

Lučka uprava Pirej (PPA) je najveći lučki operator u Grčkoj i jedan od najvažnijih u Evropi. U oktobru 2009. godine, nakon međunarodnog tendera, PPA je dodelio kompaniji Piraeus Cargo Terminal SA (PCT), ogranku COSCO (jednog od najvećih operatora kontejnerskih terminala na svetu), koncesiju za Container Pier II na trideset pet godina. Dogovorom je predviđena i izgradnja Container Pier III. Šest godina kasnije, grčka vlada je pristala da privatizuje PPA kao deo trećeg sporazuma o spašavanju koji je potpisan sa Evropskom komisijom, Evropskom centralnom bankom i Međunarodnim monetarnim fondom u avgustu 2015. godine. Paket je sadržao mere štednje i obaveze privatizacije. Kako je COSCO bio jedini ponuđač na tenderu 2016. godine, on je preuzeo 51% PPA-a i 2021. godine će dobiti dodatnih 15,7%.

Proces privatizacije luke Pirej započeo je u periodu 2005–2006. godine kao deo programa ekonomskih reformi tadašnje konzervativne vlade. Iako su socijaldemokrate i levica glasale protiv dok su bile u opoziciji, na kraju su podržale privatizaciju PPA-a kada su formirale vladu, 2009. i 2015. godine. Od 2014. godine, prisustvo COSCO-a u Pireju povezano je sa kineskom Inicijativom pojas i put, a grčka i kineska vlada ga koriste kao primer win-win projekta. Suprotno tome, sindikati, lokalne zajednice, ekološke grupe i stranke levice dugo su se protivile, smatrajući da je privatizacija nepotrebna jer je PPA u javnom vlasništvu bio profitabilan. Koncesija kontejnerskih terminala 2 i 3 rezultirala je gubitkom 500 radnih mesta sa punim radnim vremenom. Do 2019. godine otvoreno je oko 1.500 radnih mesta, ali 90 posto njih je honorarno.

I pre 2008. bilo je nekoliko problema proisteklih iz lučkih aktivnosti, ali oni su se od tada znatno intenzivirali, uključujući zagađenje vazduha iz automobila, turističkih autobusa, kontejnerskih kamiona, teretnih i putničkih brodova; zagađenje vode od strane brodova; buka i svetlo sa brodova i rad lučkih mašina; lokacija tankera za gorivo u urbanom području Perame; i budućnost postrojenja za đubrivo u Lipasmati. Žalbe su uglavnom bile fokusirane na zagađenje vazduha i saobraćaj, kao i na širenje luke koja je blokirala pristup obali mora. Ova pitanja su bila usmerena preko lokalnih poslanika i lokalne vlasti, ali inicijative odozdo prema gore bile su efikasnije kada je PPA bio u javnom vlasništvu.

U koncesiji za teretne terminale II i III u 2008. godini, reference za zaštitu životne sredine su bile nejasne i nisu predviđale kazne. PCT/COSCO je 2009. godine nastavio širenje Pier III, bez javnih konsultacija i uprkos protivljenju vlasti i građana Perame na ekološkoj osnovi. Dalje, pritužbe zbog buke i svetlosnog zagađenja, kao i emisija sa brodova i kargo terminalske mašinerije, upućene su PPA u javnom vlasništvu, koji nije imao zakonsko pravo da se meša u koncesioni deo luke. Od 2016. godine, sporan je novi Master plan dela PPA u vlasništvu COSCO-a, koji pokriva sve postojeće lučke operacije i buduće nadogradnje

infrastrukture. Tokom ovog perioda, COSCO je podneo sedam različitih verzija Master plana, a sve su odbačene zbog tehničkih, finansijskih i ekoloških razloga.

Iako većina investicija ima veliki uticaj na životnu sredinu, javna rasprava nikada nije održana, dok tražene Strateške procene uticaja na životnu sredinu (SEIA) još uvek nisu završene. Kontroverzno proširenje terminala za krstarenje, od kojih će 95 posto finansirati EU, najkarakterističniji je primer. Bez javnih konsultacija i postavljanja SEIA, lokalni stanovnici su se suprotstavili predloženom širenju zbog zagađenja vazduha uzrokovanog motorima brodova koji neprekidno rade u blizini stambenih područja. Ostale investicije, uključujući razvoj logističkog centra površine 42.000 kvadratnih metara i nadogradnju zone za popravku brodova, takođe su postavile važna pitanja o zaštiti životne sredine jer će povećati pomorski i drumski saobraćaj u već zagađenim područjima.

Zakon o privatizaciji PPA oslabio je obavezujući karakter procesa konsultacija. Kao prvo, ograničio je konsultacije na isključivu nadležnost opštine Pirej, isključujući susedne opštine koje su pod većim uticajem lučkih aktivnosti. Drugo, odredio je da proces konsultacija neće imati moć da zaustavi ili odloži bilo koji projekat uz prethodno postojeće odobrenje, čime će ceo proces postati puka formalnost. To je delom odražavalo i slabu poziciju grčke vlade koja je morala brzo da privatizuje PPA. Da stvar bude još gora, u prvom krugu konsultacija civilno društvo i velike nevladine organizacije poput World Wide Fund for Nature (WWF) su bili isključeni. Opština Pirej organizovala je sopstvene konsultacije, ali bez Master plana grupe civilnog društva nisu dobile priliku da razgovaraju o značajnim uticajima COSCO-ovih planova na životnu sredinu, socijalnu i ekonomsku situaciju.

Posle privatizacije, lokalne zajednice su se mobilizovale zbog širenja terminala za krstarenje u Pireju i uklanjanja rezervoara za gorivo u Perami, organizovanjem javnih sastanaka, demonstracija i podnošenjem peticija lokalnim vlastima. U Pireju je više od 5.000 ljudi potpisalo peticiju protiv širenja terminala za krstarenje, ali COSCO je, za razliku od uprave PPA u javnom vlasništvu, više puta odbio da se sastane sa predstavnicima civilnog društva. U oktobru 2018. godine stanovnici Perame protestovali su protiv upada COSCO-a na opštinsko zemljište u sklopu radova na proširenju Cargo Pier III, što je prouzrokovalo neposrednu intervenciju opštinskih i regionalnih vlasti koje su prisilile COSCO da se povuče. Uprkos stalnom pritisku ambasade Kine u Atini i kineskih zvaničnika, Master plan koji uključuje SEIA za sve dogovorene i predložene nadogradnje infrastrukture nije odobren od strane vlade Sirize, koja je insistirala na poštovanju zakonskog okvira za zaštitu životne sredine. Međutim, rad luke nastavlja se bez prekida, koristeći prednost luke za nacionalnu ekonomiju u trenutku oporavka od decenije krize.

Ukratko, COSCO je doneo svoje sopstveno razumevanje zaštite životne sredine kao pitanja

od sekundarnog značaja u svojim lučkim operacijama u Pireju, tretirajući usaglašavanje kao pitanje bilateralnih pregovora. Takođe, kombinacija nedostatka znanja o EU i nacionalnim standardima zaštite životne sredine i iskustva njihovog sprovođenja u skladu sa sporazumom o koncesiji iz 2008. godine, učinila je da kinesko rukovodstvo ne želi da se prilagodi zahtevima za uređenijim, odgovornijim i transparentnijim načinom rada posle 2016. godine. Izvor: journals.sagepub.com