

Πειραιάς, 24 Δεκεμβρίου 2022

## Συνέντευξη Προέδρου Ε.Β.Ε.Π., Βασίλη Κορκίδη, στο ONE VOICE

### «Οι Μμε φοβούνται νέα γενιά κόκκινων δανείων»

Το ραντεβού μου στον Πειραιά ήταν προγραμματισμένο για τις 10 το πρωί. Αυτή τη φορά δεν ένιωθα να με κυνηγά ο χρόνος καθώς ο μεγάλος μου σύμμαχος ήταν το τραίνο. Ένα δεκάλεπτο περπάτημα ήταν αρκετό για να πάω στον σταθμό του Αγίου Νικολάου κι από εκεί άλλα 35 λεπτά για να φτάσω στο μεγάλο λιμάνι. Μετά από αυτή τη σύντομη διαδρομή βρέθηκα μπροστά από το επιβλητικό νεοκλασικό το οποίο αναγεννήθηκε από τις στάχτες του μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο και πλέον αποτελεί ένα πραγματικό στολίδι για το πρώτο λιμάνι της χώρας. Κοίταξα το ρολόι μου ανέβηκα τις σκάλες και σε λίγα λεπτά συνάντησα για τον πρώτο μου πρωινό καφέ και μια συνέντευξη εφ' όλης της ύλης τον πρόεδρο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς Βασίλη Κορκίδη.

*Κύριε Κορκίδη, βρισκόμαστε σε μια χρονική στιγμή που ο υψηλός πληθωρισμός κυριαρχεί ως θέμα στην ημερήσια ατζέντα μαζί με τις μεγάλες αυξήσεις στα βασικά καταναλωτικά αγαθά την τιμή του ρεύματος της βενζίνης κλπ. Αυτές οι παράμετροι πόσο επηρεάζουν τις καταναλωτικές συνήθειες και την αγορά;*

Πιστεύω πως επηρεάζουν και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό. Ο πληθωρισμός ψαλιδίζει το διαθέσιμο εισόδημα, κάτι το οποίο φαίνεται σε καθημερινή εβδομαδιαία και μηνιαία βάση. Η αίσθησή μου είναι ότι, όπως και τον Νοέμβριο, ο πληθωρισμός του Δεκεμβρίου θα είναι στα επίπεδα του 8,5, ενώ στο σύνολο της χρονιάς θα κλείσει κοντά στο 9. Αυτός είναι πολύ υψηλός πληθωρισμός ειδικά για τα εισοδήματα του Έλληνα. Για τον λόγο αυτό πιστεύω ότι οι προσπάθειες οι οποίες γίνονται μπορεί να βοηθούν τον καταναλωτή ψυχολογικά όχι όμως και ουσιαστικά. Έχουμε μια σειρά από μέτρα τα οποία εάν τα συνδυάσουμε μπορούν να δώσουν μια μικρή ανάσα στα νοικοκυριά. Δεν είναι όμως η λύση στο πρόβλημα. αλλά η ασπιρίνη που θα ανακουφίσει. Από την άλλη βλέπω πως η νέα χρονιά θα ξεκινήσει δύσκολα, αλλά στην πορεία και μετά το πρώτο εξάμηνο του 2023 θα υπάρξει μια αποκλιμάκωση.

*Σας τρομάζουν οι διαρκείς αυξήσεις των επιτοκίων; Ακούω τους μικρομεσαίους να διαμαρτύρονται ότι το κόστος εξυπηρέτησης των δανείων έχει διπλασιαστεί με αποτέλεσμα άνθρωποι που ήταν απόλυτα συνεπείς να μην μπορούν τώρα να πληρώσουν τις δόσεις Φοβάμαι ότι θα έχουμε νέα γενιά Κόκκινων Δανείων...*

Δικαιολογημένα το φοβάστε. Τον ίδιο φόβο έχουμε κι εμείς. Προσωπικά θα σας πω ότι μέχρι σήμερα οι αυξήσεις των επιτοκίων έχουν επιβαρύνει τους δανειολήπτες με επιπλέον 1,6 δισ ευρώ. Γι' αυτό λοιπόν η πίεση στις τράπεζες είναι πάρα πολύ σημαντική.

Εδώ και δύο χρόνια είχε ξεκινήσει με πρωτοβουλία του υπουργείου Οικονομικών μία κουβέντα με τους επικεφαλής των τραπεζών και με φορείς της αγοράς προκειμένου να αναζητηθούν τρόποι για την αντιμετώπιση των θεμάτων που προβληματίζουν τους δανειολήπτες, με απώτερο σκοπό να μην δημιουργηθεί μια νέα γενιά Κόκκινων Δανείων. Η όλη κουβέντα δε γινόταν όταν τα επιτόκια είχαν αρνητικό πρόσημο. Φανταστείτε τι πρέπει να γίνει τώρα που τα επιτόκια έχουν περάσει σε θετικό πρόσημο με το καλό σενάριο να θέλει το βασικό επιτόκιο στο 3,25 στο τέλος του χρόνου.

*Αρα μιλάμε για ένα επιτόκιο κοντά στην περιοχή του 6%;*



Ναι, και φανταστείτε αν έχουμε το κακό σενάριο με 75 μονάδες βάσης για Δεκέμβριο και Γενάρη, θα πάμε σε επιτόκιο πάνω από 6, ενώ μπορεί ν αγγίξει ή και να ξεπεράσει το 7 για κάποιον που πήρε στεγαστικό δάνειο. Έχουμε ένα υπαρκτό πρόβλημα μπροστά μας και κάτι πρέπει να γίνει για να βοηθήσουμε τους πολύ αδύναμους αλλά παράλληλα θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε ισότιμα τους συνεπείς. Δεν μπορούν οι συνεπείς να χρηματοδοτούν διαρκώς αυτούς που έχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές, γιατί νιώθουν στο τέλος της ημέρας ότι αδικούνται.

*Η στήριξη της μεσαίας τάξης έγινε προεκλογική "παντιέρα" για την Νέα Δημοκρατία και είδαμε πως το αφήγημα αυτό ήταν το σκαλοπάτι για να βρεθεί στην κυβέρνηση. Παράλληλα ήταν και το ...μάρμαρο που πλήρωσε ο ΣΥΡΙΖΑ καθώς στήριξε τα χαμηλότερα εισοδήματα όχι όμως επαρκώς τη μεσαία τάξη.*

Ο ΣΥΡΙΖΑ στην περίοδο της δικής του διακυβέρνησης υπερφορολόγησε την μεσαία τάξη. Κακά τα ψέματα, αυτή είναι η αλήθεια.

*Μήπως όμως το προνόμιο αυτό το έχει χάσει και η σημερινή κυβέρνηση; Γιατί βλέπουμε ουσιαστικά να μην υπάρχει πια στην Ελλάδα μεσαία τάξη...*

Κοιτάξτε επειδή εγώ ανήκω στη μεσαία τάξη θα σας πω ότι τουλάχιστον από πλευράς φόρων η Νέα Δημοκρατία μείωσε τους συντελεστές και γι' αυτούς που έχουν χαμηλό εισόδημα και για εκείνους που έχουν μεγαλύτερο. Θεωρώ ότι σε αυτή την προσέγγιση δεν συγκρίνεται με τον ΣΥΡΙΖΑ. Από την πλευρά της η μεσαία τάξη είναι αυτή που στηρίζει την οικονομία της χώρας και αποτελεί το πλειοψηφικό κομμάτι που στο τέλος της ημέρας δίνει και τις περισσότερες ψήφους. Είναι το κομμάτι των ψηφοφόρων που μπορεί να βγάλει κυβέρνηση. Θεωρώ ότι τα μέτρα τα οποία θα πρέπει να ληφθούν από εδώ και πέρα εκτός από στοχευμένα θα πρέπει να επεκταθούν σε ολόκληρη τη μεσαία τάξη και να μην αφορούν μόνο τους αδύναμους όπως σωστά έχει γίνει έως τώρα. Αν και πολλοί λοιδороύν το Market Pass ή την κάρτα αγορών, εκτιμώ ότι αυτές είναι πρωτοβουλίες προς τη σωστή κατεύθυνση καθώς αφορούν το 85 των ελληνικών νοικοκυριών περίπου 3,5 εκατ οικογένειες. Χρειάζονται όμως κι άλλες προσεγγίσεις μέχρι τις εκλογές.

*Πιο γενναίες και πιο ολιστικές;*

Πιο γενναίες και πιο αποτελεσματικές Δεν σημαίνει ότι, κάποιος που έχει ένα λίγο μεγαλύτερο εισόδημα, αυτό του φτάνει για να καλύψει τις υποχρεώσεις του.

*Τώρα με οδηγείτε σε μια άλλη ερώτηση. Πρόσφατα, ως One Voice, κάναμε μια μεγάλη δημοσκόπηση, με ένα δείγμα 2.300 ανθρώπων, όπου το 90% απάντησε πως δεν του φτάνουν τα χρήματα για να βγάλει το μήνα του. Αυτό από μόνο του δείχνει ότι, υπάρχει ένα τεράστιο θέμα. Συμφωνείτε;*

Σωστά, και θα το κάνω πιο συγκεκριμένο. Θα σας πω, λοιπόν, ότι 6 στους 10 μειώνουν την κατανάλωση ρεύματος, 5 στους 10 μειώνουν τις αγορές τους, 3 στους 10 χρησιμοποιούν το απόθεμα των καταθέσεών τους για να καλύψουν τις τρέχουσες ανάγκες του μήνα και 2 στους 10 αφήνουν απλήρωτους του λογαριασμούς του μήνα. Αυτοί δεν είναι όλοι, όσοι περιγράφουμε συνήθως ως ευάλωτοι. Ούτε φυσικά κακοπληρωτές και μπαταχτσήδες... Είναι η μεσαία τάξη, άρα τα στοιχεία αυτά μας χτυπούν ένα «καμπανάκι». Δείχνουν τις ανάγκες, που έχει η μεσαία τάξη για να παραμείνει μεσαία και να μην αυξηθεί το ποσοστό φτώχειας στη χώρα μας.

*Την περίοδο της υγειονομικής κρίσης, το πακέτο των μέτρων, εκτός από τις Επιστρεπτές Προκαταβολές, περιλάμβανε και τα ΤΕΠΙΧ 1 και ΤΕΠΙΧ 2, ύψους περίπου 9,5 δισ., που θεωρώ πως δεν έπιασαν τόπο, καθώς τα 4,5 δισ. πήγαν σε έξι οικογένειες. Η άποψή σας ποια είναι;*

Για το ΤΕΠΙΧ 2, επειδή το παρακολουθήσαμε και ως Επιμελητήριο, μπορώ να σας πω ότι, πολλές επιχειρήσεις του Πειραιά μπήκαν σ' αυτό -έχοντας τα εχέγγυα για να μπου- χωρίς, μάλιστα, να εξαντλήσουν όλο το ποσό, μέχρι τα 500 χιλιάδες ευρώ, που δικαιούνταν να λάβουν. Πήραν τα μισά γιατί τότε δεν ήξεραν τι θα αντιμετωπίσουν μέσα στην πανδημία, πόσο θα διαρκέσει αυτή και ποιες θα είναι οι επιπτώσεις. Θεωρώ πως το ΤΕΠΙΧ 2 βοήθησε, αλλά πήγε σε επιχειρήσεις που ήταν υγιείς, κερδοφόρες...

*Και που δεν είχαν τόσο ανάγκη τα χρήματα;*

Και δεν τα είχαν τόσο ανάγκη. Περισσότερο ήταν ένα «μαξιλάρι» ασφαλείας, παρά άμεση ανάγκη.

*Το ΤΕΠΙΧ 1 ακόμη χειρότερα, για να το πω απλά και κατανοητά...*

Το ΤΕΠΙΧ Ι, δεν το έχω παρακολουθήσει, δεν γνωρίζω την εξέλιξή του.

*Το όραμά σας για τον Πειραιά, ποιο είναι; Πιστεύετε πως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μπορεί να γίνει πρωτοπόρο στον τομέα της ανάπτυξης;*

Ο Πειραιάς, από πλευράς επενδύσεων, θα εκπλήξει το 2023. Τα στοιχεία -μέσω ΓΕΜΗ- του Επιμελητηρίου μας, για το 2022, δείχνουν πως κάθε εργάσιμη μέρα εγγράφονται 12 νέες επιχειρήσεις και αναστέλλεται η δραστηριότητα μίας. Αυτό το δώδεκα προς ένα για το 2022, που δεν ήταν και μια εύκολη χρονιά -ενεργειακή κρίση, πόλεμος στην Ουκρανία, πληθωριστικές πιέσεις κ.ά.- νομίζω ότι, αποτελεί τον προάγγελο ενός πολύ καλού 2023. Από τις νέες επιχειρήσεις, 50 με 60 είναι εταιρίες της αλλοδαπής, οι οποίες πλέον δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό κλάδο με έδρα τον Πειραιά. Κάτι, που αποτελεί άκρως θετική εξέλιξη. Παράλληλα, ξεκινάει η λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας, κάτι που είναι καλό για την ευρύτερη επιχειρηματικότητα του Πειραιά. Μέσα στο 2023 μπορεί, επίσης, να ξεκινήσει και ο Σκαρμαγκάς και το γεγονός αυτό, θα δώσει ακόμη μεγαλύτερη δυναμική. Βλέπουμε, παράλληλα, αναπλάσεις περιοχών, που αναβαθμίζουν τον Πειραιά, ένα λιμάνι το οποίο πρέπει να αξιοποιήσουμε λίγο περισσότερο, με όχημα την κρουαζιέρα. Είναι σαν να έχεις 18 εκατ. τουρίστες και να μην μπορείς να τους διοχετεύσεις εκεί που θέλεις. Εκτός από το κέντρο της Αθήνας, θα πρέπει να δούμε και κάποιους άλλους προορισμούς, είτε είναι τα νησιά του Αργοσαρωνικού είτε κάποιες άλλες περιοχές της Αττικής και σε αυτούς να μπορέσουμε να διοχετεύσουμε τον μεγάλο αριθμό ατόμων, που επισκέπτονται το λιμάνι με κρουαζιερόπλοια, με ένα οργανωμένο σχέδιο. Είναι κρίμα να μένουν οι τουρίστες στα κρουαζιερόπλοια και να μην βγαίνουν, έστω και για μια βόλτα στον Πειραιά.

*Ποιο είναι το όραμά σας για τον Πειραιά και ποιες οι προσωπικές σας φιλοδοξίες; Γιατί, φαντάζομαι ότι, δεν αρχίζουν και τελειώνουν στην καρέκλα που κάθεστε αυτή τη στιγμή...*

Η καρέκλα αυτή είναι το χόμπι μου, δεν είναι η δουλειά μου. Είμαι έμπορος, είμαι ναυπηγός, δουλεύω από 18 ετών, έχω μια οικογενειακή επιχείρηση από το 1961 και ζω αξιοπρεπώς από τη δουλειά μου. Εδώ δίνω τον χρόνο μου και χρήματα, γιατί το αισθάνομαι και θέλω να το κάνω. Το όραμά μου για την πόλη μου, επειδή είμαι και γέννημα θρέμμα Πειραιώτης, είναι να δω τον Πειραιά να μετεξελισσεται σε ένα σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο. Κάτι που το λέμε εδώ και χρόνια, αλλά δεν το κάνουμε. Τώρα, όμως, φαίνεται πως έφτασε η ώρα αυτό το όραμα να πάρει σάρκα και οστά, καθώς δείχνει να βοηθάει και το Brexit. Πολλές ναυτιλιακές λέγεται πως θέλουν να φύγουν από το Λονδίνο και να έρθουν στον Πειραιά. Ο οποίος έχει μετατραπεί σε μία σύγχρονη πόλη και έναν πλήρη συγκοινωνιακό κόμβο, καθώς μόνο το αεροδρόμιο μάς λείπει. Όμως, κι αυτό μπορεί να αντικατασταθεί με ένα ελικοδρόμιο. Έχουμε προαστιακό, μετρό, τραμ, τρένο και το λιμάνι από το οποίο αναχωρούν όλες οι γραμμές για όλα τα νησιά



της χώρας, καθώς και για προορισμούς εκτός Ελλάδος. Στο τέλος της ημέρας, μπορεί να έχουμε και ένα υδατοδρόμιο στο Φαληρικό Δέλτα. Θέλουμε, επίσης, να δημιουργήσουμε ένα επιχειρηματικό πάρκο στο Σχιστό, ένα πάρκο ναυτιλιακό και ένα πάρκο καινοτομίας, ώστε να στεγαστούν οι επιχειρήσεις που τροφοδοτούν τη ναυτιλία και κατασκευάζουν για αυτήν υλικά.

*Θα διεκδικήσετε το Δήμο Πειραιά;*

Όχι, σε καμία περίπτωση. Νομίζω ότι, αυτά συζητιούνται μια φορά, γίνονται μια φορά. Επίσης, πρέπει να σας πω ότι, ο γαμπρός μου είναι βουλευτής της Α' Πειραιά και θα είναι γραφικό να είναι ο γαμπρός βουλευτής και ο πεθερός υποψήφιος δήμαρχος. «Το NAT ήταν ένα έγκλημα, ένα κακό παράδειγμα...»

*Η ελληνική ναυτιλία κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο, όμως είναι ένατη σε νηολόγηση πλοίων...*

Έχετε δίκιο. Αυτή ήταν και μια προσπάθεια του υπουργού Ναυτιλίας, του κ. Γιάννη Πλακιωτάκη, ο οποίος από την πρώτη μέρα της θητείας του στο συγκεκριμένο πόστο, επιχειρεί να προσελκύσει τον ελληνόκτητο στόλο στην ελληνική σημαία. Έδωσε μια σειρά από κίνητρα για να έρθουν τα πλοία αυτά, όμως υπήρχε μια επιφυλακτικότητα από την πλευρά των εφοπλιστών, η οποία έχει ενταθεί το τελευταίο διάστημα, καθώς έχουμε τις κυρώσεις στη Ρωσία και η Ελλάδα, ως χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζει αυτές τις κυρώσεις. Ένα πλοίο με ελληνική σημαία δεν θα μπορούσε να φορτώσει πετρέλαιο ή σιτηρά από ένα λιμάνι στη Ρωσία. Έχουν δοθεί τα κίνητρα για να έρθουν τα πλοία υπό ελληνική σημαία και πάρα πολλοί πλοιοκτήτες το έχουν κάνει. Και μπράβο τους.

*Θα δούμε και ελληνικά πληρώματα στα πλοία κι όχι μόνο έναν πρώτο καπετάνιο και έναν πρώτο μηχανικό και... πολλοί είναι;*

Να ξέρετε ότι, η επιλογή των Ελλήνων εφοπλιστών είναι το ελληνικό πλήρωμα, γιατί έχει και τεχνογνωσία και δεξιότητες.

*Έχει όμως και μεγαλύτερο μισθολογικό κόστος...*

Όχι τόσο πολύ όσο φανταζόμασταν. Το ζήτημα είναι πως σήμερα δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί. Όταν είχαμε 1.000 καράβια ελληνόκτητα, είχαμε περίπου 150.000 ναυτικούς, σήμερα που έχουμε 5.500 καράβια, έχουμε μετά βίας 35.000 ναυτικούς. Οι νέοι δεν ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα.

*Δεν έχουν ενημερωθεί επαρκώς και δεν υπάρχουν και τα αντίστοιχα κίνητρα, ίσως...*

Όπως ακριβώς το περιγράφετε. Ο ελληνόκτητος στόλος έχει σύγχρονα καράβια, με μέσο όρο ηλικίας τα 9,5 έτη. Για να είσαι, όμως, σήμερα πάνω σε ένα καράβι πρέπει να είσαι μίνι επιστήμονας. Άρα, πρέπει να ξεκινήσουμε από το να ανοίξουμε τις σχολές, για να μπορέσουν τα νέα παιδιά να πάρουν τις γνώσεις εκείνες, που θα τα βοηθήσουν ν' ανταπεξέλθουν στις σύγχρονες ανάγκες του επαγγέλματος του ναυτικού. Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται και πληρώματα και στελέχη.

*Χρειάζονται, όμως, και τα κίνητρα. Για παράδειγμα, στο τέλος της ναυτικής διαδρομής, μια σύνταξη που να εξασφαλίζει αξιοπρεπή διαβίωση, η οποία δεν υπάρχει σήμερα.*

Έχετε απόλυτα δίκιο. Το NAT ήταν ένα έγκλημα, ένα κακό παράδειγμα. Νομίζω ότι, πρέπει να αλλάξουμε αυτή την νοοτροπία και να ξεκινήσουμε από την εκπαίδευση.