγικό σχεδιασμό της Cosco για τον Πειραιά. Κυρίαρχος στόχος των Κινέζων είναι η ανάδειξη του Πειραιά σε μεγαλύτερο διαμετακομιστικό λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, καθιστώντας το στρατηγικό σημείο στην Ευρώπη.

image not found or type unknown



Προβλήματα, όμως, που προέκυψαν το προηγούμενο διάστημα με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τον αποκλεισμό των μεταφορών προς τα Βαλκάνια, άφησαν το αποτύπωμά τους στον σχεδιασμό των πολυεθνικών εταιρειών που έχουν επιλέξει την Ελλάδα, ως «διάδρομο» για τη μεταφορά των προϊόντων στην Κεντρική Ευρώπη.

Χαρακτηριστική περίπτωση η **Sony**, που στράφηκε στο λιμάνι Κόπερ της Σλοβενίας, μειώνοντας τη μεταφορά εμπορευμάτων από 8-9 τρένα την εβδομάδα στην Ευρώπη, μέσω Ελλάδας στα 4-5 και παρότι οι προοπτικές ήθελαν την εταιρεία να αυξάνει τον αριθμό στα 15 ελληνικά τρένα την εβδομάδα.

Το Κόπερ, το μοναδικό λιμάνι της Σλοβενίας, όπως και άλλα λιμάνια της Αδριατικής, όπως η Ριέκα στην Κροατία και η Τεργέστη στην Ιταλία -όπως μας περιγράφουν πολλοί καλοί γνώστες της αγοράς αυτής- σαφέστατα είναι ανταγωνιστικά, αλλά

λειτουργούν και συμπληρωματικά.

Για κάθε εμπόρευμα που δεν μπαίνει στον ελλαδικό χώρο, ώστε να υποστεί κάποια υπηρεσία προστιθέμενης αξίας, τα λιμάνια αυτά κερδίζουν, όπως κερδίζουν και οι χώρες στις οποίες οι Κινέζοι σκοπεύουν να αποκτήσουν ελεγχόμενους από τους ίδιους τερματικούς σταθμούς.

Και αν βέβαια τα λιμάνια της Αδριατικής μπορούν να λειτουργούν συμπληρωματικά με τον Πειραιά, δεν φαίνεται να συμβαίνει το ίδιο με το μεγάλο λιμάνι της Γερμανίας στο Αμβούργο. Ανάμεσα στον Πειραιά και το γερμανικό λιμάνι μοιάζει να έχει ξεσπάσει ένας οικονομικός πόλεμος.

Image not found or type unknown



Η αμερικανική πολυεθνική Hewlett Packard στέλνει φορτία στην Τσεχία, μέσω Πειραιά και Αμβούργου. Η απόσταση μέσω Πειραιά για Τσεχία είναι 2.200 χλμ. και 800 χλμ. μέσω Αμβούργου.

Ο αριθμός των κοντέινερ που φεύγουν από τα δύο λιμάνια σε μηνιαία βάση είναι περίπου ίδιος και ανέρχεται σε περί τα 1.600 κοντέινερ. Η χιλιομετρική απόσταση μέσω Πειραιά είναι μεγαλύτερη και συνεπώς το κόστος μεγαλύτερο κατά 200 ευρώ περίπου το κάθε κοντέινερ. **Ωστόσο, το πλεονέκτημα για τον Πειραιά είναι ότι, μέσω του ελληνικού λιμανιού, τα εμπορεύματα φθάνουν 8 ημέρες νωρίτερα στην Τσεχία.**

Ετσι, η πολιτική του αμερικανικού κολοσσού είναι να επιλέγει τον Πειραιά για τα πιο ακριβά φορτία (π.χ. laptops), που χρειάζεται να φθάνουν νωρίτερα στον προορισμό τους και τα πιο φθηνά φορτία (π.χ. εκτυπωτές) από το Αμβούργο.

Κώστας Νάνος,

«Έθνος της Κυριακής»