

Πειραιάς, 14 Απριλίου 2022

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Ομιλία Προέδρου Ε.Β.Ε.Π., Βασίλη Κορκίδη

Ημερίδα Σ.Ε.Ε.Ν. με θέμα «Μετάβαση στην πράσινη ακτοπλοΐα»

14 Απριλίου 2022



Στην αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού στόλου, αλλά και προσαρμογής του στα νέα περιβαλλοντικά δεδομένα και απαιτήσεις οι οποίες, ενώ θα έπρεπε να έχουν «περάσει σε δεύτερη μοίρα» σε σχέση με το οξύ πρόβλημα του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων, εντούτοις, είναι εδώ πιεστικά παρούσες, εστίασε ο Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, κ. Βασίλης Κορκίδης, στην ημερίδα του Σ.Ε.Ε.Ν. σε συνεργασία με το Ε.Β.Ε.Π. «Μετάβαση στην Πράσινη Ακτοπλοΐα». Ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου συνδύασε το εν λόγω θέμα με την, από δεκαετίας και πλέον, τοποθέτηση του Ε.Β.Ε.Π, καθώς επίσης και προσφάτως, περί της αναγκαιότητας αναζωογόνησης του ναυπηγο-κατασκευαστικού τομέα, διαβλέποντας τον ρόλο και τη σημασία του για την υποστήριξη της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, της ναυτιλίας των Ελλήνων, αλλά και της ιδιαίζουσας σημασίας για συντήρηση και εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών μονάδων.

Αναλυτικότερα, στην παρέμβασή του ο Πρόεδρος του Ε.Β.Ε.Π. ανέφερε τα ακόλουθα:

Η «κλεψύδρα δείχνει τους τελευταίους κόκκους της άμμου» για την ακτοπλοΐα της χώρας η οποία βρίσκεται ενώπιον μιας ακόμα «τέλειας καταγίδας» γενεσιουργός αιτία της οποίας είναι το ενεργειακό. Τούτου δοθέντος, είναι ώρα να ληφθούν αποφάσεις χωρίς περιστροφές, χωρίς παραπομπές και χωρίς άλλες καθυστερήσεις. Γιατί οι καθυστερήσεις, στην προκείμενη περίπτωση, θα απειλήσουν όχι μόνο τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, αλλά κυρίως την εδαφική συνοχή της ηπειρωτικής προς την νησιωτική χώρα, την αυτή καθαυτή οικονομική δραστηριότητα στα νησιωτικά συγκροτήματα και, δευτερευόντως, ένα μεγάλο τμήμα των τουριστικών δραστηριοτήτων στις οποίες,

μεταξύ των άλλων, στηρίζεται μεγάλο τμήμα της ελληνικής οικονομίας. Προτεραιότητα όλων πρέπει να είναι να διατηρηθεί ο ακτοπλοϊκός στόλος σε **«μάχιμη κατάσταση»**.

Η ενεργειακή κρίση, έφερε στο προσκήνιο, με δραματικό ίσως τρόπο, την αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού στόλου, αλλά και προσαρμογής του στα νέα περιβαλλοντικά δεδομένα και απαιτήσεις, οι οποίες, ενώ θα έπρεπε να έχουν **«περάσει σε δεύτερη μοίρα»** σε σχέση με το οξύ πρόβλημα του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων, εντούτοις, είναι εδώ πιεστικά παρούσες. Από την παγκόσμια **μέτρηση εκπομπής ρύπων** στη βιομηχανία αναλογεί το 24%, στην αγροτική παραγωγή το 18%, στη στέγαση το 17,5% και στις μεταφορές το 16,2% από το οποίο, το 12%, στις οδικές μεταφορές και **μόνο το 1,7%, στη ναυτιλία**.

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, ως είναι γνωστό, από δεκαετίας και πλέον, είχε τοποθετηθεί, καθώς επίσης και προσφάτως, περί της αναγκαιότητας αναζωογόνησης του ναυπηγο-κατασκευαστικού τομέα διαβλέποντας τον ρόλο και τη σημασία του για την υποστήριξη της μεγαλύτερης ναυτιλίας του κόσμου, της ναυτιλίας των Ελλήνων, αλλά και της ιδιάζουσας σημασίας για συντήρηση και εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών μονάδων. Το θέμα του εκσυγχρονισμού του στόλου περνά, επίσης, μέσα και από το μέγα ζήτημα της αναζωογόνησης του ναυπηγικού τομέα στην Ελλάδα. Ο χρόνος για πολλά, καλά, αλλά συνάμα και παλαιά, πλοία της ακτοπλοΐας, δυστυχώς, τελειώνει, γεγονός που αποστερεί των περιθωρίων και της πολυτέλειας για συνέχιση των θεωρητικών συζητήσεων περί του «πως, ποιος, γιατί και πότε» θα αντικατασταθούν, αφού οι εξελίξεις δεν το επιτρέπουν πλέον. Το θέμα δεν είναι μόνο η αντικατάσταση ενός υπέργηρου πλοίου, αλλά αυτό που θα «κτιστεί» να είναι περιβαλλοντικά συμβατό με τις προδιαγραφές που έχει θέσει ο IMO για τους αέριους ρύπους των πλοίων και την απανθρακοποίηση της ναυτιλίας και, συνάμα, οικονομικό ως προς τις καταναλώσεις ακόμη και των «σύγχρονων» καυσίμων, όπως επί παραδείγματι, το LNG. Τα νεότερα πλοία θα πρέπει, επίσης, να δεχθούν μετασκευές, προκειμένου να καλύψουν τις ίδιες απαιτήσεις.

Είναι προφανές ότι υψηλόβαθμα στελέχη των ακτοπλοϊκών εταιριών θα στρέψουν το βλέμμα και... στις ελληνικές γιάρδες του Κόλπου της Ελευσίνας όταν αυτές επαν-ενεργοποιηθούν για το κτίσιμο πλοίων, σύμφωνα με τις ανάγκες της ακτοπλοΐας της χώρας, προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητες της νησιωτικής Ελλάδας, αξιοποιώντας κάθε δυνατό χρηματοδοτικό εργαλείο που υπάρχει σήμερα στην Ε.Ε. η οποία, ως γνωστόν, υποστηρίζει την εδαφική συνοχή της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ευρώπη, τους περίφημους «θαλάσσιους διαδρόμους». Ελπίζουμε ότι δεν θα είναι αργά τότε. Όπως ελπίζουμε ότι οι όποιες νεότευκτες μονάδες να κτιστούν από ελληνικά χέρια, στις ελληνικές μονάδες, με την αξιοποίηση της τεχνογνωσίας. Μιας τεχνογνωσίας που εξήχθη, κατά την περίοδο όπου οι ευρισκόμενες ναυπηγικές μονάδες της χώρας ταλανίζονταν από τα γνωστά προβλήματα. Μιας τεχνογνωσίας που πρέπει να επιστρέψει στην χώρα με τα στελέχη που σήμερα διαπρέπουν σε ναυπηγικές μονάδες της Ασίας και της γειτονικής Τουρκίας.

Με βάση υπολογισμούς, τα απαιτούμενα κεφάλαια της ανανέωσης και αναβάθμισης του στόλου την επόμενη δεκαετία κυμαίνονται μεταξύ 2,6 και 3 δισ. ευρώ ενώ, επιπροσθέτως, χρειάζονται άνω των 100 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση του στόλου των νεότερων πλοίων. Εδώ, οφείλω να επισημάνω ότι η λύση της «εξίσωσης» για την συγκέντρωση κεφαλαίων από τα έσοδα των ακτοπλοϊκών εταιριών έχει καταστεί δύσκολη. Η δύσκολη καμπή στην οποία βρίσκεται σήμερα η ελληνική ακτοπλοΐα αναδείχτηκε ακόμα περισσότερο τα τελευταία δύο χρόνια, με την πανδημία να λειτουργεί καταλυτικά στην εμφάνιση των χρόνιων οικονομικών της κυρίως προβλημάτων, τα οποία σκίαζε η θετική δυναμική που είχε δημιουργήσει η σταθερά ανοδική πορεία της ζήτησης την τετραετία προ πανδημίας. Τα 107 δρομολογημένα πλοία στις ακτοπλοϊκές γραμμές είναι 107 εργοστάσια και, ταυτόχρονα, 107 μικρά ή μεγάλα ξενοδοχεία έντασης εργασίας, που **προσδίδουν ανεκτίμητη προστιθέμενη αξία** στην τοπική και εθνική οικονομία του τόπου μας και πρέπει να το αναγνωρίσουμε.

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς στάθηκε και θα σταθεί αρωγό στην όποια προσπάθεια του ΣΕΕΝ να στηρίξει τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις επισημαίνοντας παράλληλα ότι η κατάσταση στον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο πρέπει να αναστραφεί τάχιστα καθώς, η ακτοπλοΐα της χώρας θα αναζητήσει ναυπηγικές γιάρδες, είτε για να εκσυγχρονίσει υφιστάμενες μονάδες, είτε

για να κατασκευάσει πλοία προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ελληνικής πολυνησίας. Η ακτοπλοΐα της χώρας μας, το πολυτιμότερο μεταφορικό μέσο της νησιωτικής Ελλάδας, δεν μπορεί και δεν πρέπει να μείνει χωρίς οικονομική υποστήριξη.

Η εκδήλωση του ΣΕΕΝ δίνει τη δυνατότητα σε ειδικούς να αναλύσουν τις **μελέτες του ΙΟΒΕ και του ΕΜΠ** ενώ, οι πλέον αρμόδιοι, να αναδείξουν τα φλέγοντα θέματα του μεταφορικού έργου, των **άγονων γραμμών, το ενεργειακό, το περιβαλλοντικό, της ανανέωσης του στόλου, τα χρηματοδοτικά εργαλεία**, για τη **«μετάβαση στην Πράσινη Ναυτιλία»**. Ευχαριστώ τον Πρόεδρο, κύριο Σπυρίδωνα Πασχάλη, για τη συμφωνία να υπογράψει μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ των φορέων μας τον Μάιο στο πλαίσιο του εορτασμού των **«Ημερών Θάλασσας»** και του εύχομαι καλή επιτυχία στο έργο του.

Τέλος, **ο Πρόεδρος του Ε.Β.Ε.Π., Βασίλης Κορκίδης, δήλωσε** αναφορικά με την απεργία στο λιμάνι του Πειραιά, ότι «για μία ακόμη φορά, ο εμπορικός κόσμος αιφνιδιάζεται. Και, μάλιστα, σε μία περίοδο όπου οι λεπτές ισορροπίες της αγοράς βρίσκονται προ της διαρραγής τους, εξαιτίας των προβλημάτων της εφοδιαστικής, του κόστους διαμετακόμισης αλλά και του ενεργειακού. Οι όποιες κινητοποιήσεις στο λιμάνι του Πειραιά, αυτή την περίοδο, ουσιαστικά, στρέφονται κατά του εμπορικού κόσμου, αλλά και του κοινωνικού συνόλου, που βιώνουν πρωτόγνωρες καταστάσεις. Ο καλόπιστος διάλογος είναι πάντα προτιμότερος άλλων επιλογών.»