



<https://www.metaforespess.gr>

«Από τους Κινέζους της Cosco ζητάμε να ανοίξουν το παιχνίδι»

2020/11/29 13:05 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Είτε με τον ΣΥΡΙΖΑ στην κυβέρνηση, είτε με την ΝΔ, το αποτέλεσμα είναι το ίδιο: Οι σχέσεις της Cosco με την ελληνική κυβέρνηση δοκιμάζονται.

Ποιος φταίει; Η Cosco, που έχει από πίσω της μια «υπερδύναμη»; Οι ελληνικές κυβερνήσεις; Η απάντηση, δύσκολη.

Τις προηγούμενες ημέρες έγινε γνωστό ότι η Cosco απέστειλε επιστολή στο ΤΑΙΠΕΔ, ζητώντας την απόκτηση του επιπλέον 16% του ΟΛΠ, για το οποίο έχει ήδη καταβάλει το σχετικό οικονομικό αντάλλαγμα (88 εκατ. ευρώ).

Το metaforespess.gr είχε αναφερθεί στα «σύννεφα» της σχέσης μεταξύ ελληνικού δημοσίου - Cosco στις 12 Οκτωβρίου, με παραπολιτικό σχόλιο, με τίτλο [«Δοκιμάζονται οι σχέσεις ελληνικού δημοσίου - Cosco για το Master Plan του ΟΛΠ»](#).

Τώρα, έπειτα από τη δημοσιοποίηση της επιστολής, οι διαφωνίες των δυο πλευρών έλαβαν επίσημο χαρακτήρα.

Η Cosco εμφανίζεται δυσαρεστημένη για τις καθυστερήσεις στις εγκρίσεις του master plan και κυρίως, για τη μη υλοποίηση των σχεδιασμών της για τον προβλήτα 4 και την ναυπηγοεπισκευή (άδεια ναυπηγείου).

Η Cosco είναι αποφασισμένη να στρέψει, επιχειρησιακά, τον ΟΛΠ περισσότερο στα εμπορευματοκιβώτια, τη ναυπηγοεπισκευή και το car terminal, καθότι **είναι τομείς με μεγαλύτερο περιθώριο εσόδων και κερδών,**

σε σχέση με την ακτοπλοία και την κρουαζιέρα.

Γι' αυτό, προωθεί την κατασκευή του προβλήτα 4 (από τα 7,2 εκατ. «κουτιά», θα μπορεί να φτάσει τα 10 εκατ. σε ετήσια βάση), την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευής στο Πέραμα και την επέκταση του car terminal.

Ωστόσο, **όλα τα ανωτέρω, δεν έχουν εγκριθεί**. Μάλιστα, και εκείνο που έχει εγκριθεί, η επέκταση του σταθμού της κρουαζιέρας παρουσιάζει προβλήματα, με το δήμο Πειραιά να «παρεμποδίζει» τις εργασίες και τον εφοπλιστή και δημοτικό σύμβουλο Βαγγέλη Μαρινάκη να προβαίνει σε δηλώσεις κατά της Cosco.

Αποστάσεις από την Cosco, πέρα από το δήμο Πειραιά, διατηρούν επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευής, στελέχη του ΝΕΕ, του ΕΒΕΠ, ο δήμος Δραπετσώνας, κ.α.

Επίσης, και το υπουργείο Ναυτιλίας φαίνεται ότι διατηρεί μια «ουδέτερη στάση», αφού – επί της ουσίας – το master plan που ενέκρινε η ΕΣΑΛ, επί της παρούσας κυβέρνησης, ήταν σχεδόν το ίδιο με εκείνο που εγκρίθηκε από την προηγούμενη.

Τι θα συμβεί στο μέλλον; **Θα οδηγηθούμε στη... Διαιτησία; Ασφαλώς, πρόκειται για απευκταίο σενάριο.**

Αυτό ίσως που πρέπει να γίνει είναι να «βάλουν όλοι νερό στο κρασί τους».

Όπως σημειώνει στέλεχος της ναυτιλιακής αγοράς, «ίσως θα ήταν καλύτερο οι Κινέζοι να ανοίξουν λίγο το παιχνίδι, να “μοιράσουν” δουλειές και έργο σε περισσότερους. Τότε θα αποκτήσουν πιο πολλούς υποστηρικτές, τόσο στη τοπική κοινωνία, όσο και στη κυβέρνηση».

Από την άλλη, η Cosco (και η «κάθε Cosco») είναι εισηγμένη εταιρεία, έχει μετόχους, έχει έλεγχο, αποβλέπει – κυρίως – σε έσοδα και κέρδη και προέρχεται από ένα κράτος με «συγκεκριμένη φιλοσοφία».

Επιτυχία του ελληνικού κράτους είναι να **μεγιστοποιήσει τα οφέλη** από την παρουσία της Νο3 εταιρείας στους liners και της Νο2 στους διαχειριστές container terminal παγκοσμίως που είναι η China Cosco Shipping...