

## Χαιρετισμός Προέδρου Ε.Β.Ε.Π., κου. Βασίλη Κορκίδη

Γεύμα Εργασίας, Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, 7 Μαρτίου 2023

### «Διεθνοποίηση του Ναυτιλιακού Κέντρου Πειραιά – Η ζωτική κινητήρια δύναμη στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού»

Εξοχότατε, Αγαπητοί Υπουργοί, Κυρίες και Κύριοι,

Επιτρέψτε μου να εκφράσω τα βαθιά μου συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων του τραγικού σιδηροδρομικού δυστυχήματος, πριν από μία εβδομάδα, στη χώρα μας.

Καλωσορίζουμε τον Πρόσβη της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα, τον αξιότιμο κ. Χiao Junzheng, στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, στο οποίο εύστοχα έχει αποδοθεί από αξιωματούχους της Κινεζικής κυβέρνησης ο τίτλος «το κεφάλι του Δράκου», που καταδεικνύει επίσης τη μεγάλη σημασία του λιμανιού αφού είναι το σημείο συνάντησης δύο παγκόσμιας εμβέλειας «πρωταγωνιστών της θάλασσας». Το νούμερο ένα στον κόσμο, οι Έλληνες εφοπλιστές και η κινεζική Cosco, εταιρεία κολοσσός στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η επιτυχής, όπως αποδείχθηκε, επένδυση της COSCO στον Πειραιά, έδωσε ώθηση στο λιμάνι το οποίο βρίσκεται σήμερα στην τέταρτη θέση της κατάταξης των λιμένων της Ε.Ε. και στην 9η θέση διεθνώς στον Δείκτη Ναυτιλιακών Κέντρων Χίνhua-Baltic (ISCD) και, μάλιστα, για τρίτη συνεχή χρονιά, σε αυτόν τον σημαντικό παγκόσμιο ναυτιλιακό δείκτη.

Όπως ανέφερα κατά την πρόσφατη επίσκεψη του Πρόσβη στο Επιμελητήριό μας, δεν ξεχνάμε ότι, όταν βρισκόμασταν ανάμεσα στα τρία μέτρα λιτότητας των μνημονίων της ΕΕ, κάτω από capital controls και αβέβαιο μέλλον, η Κίνα εμπιστεύτηκε την Ελλάδα, τον ελληνικό λαό, σεβάστηκε την ιστορία και τη φιλία μας και επένδυσε στη χώρα μας.

Είναι γεγονός ότι η διοίκηση και οι άνθρωποι του ΟΛΠ-COSCO έχουν δεσμευτεί να συνεχίσουν με την ίδια αφοσίωση και υψηλό αίσθημα ευθύνης τη δυναμική πορεία βιώσιμης ανάπτυξης του Λιμένος Πειραιά. Μιας αναπτυξιακής πορείας στην οποία η επιχειρηματική κοινότητα του Πειραιά προσβλέπει στη βάση μιας αгаστικής συνεργασίας αφού «**κοινός στόχος**» είναι η ανάπτυξη του λιμένα και η ανάδειξή του σε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Από το 2017, όταν υποβλήθηκε το πρώτο **Master Plan του ΟΛΠ** μετά από διαδοχικά σχόλια, τροποποιήσεις, προτάσεις, δημόσιες διαβουλεύσεις και συνεδριάσεις της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ), όπου καθορίστηκαν οι απαιτήσεις και οι ανάγκες, επιτεύχθηκε τελικά το επιθυμητό αποτέλεσμα, το 2023.

Το τελικό Master Plan φαίνεται να περιλαμβάνει τις προβλέψεις για τη λειτουργία και περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού, λιμενικών ζωνών και υποζωνών, χρήσεις γης, συνθήκες δόμησης, νέες υποχρεωτικές και μη επενδύσεις, περιβαλλοντικές δεσμεύσεις κ.λπ. Η σημαντικότερη περιβαλλοντική δέσμευση που έχει τεθεί, για την πλήρη εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι **η απαίτηση εκπόνησης ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης κατά το στάδιο περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων**. Το παρόν Master Plan χωρίζεται σε 3 μέρη:

1-Το πρώτο περιλαμβάνει το πρόγραμμα χωροταξικής οργάνωσης και ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά.

2-Οι κατευθύνσεις και τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος.



3-Το μνημόνιο περιλαμβάνει το τοπογραφικό διάγραμμα με τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης των λιμενικών ζωνών.

Με βάση τα στοιχεία του Leading Maritime Cities 2022 (LMC) που δημοσιεύθηκαν στα μέσα Ιανουαρίου 2022, η Σιγκαπούρη έδωσε την πρώτη θέση στον Πειραιά στην κατηγορία «Shipping» και στη Σαγκάη για «Ports & Logistics» αντίστοιχα, ενώ έχασε κάποιο έδαφος στο «Maritime Οικονομικών & Νομικών». Με βάση τη συνολική βαθμολογία, ο Πειραιάς κατέλαβε την 12η και 1η θέση στην κατηγορία «ναυτιλία» ως ναυτιλιακό κέντρο, καθώς φιλοξενεί τον μεγαλύτερο εθνικό στόλο.

Πρέπει να «χτίσουμε» στα συναισθήματα εκτίμησης που διατηρεί η κινεζική επιχειρηματική κοινότητα προς την ελληνική ναυτιλία, αλλά και στις γιγάντιες επενδύσεις των Ελλήνων Εφοπλιστών που ναυπηγούν εμπορικά πλοία σε κινεζικά ναυπηγεία. Με βάση τα στοιχεία μέχρι το τέλος του 2021, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ναυπηγήσει περίπου 1.300 πλοία συνολικής αξίας 60 δισ. δολαρίων σε κινεζικά ναυπηγεία.

Είναι μια ευκαιρία να αναπτυχθεί συνεργασία σε αυτό το επίπεδο μεταξύ κινεζικών ναυπηγείων και ελληνικών εταιρειών που κατασκευάζουν κάθε είδους υλικά και αναλώσιμα για πλοία, καθώς και εταιρείες που ειδικεύονται στη ναυπηγική βιομηχανία των οποίων το επίπεδο τεχνογνωσίας είναι κορυφαίο. Το έργο πρέπει να επεκταθεί σε όσο το δυνατόν περισσότερες τοπικές επιχειρήσεις. **Αυτό είναι το πιο σημαντικό μέρος οποιουδήποτε Master Plan για την ελληνική οικονομία καθώς και την τοπική κοινωνία και την επιχειρηματικότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μια προσέγγιση «εξωτερικής ανάθεσης» αντί της «εσωτερικής». Αυτή ήταν και εξακολουθεί να είναι η μόνη «προστιθέμενη αξία» που ζητήθηκε από το ΕΒΕΠ στην Cosco από την αρχή της επένδυσης στο λιμάνι του Πειραιά.**

Το γεγονός της μοριοδότησης του δείκτη ISCD, μπορεί να αποτελέσει το έναυσμα για περαιτέρω ανάπτυξη της συνεργασίας της επιχειρηματικής κοινότητας του Πειραιά με τον ΟΛΠ σε μια σχέση win-win που θα ωθήσει τον ΟΛΠ-COSCO στις πρώτες θέσεις της εν λόγω κατάταξης. Σήμερα, ο Πειραιάς είναι «πύλη» για τα κινεζικά προϊόντα και όχι μόνο στην Ευρώπη. Αυτή η «πύλη» της επιχειρηματικής κοινότητας του Πειραιά «**περιμένει να ανοίξει και τους δύο δρόμους**» ώστε οι ελληνικές εταιρείες να αυξήσουν τις εξαγωγικές τους δραστηριότητες στην κινεζική αγορά. Ας αναπτύξουμε λοιπόν και ας αξιοποιήσουμε τη σχέση του επιχειρηματικού κόσμου με το λιμάνι, με μια ευρεία προοπτική και τον ρόλο που μπορεί να αναλάβει αυτή η σχέση για την από κοινού επίτευξη του στόχου που δεν είναι άλλος από την κοινή ανάπτυξη. Ο Πειραιάς μπορεί να είναι το «**Dry Port**» μεταξύ Κίνας και Ελλάδας, μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.