

Πειραιάς, 19 Ιανουαρίου 2022

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Συνέντευξη Προέδρου Ε.Β.Ε.Π., Βασιλή Κορκίδη, σε ξένα ΜΜΕ για τον Πειραιά:

«Αξιοποίηση θέσης, επενδυτικές δυνατότητες και εξέλιξη του Πειραιά ως πόλη-λιμάνι»



Με τη μάχη κόντρα στην πανδημία να συνεχίζεται, το διά θαλάσσης εμπόριο απέκτησε ακόμη μεγαλύτερη σημασία για την παγκόσμια οικονομία. Τα κράτη-κλειδιά στις διαμεταφορές ενίσχυσαν, και συνεχίζουν να ενισχύουν, τη θέση τους. Μεταξύ αυτών, και η Ελλάδα, με το λιμάνι του Πειραιά. **Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 8,4% το 2021 και επιπλέον 6,5% το 2022.** Το κύμα εισαγόμενης ακρίβειας απειλεί εμπόριο, αγορά και καταναλωτές στην Ε.Ε. με τις αυξήσεις στις διεθνείς τιμές ενέργειας και πρώτων υλών, αναπόφευκτα, να προβληματίζουν εισαγωγείς και εμπόρους. Οι φόβοι του προηγούμενου διαστήματος για ραγδαία άνοδο του κόστους θαλάσσιων μεταφορών επαληθεύτηκαν, με τις πρώτες ανατιμήσεις να καταγράφονται σε μια μεγάλη γκάμα εισαγόμενων καταναλωτικών προϊόντων. **Ο παγκόσμιος δείκτης του Drewry αυξήθηκε κατά 1,4% με αποτέλεσμα το μεταφορικό κόστος για ένα σαραντάρι εμπορευματοκιβώτιο να κοστίζει, στη συγκεκριμένη διαδρομή από την Σαγκάη στον Πειραιά, 14.280 δολάρια, έναντι 13.650 δολαρίων, μόλις προ λίγων ημερών, στις 6 Ιανουαρίου 2022.**

Παρά την πανδημία και το καίριο πλήγμα που αυτή επέφερε στην εφοδιαστική αλυσίδα, η περυσινή χρονιά ολοκληρώθηκε με τον ΟΛΠ να καταγράφει, συγκριτικά με άλλα λιμάνια, μικρή μείωση στον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων που διακινήθηκαν. **Ωστόσο, ο Πειραιάς φέτος χάνει την πρωτοκαθεδρία από την Βαλένθια στην κατάταξη των Μεσογειακών Λιμένων και παραμένει οριακά στην τέταρτη θέση στην ευρωπαϊκή κατάταξη.** Η χρονιά είχε απεργιακές κινητοποιήσεις, κλεισίματα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, αλλά και προβλήματα χωρητικότητας στους χώρους εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων, εξαιτίας των γενικότερων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η εφοδιαστική με τις καθυστερήσεις στα λιμάνια, τα οποία εξακολουθούν να ταλανίζουν τον Πειραιά. Πτωτικά σε κίνηση εμπορευματοκιβωτίων έκλεισε το 2021 για τον Πειραιά, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποίησε ο PCT SA. **Ο Πειραιάς στην κατάταξη των 100 λιμένων της Loyd's List βρέθηκε στην 28^η θέση της παγκόσμιας λίστας,** με το 2020 να κλείνει στα 5.437.477 TEU's έναντι του 2019 που είχε κλείσει στα 5.648.056 TEU's και μείωση 3,7%, με την Βαλένθια, που είναι και ο κύριος ανταγωνιστής, να περνά τον Πειραιά οριστικά το 2021. Το Ισπανικό λιμάνι που βρίσκεται στην 29^η θέση της λίστας Loyd's List, το 2020 έκλεισε με 5.428.307 TEU's, έναντι του 2019 με 5.439.827 TEU's.

Επωφελούμενος από τη **γεωπολιτική του θέση, ο Πειραιάς** ως ένας βασικός κόμβος στην πρωτοβουλία "Belt and Road", στον νέο Δρόμο του Μεταξιού διευκολύνει την επικοινωνία της Κίνας με τη Δύση και, κυρίως, με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η έκδοση **Leading Maritime Cities 2022 (LMC)** που κυκλοφόρησε, στις 13 Ιανουαρίου, σε εκδήλωση που διοργανώθηκε από το **Singapore Maritime Foundation (SMF)**, παρουσίασε τις πόλεις που διακρίνονται ως διεθνή κέντρα που φιλοξενούν υπηρεσίες της ναυτιλίας. **Η Σιγκαπούρη δίνει την πρώτη θέση στον Πειραιά στην κατηγορία «Ναυτιλία»** και στην Σαγκάη για «Ports & Logistics» αντίστοιχα, ενώ χάνει κάποιο έδαφος στη «Maritime Finance & Law», όπως σημειώνεται στη **έκθεση του DNV.** Με βάση τη συνολική βαθμολογία, **ο Πειραιάς βρίσκεται στη 12^η θέση και στην 1^η θέση στην κατηγορία «ναυτιλία» ως κέντρο πλοιοκτησίας,** καθώς αποτελεί την έδρα του μεγαλύτερου εθνικού στόλου. Μάλιστα, σε σύγκριση με το 2019, που ήταν δεύτερος, κέρδισε και πάλι την πρωτοκαθεδρία στην συγκεκριμένη κατηγορία και η έκθεση σημειώνει ότι η χωρητικότητα του στόλου που εδρεύει στην Αθήνα αυξήθηκε κατά 20% περίπου. Ως κορυφαίο **ναυτιλιακό cluster,** η Σιγκαπούρη διατηρεί την πρωτιά, σύμφωνα με έκθεση του νορβηγικού νηογνώμονα DNV, με εξαίρεση δύο από τις πέντε κατηγορίες, και πιο συγκεκριμένα, ως κέντρο Τεχνολογίας και ως κέντρο με βάση την Ελκυστικότητα και την Ανταγωνιστικότητα. Δύο ευρωπαϊκές πόλεις είναι, επίσης, στην κορυφαία 5άδα: το Ρότερνταμ στη 2^η θέση και το Λονδίνο στην 3^η θέση. Σε σύγκριση με την έκθεση του 2019, ολοένα και περισσότερες επιχειρησιακές ναυτιλιακές δραστηριότητες μετακινούνται σε ναυτιλιακά κέντρα της Ασίας. Οι Ασιάτες πλοιοκτήτες έχουν αυξήσει το μερίδιο αγοράς που ελέγχουν από 36% στο 42% το 2021, ενώ το μερίδιο του ευρωπαϊκών συμφερόντων εμπορικού στόλου μειώθηκε από το 45% στο 43%, με εξαίρεση όμως την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία.

Ως εκ τούτου, δεν πρέπει να διαλάθει της προσοχής μας ότι **στον Πειραιά χτυπάει η καρδιά της ισχυρότερης ναυτιλίας της Ευρώπης, αλλά και του κόσμου.** Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη μεταφορά, την ενέργεια, την εφοδιαστική, την αλυσίδα εφοδιασμού, τη χρηματοδότηση, τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, την κατασκευή, τη ναυπηγοεπισκευή, τη συναρμολόγηση, τις νομικές, ασφαλιστικές και αντασφαλιστικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία, έχουν επιχειρηματικό ορίζοντα στον Πειραιά. Πάνω από **1.200 μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις** εδρεύουν στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, η πλειονότητα των οποίων έχουν την έδρα τους στον Πειραιά, παρέχοντας άμεση απασχόληση σε **10.000 εργαζομένους.** Επίσης, στον Πειραιά δραστηριοποιείται κι ένας σημαντικός αριθμός σχετικών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων. Επιχειρήσεις που περιλαμβάνουν νηογνώμονες, χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, νομικά γραφεία, εταιρείες παροχής χρηματοοικονομικών συμβούλων, εταιρείες ναυτασφαλιστικών

υπηρεσιών, που καλύπτουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο ελληνόκτητος στόλος. Υπολογίζεται ότι στους τομείς της ελληνικής ναυτιλίας απασχολούνται, κατά προσέγγιση, περίπου 200.000 άτομα. Ο Πειραιάς μπορεί, επίσης, **να διαπρέψει στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών**, καθώς το λιμάνι διαθέτει σιδηροδρομική κάλυψη ικανή, υπό την προϋπόθεση ότι θα ολοκληρωθούν σύντομα οι απαιτούμενες βελτιωτικές παρεμβάσεις στον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι φορτία που κατεβαίνουν στον Πειραιά από τα πλοία μπορεί να βρεθούν, μόλις σε τρεις ημέρες, στα κομβικά κέντρα διασποράς της Ευρώπης, έναντι του χρόνου που απαιτεί ο περίπλους από το Σουέζ μέχρι και τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης που υπολογίζεται, ανάλογα με τον τύπο και την ταχύτητα των πλοίων, από 12 έως και 14 ημέρες.

Οι συζητήσεις για την **Πόλη-Λιμάνι ή το Λιμάνι-Πόλη δεν έχουν τελεσιδικήσει** την τελευταία 20ετία και πλέον. Το λιμάνι **προ πανδημίας** και μετά την έλευση της COSCO εμφάνισε σημαντική ανάπτυξη στον τομέα της κρουαζιέρας, γεγονός που επανέφερε στο προσκήνιο προβλήματα με το συγκοινωνιακό. Ωστόσο, το Ε.Β.Ε.Π. έχει προτείνει στα συναρμόδια υπουργεία τεκμηριωμένες προτάσεις για παρεμβάσεις που θα αλλάξουν τον συγκοινωνιακό «χάρτη» του Πειραιά. Ενδεικτικά, το Επιμελητήριο έχει προτείνει την υπογειοποίηση των γραμμών των ΗΣΑΠ, που ήδη δρομολογήθηκε. Αξίζει να σημειωθεί ότι, με την ολοκλήρωση της γραμμής του μετρό, ο Πειραιάς θα αφήσει πίσω του μια αδυναμία δεκαετιών, καθώς ΗΣΑΠ, Προαστιακός, τραμ και Μετρό θα δημιουργήσουν ένα συγκοινωνιακό κόμβο, που θα προσθέσει πολλά θετικά στοιχεία για το επιβατικό λιμάνι, την ακτοπλοΐα και τη κρουαζιέρα, αλλά και για την ίδια την πόλη, με την απόλυτη σύνδεση όλων των μέσων σταθερής τροχιάς. Το Ε.Β.Ε.Π διατηρεί ανοικτό διάυλο διαλόγου με την ΟΛΠ-COSCO για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παραγωγικές τάξεις στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο στις λειτουργίες του εμπορικού λιμένα και τις υπηρεσίες της Ναυπηγοεπισκευής. Το Επιμελητήριο προσδοκά και προσβλέπει, μέσω των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο λιμάνι, να υπάρχει διάχυση του έργου σε όσο περισσότερο αριθμό τοπικών επιχειρήσεων, με προφανή λόγο. Επίσης, έχει καταθέσει προτάσεις για την ανάπτυξη εμπορικών δράσεων στους τομείς του εφοδιασμού πλοίων, των εισαγωγών νωπών - και όχι μόνο - προϊόντων, καθώς ο Πειραιάς μπορεί να διαχύσει τα εισαγόμενα αυτά προϊόντα ταχύτερα από λιμάνια της Β. Ευρώπης στα εμπορικά κέντρα της Βαλκανικής, αλλά και της κεντρικής Ευρώπης. Κοινός στόχος, στο άμεσο μέλλον, είναι η **εξέλιξη της πόλης του Πειραιά σε κέντρο Τεχνολογίας**, αλλά και η βελτίωση της **«Ελκυστικότητας και Ανταγωνιστικότητας» του λιμανιού προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.**