

22 ΟΚΤ. 2012

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΘΗΣΑΥΡΟΦΥΛΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: 25^η Κίνησης Κεφαλαίων,
Εγγυήσεων, Δανείων και Αξιών

ΤΜΗΜΑ : Γ'

Ταχ. Δ/ση : Παν/μίου 37

10165 Αθήνα

Πληροφορίες: Ζ. Τσόλη-Μπέκα

Τηλέφωνο: 210-3338.908

Fax: 210-3338.959

Email: Ztsoli@mof_glk.gr

ΠΡΟΣ: 1) Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

2) Βουλευτή κ. Ευστάθιο Μπούκουρα

ΘΕΜΑ: «Απάντηση στην αριθμ. 2387/1.10.2012 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευστάθιου Μπούκουρα».

Σε απάντηση της εν θέματι ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ευστάθιος Μπούκουρας, αναφορικά με δημοσίευμα για το κλείσιμο της Διώρυγας της Κορίνθου με σκοπό τη διαπλάτυνση του καναλιού, η Υπηρεσία μας στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της ως εκπροσώπου του αποκλειστικού μετόχου ΕΔ στην Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης της Διώρυγας Κορίνθου (ΑΕΔΙΚ ΑΕ), σας αποστέλλει συνημμένα την απάντηση που δόθηκε από την ίδια την εταιρεία σε σχετικό ερώτημα που της διατυπώθηκε. Η εν λόγω πρόταση θα εξετασθεί με ιδιαίτερη προσοχή.

**Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ**

Συν: 7 σελίδες

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Αναπλ.Υπουργού
2. Γραφείο Γ. Γραμματέως
3. Γραφείο Γ Γεν. Δ/ντή Θησ/κίου & Προϋπ/σμού
4. Γραφείο Αυτ.Κοιν.Ελέγχου
στο ΥΠ. Οικονομικών, Λεωχάρους 2
5. Δ /νση 25^η - Τμήμα Γ'

Ακριβές αντίγραφο
Προϊστάμενος Διεκ/σης στα.



ΑΛΕΞ. ΚΑΛΔΙΓΑΣ



Αθήνα, 11 Οκτωβρίου 2012
Αριθμ. Πρωτ. 105

ΠΡΟΣ :
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΘΗΣΑΥΡΟΦΥΛΑΚΙΟΥ
ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ : 25^η Κίνησης Κεφαλαίων,
Εγγυήσεων, Δανείων και Αξιών
ΤΜΗΜΑ : Γ'

Σχετικά με την επερώτηση του Βουλευτή Ν. Κορινθίας. κου Ευσταθίου Μπούκουρα, που βασίστηκε στο δημοσίευμα της ηλεκτρονικής εφημερίδας που βρίσκεται στην ιστοσελίδα www.e-Korinthos.gr σας γνωρίζουμε ότι το δημοσίευμα αυτό είναι απολύτως ανακριβές, αναξιόπιστο και παραπλανητικό.

Το δημοσίευμα αυτό φέρεται να αντλεί τις πληροφορίες του από την συνέντευξη του Προέδρου Δ.Σ. και Διευθύνοντος Συμβούλου, κου Κωνσταντίνου Μπαρκαγιάννη, στο ένθετο 'ΤΑΞΙΔΙ' του Έθνους της Κυριακής της 23^{ης} Σεπτεμβρίου 2012, το κείμενο της οποίας αυτούσια επισυνάπτουμε.

Από την συνέντευξη αυτή δεν προκύπτει καμία αναφορά ή δήλωση του Προέδρου Δ.Σ. & Διευθύνοντος Συμβούλου ότι 'κλείνει' η Διώρυγα της Κορίνθου για δυο χρόνια και σε κανένα σημείο επίσης δεν προκύπτει η άμεση υλοποίηση του προτεινόμενου σχεδίου διαπλάτυνσης.

Στην συγκεκριμένη συνέντευξη ο Πρόεδρος Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος, πέρα από των άλλων σημαντικών στοιχείων που ανέφερε σχετικά με την Διώρυγα και την σπουδαιότητά της για την ναυτιλία καθώς και για την οικονομική εξυγίανσή της, η οποία πρόσφατα επετεύχθη κι είναι πλέον βιώσιμη, έκανε μια συνοπτική αναφορά για την πρόταση της Διοίκησης, έτσι όπως αυτή κατατέθηκε στο Υπουργείο Οικονομικών

με το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο στις 11/09/2012, που οφείλει να εκπονεί κάθε Διοίκηση ΔΕΚΟ σύμφωνα με τις διατάξεις των Άρθρων 5 & 6 του Ν3429/2005. Στην πρόταση αυτή, η Διοίκηση λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη γεωστρατηγική θέση της Διώρυγας και την διαπιστωμένη ανάγκη για υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων προκειμένου να ανταποκριθεί στα σημερινά δεδομένα της ναυτιλίας και του τουρισμού, **καθώς επίσης και την ανάγκη ένταξής τους στα Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφοράς ώστε να μπορούν να γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις**, εκπόνησε μελέτη σκοπιμότητας για τη διαπλάτυνση κι εκβάθυνση της Διώρυγας με παράλληλη τουριστική ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας χερσαίας ζώνης.

Από την μελέτη αυτή προέκυψε, ότι η μεν ολοκληρωμένη συντήρηση του καναλιού απαιτεί κόστος περίπου 350.000.000 Ευρώ με πολύ μικρή αύξηση εσόδων, η δε ολοκληρωμένη παρέμβαση που μεγαλώνει το πλάτος της Διώρυγας κατά 25 μέτρα και βάθος 3 μέτρα, αλλάζει τα δεδομένα στην ναυτιλία και του τουρισμού εφόσον θα μπορούν πλέον πλοία ή και κρουαζιερόπλοια με πλάτος μεγαλύτερο των 25 μέτρων, με προορισμό τον Πειραιά, να διασχίζουν την Διώρυγα χωρίς να πραγματοποιούν τον περίπλου της Πελοποννήσου. Σύμφωνα με την μελέτη για αυτή την ολοκληρωμένη παρέμβαση και διαπλάτυνση της Διώρυγας το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής ανέρχεται σε 580.000.000 Ευρώ κι οι εργασίες θα διαρκέσουν περίπου 2 χρόνια. Συνδυαστικά με την εξυγίανση της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας, εκτιμάται ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των ετήσιων διελεύσεων από ~10.000 σε ~13.000 (αύξηση κατά 80%) και αύξηση των ετήσιων εσόδων και των κερδών από τις διελεύσεις κατά 200% (συνολικά ~15.000.000,00 Ευρώ σε τρέχουσες τιμές).

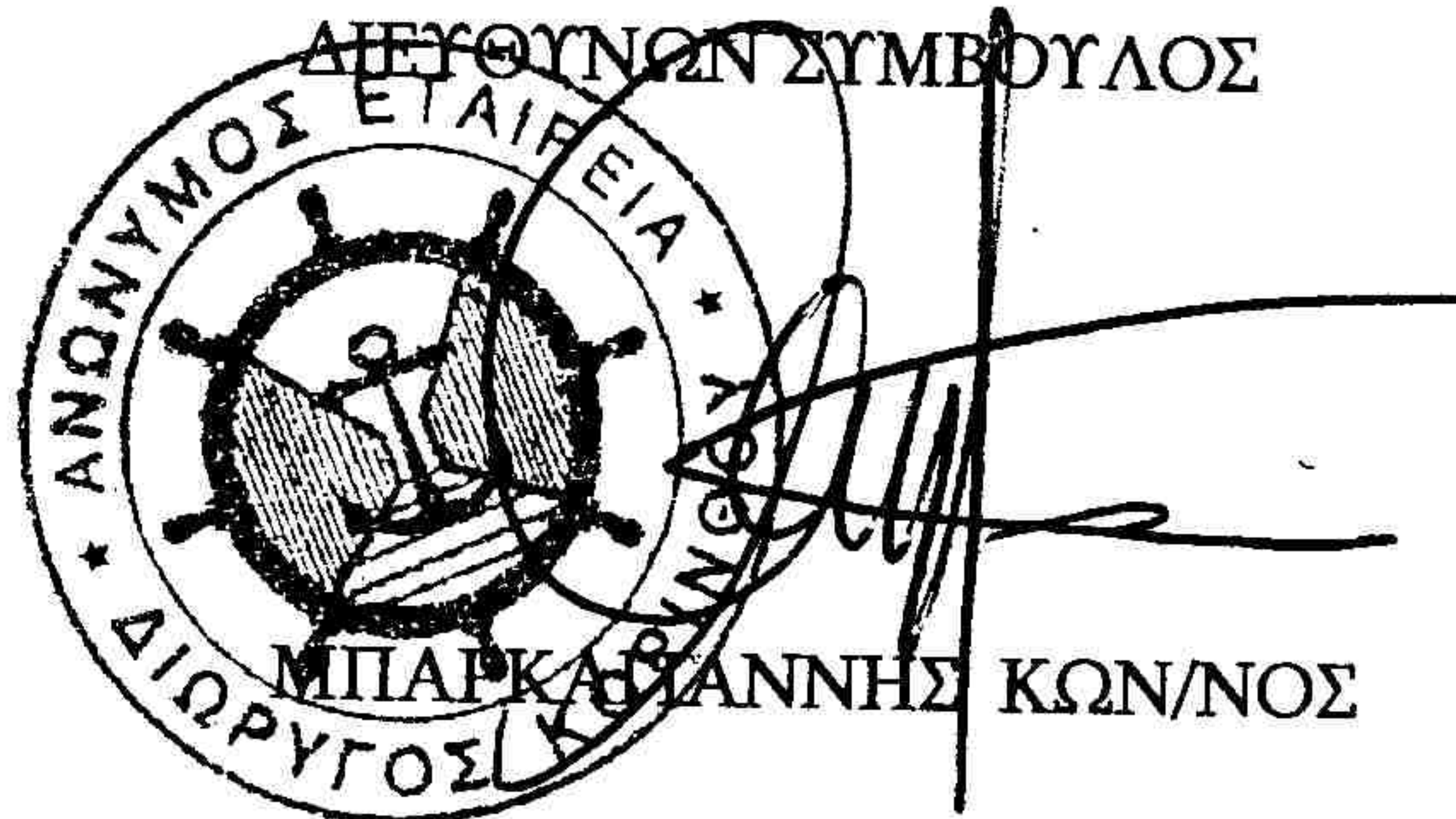
Η Διοίκηση της εταιρείας λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία των μελετών εκτιμά ότι τεχνοκρατικά και μέσω ενός ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδιασμού, η διοπλάτυνση και η εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου είτε μέσω του προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων είτε μέσω ΣΔΙΤ, είναι ένα απολύτως αναπτυξιακό έργο που εκτός από τα άμεσα οικονομικά οφέλη για την Διώρυγα θα συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού, της ναυτιλίας και γενικότερα της Ελληνικής Οικονομίας.

Παρόλα αυτά η απόφαση για την υλοποίηση της πρότασης αυτής ανήκει αποκλειστικά στην πολιτική ηγεσία, καθώς αυτού του μεγέθους έργα αποτελούν κεντρικές πολιτικές επιλογές, το δε έργο της Διοίκησης της εταιρείας είναι να σχεδιάζει και να προτείνει τις στρατηγικές και την πολιτική ανάπτυξή της.

***Συν/να**

1. Πλήρες κείμενο της συνέντευξης του Προέδρου & Δ/ντος Συμβούλου.
2. Ένθετο «ΤΑΞΙΔΙ» Εφημερίδας «ΕΘΝΟΣ» της 23/9/2012.
3. Ένθετο «Κ» της «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ» της 1/7/2012.
4. Δημοσίευμα ηλεκτρονικής εφημερίδας www.e-Korinthos.gr.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΔΙΚ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ. &
ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ



**Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΜΒΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΗΜΕΡΑ -
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΣΤΟ ΕΓΓΥΣ ΜΕΛΛΟΝ**

**ΑΝΑΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ ΣΤΟ
ΕΠΘΕΤΟ «ΤΑΞΙΔΙ » ΤΟΥ ΕΘΝΟΥΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ
ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟ ΜΠΑΡΚΑΓΙΑΝΝΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ.**

ΕΡΩΤΗΜΑ 1.

Τι έχει προσφέρει η διώρυγα της Κορίνθου στα 119 χρόνια λειτουργίας της στην Ελληνική Ναυτιλία και γενικότερα στην ελληνική κοινωνία και οικονομία;

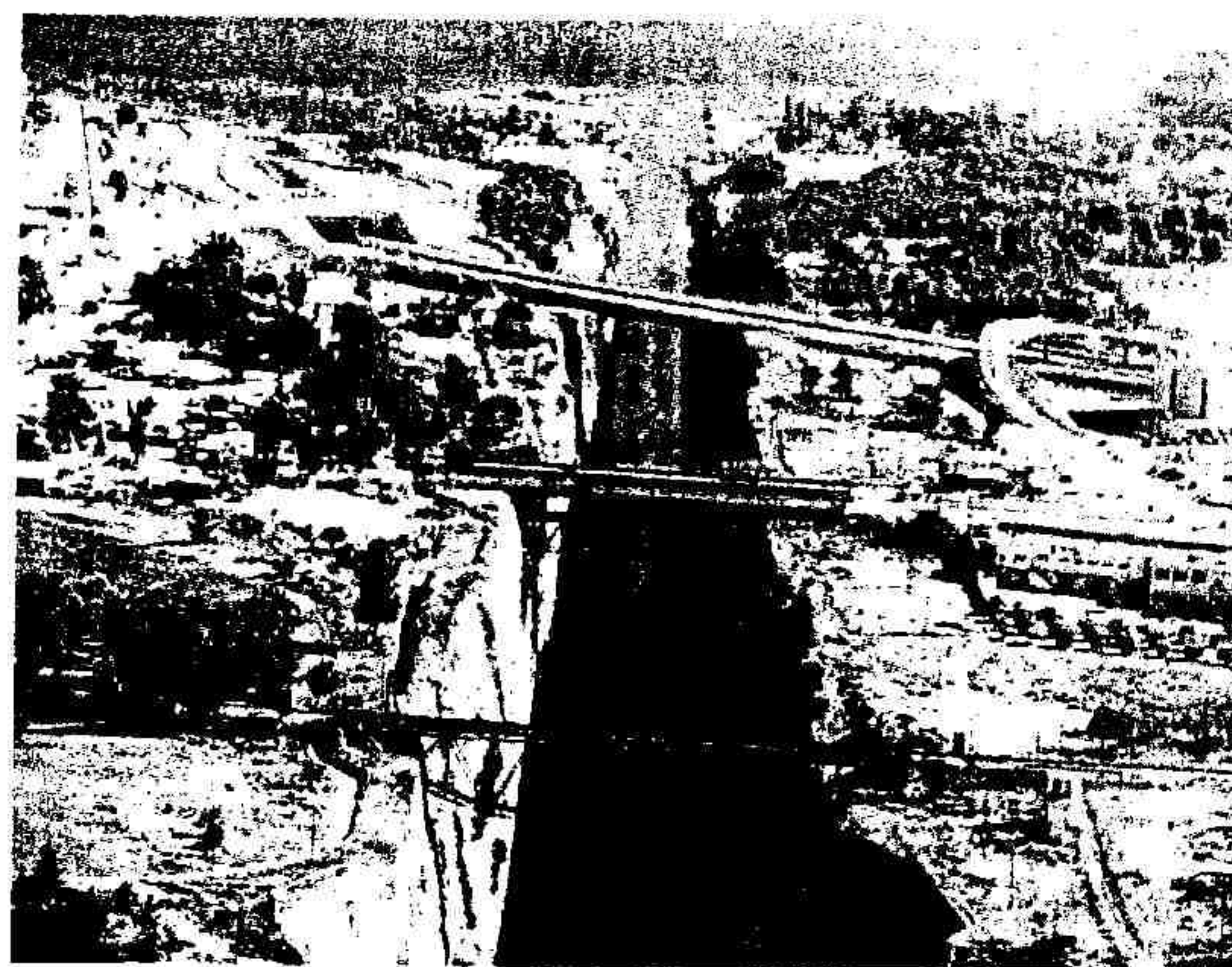
Η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί έναν **εξαιρετικά σημαντικό κόμβο** για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Αποτελεί τη **συντομότερη και ασφαλέστερη θαλάσσια οδό** για πλοία με μέγιστο πλάτος 21,9μ, μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα 6,5μ. και με προέλευση/ προορισμό λιμάνια του **Ιονίου Πελάγους, της Αδριατικής και της Νότιας Ιταλίας** και προορισμό/ προέλευση λιμάνια της **Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας**.

Μέσω της διάνοιξης του Ισθμού (το στενό τμήμα ξηράς που συνέδεε την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα), δηλαδή μέσω της Διώρυγας της Κορίνθου, επιτεύχθηκε η θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του Σαρωνικού και του Κορινθιακού Κόλπου (κατ' επέκταση μεταξύ του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους), η οποία, μέχρι την κατασκευή και λειτουργία της Διώρυγας πραγματοποιούνταν (δια θαλάσσης) μόνο μέσω του περίπλου της Πελοποννήσου.

Η θαλάσσια διέλευση μέσω της Διώρυγας παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα στη διεθνή Ναυτιλία και κατ' επέκταση στο διεθνές Εμπόριο, συγκριτικά με τον περίπλου της Πελοποννήσου. Από το διάπλου της Διώρυγας προκύπτουν οι εξής ωφέλειες:

- Μείωση της απόστασης έως και 195 ναυτ. μίλια (από/ προς Πάτρα προς/ από Πειραιά) σε σχέση με τον περίπλου της Πελοποννήσου
- Εξοικονόμηση χρόνου
- Εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμων
- Ασφαλής πλεύση σε προστατευμένα ύδατα (Κορινθιακός και Σαρωνικός Κόλπος) σε σχέση με τον περίπλου της Πελοποννήσου, ειδικά κατά την περίοδο του χειμώνα, όπου οι τοπικές κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής της Διώρυγας είναι σαφώς ευνοϊκότερες συγκριτικά με αυτές που επικρατούν νότια της Πελοποννήσου, κυρίως στην περιοχή των Ακρωτηρίων Κάβο Μαλέας και Κάβο Ματαπάς (γεγονός σημαντικό ιδιαίτερα για μικρά πλοία κλπ).

Η ιδιαίτερη γεωγραφική της θέση την καθιστά σημαντικό, νευραλγικό κόμβο, τόσο για το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και για το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί τη σύνδεση Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας,



Η έναρξη των εργασιών για τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου, από το στρατηγό Στέφανο Τυρρ, έγινε στις 23/4/1882 και τα εγκαίνια λειτουργίας του έργου έγιναν 11 χρόνια αργότερα, στις 25/7/1893, από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Ο **τεχνικός άθλος** της διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου πραγματοποιήθηκε με την εξόρυξη 12 εκατ. κυβικών χωμάτων, την εργασία 2.500 εργατών και τη χρησιμοποίηση των τελειότερων μηχανικών μέσων της εποχής. Εκτός από τα κρηπιδώματα, που στήριζαν το υποθαλάσσιο τμήμα της Διώρυγας, είχε γίνει επένδυση των πριανών σε επιφάνεια 30.000 τετραγωνικών μέτρων.

Το συνολικό μήκος της Διώρυγας ανέρχεται στα 6.343 μέτρα, το πλάτος στα 24,6 μέτρα και το μέσο βάθος στα 8 μέτρα. Η Διώρυγα λειτουργεί και προσφέρει τις υπηρεσίες της όλο το εικοσιτετράωρο.

ΕΡΩΤΗΜΑ 2

Ποιές είναι σήμερα οι προτεραιότητές σας και οι στόχοι σας για το μέλλον της διώρυγας;

Η πρώτη προτεραιότητα είναι η οικονομική εξυγίανση, το νοικοκύρεμα των οικονομικών της εταιρείας.

Έτσι η νέα Διοίκηση που διορίστηκε στις 17 Μαρτίου 2011 εκπόνησε και εφάρμοσε άμεσα σχέδιο οικονομικής εξυγίανσης της εταιρείας που κατά τον προηγούμενο χρόνο τα λειτουργικά της έξοδα ήταν μεγαλύτερα από τα έσοδά της κατά 70%. Μόνο τα έξοδα μισθοδοσίας κατά το 2010 ήταν 20% μεγαλύτερα των εσόδων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η τελευταία χρονιά (2009)που η ιδιωτική εταιρεία Περίανδρος Α.Ε είχε την χρήση λειτουργίας της Διώρυγας η ζημιά ανήλθε περίπου στο ποσό του 900.000 ευρώ.

Η νέα Διοίκηση μέσα σε χρονικό διάστημα μικρότερο του έτους πέτυχε την αντιστροφή των αποτελεσμάτων και από ζημιά 70% επί των εσόδων για το έτος 2010, το κέρδος για το 2012 υπολογίζεται σε 300.000,00 ευρώ.

Το μικτό κέρδος αυξήθηκε από 99.944,80 ευρώ στη χρήση του 2010 σε 1.568.408,00 ευρώ στη χρήση του 2011, δηλαδή αυξήθηκε κατά 1.469,21%.

Η μεταβολή του αποτελέσματος από έντονα αρνητικό σε θετικό οφείλεται στον απόλυτο έλεγχο εκ μέρους της Διοίκησης των λειτουργικών δαπανών που μειώθηκαν κατά 65% , την περικοπή των υπερωριών σε μέγεθος πολύ χαμηλότερο του ορίου που ορίζει ο Ν.4024/2012, την μείωση του προσωπικού από 114 σε 92 άτομα χωρίς καμία

πρόσληψη ή αντικατάσταση χωρίς ωστόσο να μειώνεται τόσο η ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της όσο και η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η δεύτερη προτεραιότητα είναι να γίνει ασφαλής η διέλευση ιδίως τις νυχτερινές ώρες.

Στο τέλος Μαρτίου 2011 και κατά τα τελευταία τουλάχιστον 3 χρόνια, λειτουργούσαν μόνο 4 προβολείς αντί των 74 που απαιτούνται για το φωτισμό της Διώρυγας κατά τις νυχτερινές ώρες. Σήμερα λειτουργούν και οι 74 προβολείς (με υπογειοποίηση του δικτύου ηλεκτροδότησης), με αποτέλεσμα την ουσιαστική αύξηση της ασφάλειας για τις νυχτερινές διελεύσεις.

Παράλληλα σε εικοσιτετράωρη βάση ελέγχονται από την τεχνική υπηρεσία τόσο η κατάσταση των πρηνών, όσο και το ακριβές βάθος του καναλιού και γίνονται όλες οι αναγκαίες παρεμβάσεις όπου χρειάζονται

Η Τρίτη προτεραιότητά μας είναι να παρέχουμε υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στα διερχόμενα πλοία

Στην Διώρυγα της Κορίνθου από την πρώτη μέρα που αναλάβαμε την Διοίκηση της εταιρείας μαζί με το ανθρωπινό δυναμικό της, δουλεύουμε για να παρέχουμε όσο τον δυνατόν καλύτερες υπηρεσίες διέλευσης στα διερχόμενα πλοία. Ξέρουμε ότι για να έχει λόγο ύπαρξης μία εταιρεία, ένας οργανισμός, πρέπει αυτοί που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο ικανοποιημένοι. Μην ξεχνάμε επίσης ότι από την Διώρυγα περνούν περίπου 11.000 μικρά ή μεγάλα πλοία όλων των εθνικοτήτων και σε πολλές περιπτώσεις η πρώτη επαφή πολλών ξένων επισκεπτών με την χώρα μας γίνεται στους χώρους της Διώρυγας. Εδώ θέλω να τονίσω ότι η ναυτική υπηρεσία ανταποκρίνεται με εξαιρετική επάρκεια τόσο στις υπηρεσίες πλοήγησης όσο και στις υπηρεσίες ρυμούλκησης προσφέροντας ασφαλή διέλευση στα διερχόμενα πλοία.

Όμως επειδή είναι διαπιστωμένη η ανάγκη για την υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων συντήρησης για να συνεχίσει η Διώρυγα να είναι ασφαλής και αφετέρου λόγω των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων (διεθνής κόμβος, αρχαιολογικό μνημείο, τεχνολογικό και περιβαλλοντικό αξιοθέατο, κλπ) που σε ένα μεγάλο βαθμό μένουν αναξιοποίητα, η Διοίκηση ανέθεσε την εκπόνηση **Μελέτης Σκοπιμότητας για τη διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας**, με παράλληλη αξιοποίηση της θαλάσσιας, παράκτιας και χερσαίας ζώνης της

ΕΡΩΤΗΜΑ 3

Στην σημερινή συγκυρία της οικονομικής κρίσης θα μπορούσε η διώρυγα να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης ή να συνεισφέρει στην ανάπτυξη και πως;

Ασφαλώς.

Η οικονομική κρίση που μαστίζει την χώρα μας για να μπορέσει να ξεπεραστεί έχει ένα αντίδοτο. Την Ανάπτυξη. Και για να γίνει ανάπτυξη πρέπει να γίνουν επενδύσεις σε υποδομές και σε τομείς που η κάθε χώρα έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Για την χώρα μας είναι κυρίως ο τουρισμός η ναυτιλία και η πρωτογενής παραγωγή.

Η Διώρυγα της Κορίνθου είναι ιδιαίτερης γεωστρατηγικής σημασίας. Πρέπει οπωσδήποτε να αποτελέσει τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κάτι που μέχρι τώρα δεν έχει γίνει και αυτή είναι η προϋπόθεση για να γίνουν έργα μεγάλης κλίμακας είτε για την συντήρησή της είτε για την διαπλάτυνση της.

Με σκοπό την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης λειτουργίας της Διώρυγας και της ενδεχόμενης αύξησης των διελεύσεων, εκπονήθηκε Μελέτη Σκοπιμότητας,

Έτσι σύμφωνα με την μελέτη η μεν ολοκληρωμένη συντήρηση του καναλιού απαιτεί κόστος περίπου 350.000.000 ευρώ με πολύ μικρή αύξηση των εσόδων η δε ολοκληρωμένη παρέμβαση που μεγαλώσει το πλάτος της διώρυγας κατά 25 μέτρα και βάθος 3 μέτρα αλλάζει όλα τα δεδομένα στην ναυτιλία, τον τουρισμό (μπορούν επιτέλους μεγάλα κρουαζιερόπλοια

να έρχονται στον Πειραιά χωρίς να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου) με εκτιμώμενο κόστος κατασκευής 580.000.000€.

Η Διαπλάτυνση της Διώρυγας που θα διαρκέσει περίπου δύο χρόνια, συνδυαστικά με εξυγίανση της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας, εκτιμάται ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των ετησίων διελεύσεων από ~10.000 σε ~18.000 (αύξηση κατά 80%) και αύξηση των ετήσιων εσόδων και των κερδών από τις διελεύσεις κατά 200% (συνολικά ~15.000.000,00€ σε τρέχουσες τιμές).

Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης της Διώρυγας κατά περίπου 25 μέτρα και εκβάθυνσής της κατά 3μ, πέρα από τα άμεσα οικονομικά οφέλη, αναβαθμίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό και το Λιμάνι του Πειραιά. Πλέον όλα τα σύγχρονα εμπορικά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια –προφανώς με πλάτος μεγαλύτερο των ~25μ.- θα έχουν τη δυνατότητα διέλευσης μέσω της Διώρυγας. Θαλάσσιες μετακινήσεις που σήμερα εξυπηρετούνται από τον περίπλου της Πελοποννήσου ή ακόμη χειρότερα δεν εκτελούνται, με την υλοποίηση του έργου διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης θα ακολουθούν τη διαδρομή διέλευσης μέσω της Διώρυγας, αναβαθμίζοντας την κατ' ουσία σε τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

Στο μεγάλο έργο της διαπλάτυνσης θα απασχοληθεί για να ολοκληρωθεί μεγάλος αριθμός εργαζομένων, θα μειωθεί η ανεργία που μαστίζει την Κορινθία και θα δημιουργηθούν πολλαπλασιαστικά οφέλη για την τοπική κοινωνία.

Πρόσθετα, με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας της Διώρυγας και της οικονομικής ανταποδοτικότητας της επένδυσης, μελετήθηκε η ανάπτυξη πρόσθετων συνοδών έργων και δράσεων, που θα δημιουργήσουν μεσοπρόθεσμα εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας όπως

- η διάσωση, προστασία και ανάδειξη του Αρχαίου Δίοικου
- η μετατροπή της περιοχής της Διώρυγας σε παγκόσμιας εμβέλειας πόλο έλξης επισκεπτών με την ανάδειξη της τουριστικής, πολιτιστικής και ιστορικής ταυτότητας της άμεσης και ευρύτερης περιοχής
- η κατασκευή μαρίνων ελλιμενισμού σκαφών με παράλληλη ανάπτυξη του παράκτιου χώρου που θα περιλαμβάνει ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ και
- άλλα έργα/ δράσεις για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που παρέχει η Διώρυγα.

Στις παραπάνω πρόσθετες δράσεις καθοριστική θα είναι η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Περιφέρειας που θα συνεργαστούμε στενά για να προκύψει το μεγαλύτερο δυνατό όφελος για την τοπική κοινωνία.

Σε μακροοικονομικό επίπεδο, το έργο διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης αναβαθμίζει ουσιαστικά το ρόλο της Διώρυγας της Κορίνθου ως διεθνή κόμβο –χερσαίο, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο, τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (T.E.N.: Trans European Networks)- στο σύστημα των μεταφορών και παράλληλα, με την υλοποίηση των πρόσθετων συνοδών έργων και δράσεων, την καθιστά αναπτυξιακό μοχλό που μέσα σε ένα ιδιαίτερα δυσμενές περιβάλλον δύναται να συνεισφέρει σημαντικά στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, τόσο στην άμεση περιοχή όσο και στο σύνολο της Χώρας.

ΜΠΑΡΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ