

ΙΟΥΛΙΟΣ · ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ · ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2019

ΕΛΛΗΝΙΚΆ Λιμάνια

ΕΤΟΣ 25ο - ΤΕΥΧΟΣ 117ο

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

**Συνάντηση Προεδρείου Δ.Ν.Ε.
με Υπουργό Ναυτιλίας**

**Συνάντηση Προέδρου Δ.Ν.Ε.
με Προεδρείο ΟΛΘ.ΑΕ και ΣΕΒΕ**

50 χρόνια Fonasba

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Πρόεδρος: Κωστόπουλος Φίλιππος

Αντιπρόεδρος: Μούσκος Κωνσταντίνος

Γενικός Γραμματέας: Χατζηαντωνίου Ιωάννης

Ταμίας: Κόβερης Σταμάτιος

Τακτικά Μέλη: Καρακώστας Άγγελος
Βενιέρης Αντώνιος
Ματαράγκας Ανακρέων

Αναπληρωματικά Μέλη: Τσουκαλάς Ηλίας
Ντελιά Σπυρίδων
Κωνσταντινίδης Σοφρώνης

Νομικοί Σύμβουλοι: Σαραντίτης Δικηγορική Εταιρεία



**ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Κωδικός: 03824

Κυκλοφορεί στο τέλος κάθε τριμήνου
και στην ιστοσελίδα www.dne.com.gr

Καλοκατρώνη 99 - Τ.Κ. 185 35
Τηλ.: 210 4179142, 210 4220252
& Fax: 210 78 797

e-mail: dne@otenet.gr

Εκδότης σύμφωνα με το νόμο:
Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΔΝΕ
Κωστόπουλος Φίλιππος

Εκδίδεται από Συντακτική Επιτροπή

Επιμέλεια Έκδοσης:
Τζ. Λαζάρου

Διανέμεται Δωρεάν

Για τα δημοσιευμένα ενυπόγραφα άρθρα
& καταχωρίσεις ευθύνονται
οι συντάκτες τους

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΜΟΝΤΑΖ & ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ / ΕΚΤΥΠΩΣΗ**
ΦΩΤΟΤΥΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΑΡΗΣ
Αναγυρούντας 43 - Βάρη, ΤΚ 166 72
Τηλ. 210 89 70 918, Fax: 215 51 08 632



Editorial

Δράσεις του Προεδρείου της Δ.Ν.Ε. το Γ' τρίμηνο 2019

Συνεχίστηκε η δραστηριότητα και κατά το Γ' τρίμηνο 2019 που ανέπτυξε η Διοίκηση της Δ. Ν. Ε με επικεφαλής τον Πρόεδρο του Δ.Σ. κ. Φ. Κωστόπουλο, καθώς είχε σειρά συναντήσεων με Φορείς της Ναυτιλίας ως και εκπροσώπους Φορέων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες των εμπορικών λιμένων.

Ειδικότερα την 01-08-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. κ. Φίλιππος Κωστόπουλος, ο Αντ/δρος κ. Κ. Μούσκος και ο Γεν. Γραμματέας κ. Ι. Χατζηαντωνίου συναντήθηκαν με τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ι. Πηλακιώτακη. Κατά την συνάντηση αυτή αναπτύχθηκαν στον κ. Υπουργό τα σοβαρότερα θέματα που απασχολούν τα Μέλη της Ενώσεώς μας κατά την άσκηση των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων και αντιληφθήσαν απόψεις για τα γενικότερα θέματα του Ναυτιλιακού και εν γένει Λιμενικού χώρου όπως:

Πρώτιστα αναπτυξιακών επενδυτικών προγραμμάτων ΣΕΠ.ΑΕ, ΟΛΠ.ΑΕ ως και ΟΛΘ.ΑΕ., διατύπωση σαφούς νομοθετικού πλαισίου περί ευθυνών των Ναυτικών Πρακτόρων κατά την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, δυσλειτουργίες Πληθηγικής Υπηρεσίας, δοκιμαστική λειτουργία του συστήματος Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας, συγκρότηση Συμβουλίου Χρηστών κλπ.

Την 11-07-19 και την 19-09-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. κ. Φίλιππος Κωστόπουλος με Μέλη της Ομάδος Εκπροσώπησης Θεσσαλονίκης πραγματοποίησε συνάντηση στα Γραφεία του ΟΛΘ.ΑΕ με τους Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΛΘ.ΑΕ κ.κ. Σωτ. Θεοφάνη και Franco Nicola Cupolo, με τους οποίους συζητήθηκαν και διευθετήθηκαν θέματα λειτουργικότητας του Οργανισμού.

Την 11-07-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. κ. Φίλιππος Κωστόπουλος πραγματοποίησε συνάντηση στα Γραφεία του ΣΕΒΕ στην Θεσσαλονίκη με το Προεδρείο του Συνδέσμου, κατά την οποία συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος όπως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών αυτού προς όφελος του διεθνούς εμπορίου και της Οικονομίας γενικότερα, καθώς και οι περαιτέρω δράσεις του ΣΕΒΕ για την ανάπτυξη των σχέσεων Ναυτιλίας και των εξαγωγών της Χώρας.

Την 30-09-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. Φίλιππος Κωστόπουλος παρευρέθηκε στο Μαϊάμι στον εορτασμό των 50 χρόνων από την ίδρυση της FONASBA, της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Εθνικών Ενώσεων Πρακτόρων και Ναυτομεσιτών. Τα Ελληνικά ναυτιλιακά πρακτορεία μετά από πολλά χρόνια απουσίας της Ελλάδας εκπροσωπήθηκαν τόσο στη FONASBA όσο και στην ECASBA, την Ομοσπονδία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ναυτομεσιτών και Πρακτόρων. Το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας αποτέλεσε τη βασική agenda των συζητήσεων μεταξύ των εκπροσώπων ισχυρών ναυτιλιακών κρατών.

Πέραν των ανωτέρω εκπρόσωπος του Προεδρείου της Δ.Ν.Ε. συμμετείχε στις ανά μήνα συνεδριάσεις της Ομάδος Εργασίας «Port working Group» του ΕΒΕΠ, μαζί με εκπροσώπους και άλλων Ναυτιλιακών Φορέων σε μία προσπάθεια οργανωμένης καταγραφής των προβλημάτων του λιμανιού, ιεράρχησης αυτών ως και της έγκαιρης δρομολόγησης προς διευθέτηση αυτών.

Συνάντηση Προεδρείου Δ.Ν.Ε με Υπουργό Ναυτιλίας



Την 01-08-19 το Προεδρείο της Δ.Ν.Ε. ήτοι ο Πρόεδρος κ. Φ. Κωστόπουλος, ο Αντ/δρος κ. Κ. Μούσκος και ο Γεν. Γραμματέας κ. Ι. Χατζηναντωνίου συναντήθηκαν με τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής κ. Ι. Πλακιωτάκη.

Κατά την συνάντηση αυτή αναπτύχθηκαν στον κ. Υπουργό τα σοβαρότερα θέματα που απασχολούν τα Μέλη της Ενώσεώς μας κατά την άσκηση των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων και αντηλήθην απόψεις για τα γενικότερα θέματα του Ναυτιλιακού και εν γένει Λιμενικού χώρου. Ειδικότερα ετέθησαν στο κ. Υπουργό τα εξής θέματα:

1. Προώθηση αναπτυξιακών επενδυτικών προγραμμάτων (master plan) και επίσπευση ανάπτυξης του PCS σε ΣΕΠ και ΟΛΠ με σκοπό την βελτίωση της λειτουργίας τους, τον εκσυγχρονισμό και την αποτελεσματικότερη παροχή υπηρεσιών προς τις Ναυτιλιακές & Πρακτορειακές επιχειρήσεις.

2. Προώθηση των επενδύσεων στο εμπορικό τμήμα αλλά και των dry ports που σχεδιάζει να αναπτύξει ο ΟΛΘ.ΑΕ στις Βαλκανικές Χώρες, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η διακίνηση Containers.

3. Οι ευθύνες των Ναυτικών Πρακτόρων κατά την διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων σε περιπτώσεις λαθρεμπορίας, ως και η ανάγκη ύπαρξης σαφούς νομοθετικού πλαισίου επί της συγκεκριμένης αστικής ή και ποινικής ευθύνης αυτών. Επί του θέματος αυτού έχουν υποβληθεί σχετικά υπομνήματα στις υπηρεσίες του ΥΠΟΙΚ και του ΥΝΑΝΠ και πρόσφατα μέσω ΝΕΕ

4. Δυσλειτουργίες Πληθγικής Υπηρεσίας. Αναδιοργάνωση Υπηρεσιών Π.Υ. Πρόσληψη αναγκαιούντος αριθμού πληθγών. Ετοιμότητα και επάρκεια πληθγίδων.

5. Παρακολούθηση των διαβουλεύσεων στην Ε.Ε. για την διατήρηση της εξαίρεσης των consortium, από τους κανόνες antitrust. Οι μεγάλες Ναυτιλιακές γραμμές είναι ενωμένες σε συμμαχίες προκειμένου να επιτυγχάνεται μείωση του κόστους μεταφοράς με τα μεγαλύτερα Containerships και βελτίωση του δικτύου των υπηρεσιών τους.

6. Προώθηση συγκρότησης Συμβουλίου Χρηστών λιμένων. (Νόμος 4504/2017 άρθρο 104).

7. Εκκρεμή θέματα με ΚΛΠειραιώς από 31-01-2019. (Κατάθεση υπομνήματος).

8. Δοκιμαστική λειτουργία του συστήματος Εθνικής Ενιαίας Ναυτιλιακής Θυρίδας και ένταξη σ' αυτό των παρατηρήσεων και προτάσεων των Φορέων προς βελτιστοποίηση αυτού. (Ανάγκη συνάντησης εκπροσώπων Φορέων με την Κεντρική τεχνική Υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ).

9. Επανεκκίνηση δραστηριοποίησης της Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας (στην οποία συμμετέχει με εκπρόσωπό της και η Δ.Ν.Ε.) με στόχο την χάραξη ενιαίας στρατηγικής για την αναπτυξιακή προοπτική της Κρουαζιέρας.

Ο κ. Υπουργός ευχαρίστησε το Προεδρείο της Δ.Ν.Ε. και διαβεβαίωσε ότι θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την διευθέτηση των θεμάτων που απασχολούν τα Μέλη της Δ.Ν.Ε.

Συνάντηση Προέδρου Δ.Ν.Ε με Προεδρείο ΟΛΘ.ΑΕ

Την 11-07-19 και 19-09-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. κ. Φίλιππος Κωστόπουλος με Μέλη της Ομάδος Εκπροσώπησης Θεσσαλονίκης πραγματοποίησε συνάντηση στα Γραφεία του ΟΛΘ.ΑΕ με τους Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΛΘ.ΑΕ κ.κ. Σωτ. Θεοφάνη και Franco Nicola Cupolo, με τους οποίους συζητήθηκαν θέματα λειτουργικότητας του Οργανισμού όπως:

1. Επιβεβαιώθηκε από πλευράς ΟΛΘ η πλήρης και έγκαιρη ενημέρωση της ΔΝΕ από όλες τις βαθμίδες ιεραρχίας του ΟΛΘ.
2. Διευκρινίστηκε ότι η παροχή από τα Ναυτικά Πρακτορεία της περιγραφής φορτίου, αριθ. και είδος συσκευασίας δεν θα παρέχονται υποχρεωτικά στο μήνυμα corpar1 εκτός και αν είναι στην διάθεση του πρακτορείου προ της εισόδου του container στο terminal (εξάλλου παρέχονται αναλυτικά στο μήνυμα corpar2).
3. Συμφωνήθηκε να επιταχυνθεί με την συνεργασία

των κκ Cupolo και Pinto, η τελική μορφή των νέων μηνιαίων στατιστικών καθώς και των γενικών όρων του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

4. Επισημάνθηκε από πλευράς ΔΝΕ η αποφυγή συμφόρησης στην είσοδο του terminal για την αποφυγή προστριβών μεταξύ μεταφορέων και ναυτικών πρακτορείων.
5. Επιβεβαιώθηκε η παροχή από πλευράς ΟΛΘ πλήρους report μορφής TDR με το πέρας εργασιών του ηλίου. Η υλοποίηση αναμένεται σύντομα.
6. Επιβεβαιώθηκε ότι λήφθηκαν υπόψη θετικά οι παρατηρήσεις των Ναυτικών Πρακτόρων επί του κανονισμού λιμένα και σύντομα θα έχουν επανέλθει για την αναπροσαρμογή του με βάση και τα διεθνή πρότυπα.
7. Θα υπάρξει περίοδος χάριτος από τον ΟΛΘ για τα re-nomination cntrs και συμφωνήθηκε να επανεξεταστεί το ύψος του του κόστους.

Συνάντηση Προέδρου με Προεδρείο ΣΕΒΕ

Την 11-07-19 ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. κ. Φίλιππος Κωστόπουλος πραγματοποίησε συνάντηση στα Γραφεία του ΣΕΒΕ στην Θεσσαλονίκη με το Προεδρείο του Συνδέσμου, κατά την οποία συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος όπως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών αυτού προς όφελος του διεθνούς εμπορίου και της Οικονομίας γενικότερα, καθώς και οι περαιτέρω δράσεις του ΣΕΒΕ για την ανάπτυξη των σχέσεων ναυτιλίας και των εξαγωγών της Χώρας.



50 χρόνια FONASBA



Ο Πρόεδρος της Δ.Ν.Ε. Φίλιππος Κωστόπουλος παρευρέθηκε στο Μαϊάμι στον εορτασμό των 50 χρόνων από την ίδρυση της FONASBA, της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Εθνικών Ενώσεων Πρακτόρων και Ναυτομεσιτών. Τα Ελληνικά ναυτιλιακά πρακτορεία μετά από πολλά χρόνια απουσίας της Ελλάδας εκπροσωπήθηκαν τόσο στη FONASBA όσο και στην ECASBA, την Ομοσπονδία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ναυτομεσιτών και Πρακτόρων. Το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας αποτέλεσε τη βασική agenda των συζητήσεων μεταξύ των εκπροσώπων ισχυρών ναυτιλιακών κρατών.



Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν είναι:

1. Οι ευθύνες των ναυτικών πρακτόρων τόσο για το φορτίο όσο και για το πλοίο,
2. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στην πρακτόρευση και τις τακτικές γραμμές,
3. Η ναυτιλιακή θυρίδα(single Window) και η εναρμόνιση των δεδομένων (data harmonization)
4. Η καταπολέμηση της παράνομης μεταφοράς προϊόντων και ζώων μέσω των διεθνών οργανισμών WILDLIFE και BASCAP



5. Οι προτάσεις της UNCTAD για τα min standards (code of conduct) που απαιτούνται από τους πράκτορες παγκοσμίως
6. Τα παγκόσμια αποδεκτά General Agency Agreements από τις ναυτιλιακές γραμμές
7. Παγκόσμιες έρευνες που έχουν γίνει για θέματα που απασχολούν τους πράκτορες (π.χ PCS)
8. Εκπαιδευτικά προγράμματα που προσφέρονται μέσω διεθνών οργανισμών (π.χ ICT, ICS, WCO) που συνεργάζεται η FONASBA
9. Τα quality standards που παρέχονται σαν διεθνή πιστοποίηση σχετικά με την αξιοπιστία του ναυτικού πράκτορα
10. Η παροχή διπλώματος ναυτικού πράκτορα και οι προϋποθέσεις αδειοδότησής του.

Μέσω workshops ανταλλάχθηκαν πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες που δύναται να προσφέρει ένας εθνικός οργανισμός εκπροσώπησης πρακτορείων.

Στους παρισταμένους παραδόθηκε και το επετειακό βιβλίο με την ιστορία των 50 χρόνων της FONASBA.

Το επόμενο συνέδριο ορίστηκε για τη Γένοβα(Ιταλία) τον Οκτώβριο του 2020 ενώ ο Πρόεδρος της FONASBA Κύριος Aziz Mantrash αποδέχτηκε την πρότασή μας για να επισκεφτεί τη χώρα μας ώστε να συναντήσει τα μέλη της Δ.Ν.Ε από κοντά.

Γ. Πλακιωτάκης Υπουργός Ναυτιλίας: Μελέτες αξιολόγησης βιωσιμότητας για τα μεγάλα περιφερειακά λιμάνια

Μελέτες αξιολόγησης βιωσιμότητας θα γίνουν, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, για τα μεγάλα περιφερειακά λιμάνια της χώρας, όπως ανέφερε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιάννης Πλακιωτάκης, μετά από συνάντησή του με τα μέλη του Δ.Σ. της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. "Θα προχωρήσουμε σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ για μελέτες αξιολόγησης βιωσιμότητας. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι θα εξετάσουμε το κάθε λιμάνι ξεχωριστά, με βάση - πρωτίστως - τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, διασφάλιση επενδύσεων, διασφάλιση εσόδων, διασφάλιση θέσεων απασχόλησης" τόνισε χαρακτηριστικά.

Για το ίδιο θέμα είχε επισημάνει νωρίτερα, ότι θα εξεταστεί κάθε πιθανό μοντέλο. "Εμείς θέλουμε να αξιοποιήσουμε τα λιμάνια διασφαλίζοντας πρώτα και πάνω από όλα το δημόσιο συμφέρον. Δεν πρόκειται ούτε να αιφνιδιάσουμε, ούτε να ξεκινήσουμε ένα πρωί και να πούμε ιδιωτικοποιούμε τα πάντα. Αυτό χρειάζεται συνεργασία κατ' αρχήν της τοπικής κοινωνίας" είπε. Διευκρίνισε, άλλωστε, ότι θα πρέπει να λαμβάνονται αποφάσεις με βάση συγκεκριμένα στοιχεία και να αποδειχθεί ότι ένα μοντέλο συμφέρει.

Σχετικά με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης υπογράμμισε πως "αυτό που ενδιαφέρει την κυβέρνηση είναι να προχωρήσουν τα αναπτυξιακά σχέδια τόσο του Οργα-

νισμού Λιμένος Πειραιώς όσο και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης το ταχύτερο δυνατόν". "Μας ενδιαφέρει η πατρίδα μας να στείλει ένα θετικό μήνυμα προσέλευσης ξένων και εγχώριων επενδυτών έτσι ώστε πραγματικά τα λιμάνια μας να αποτελέσουν μοχλούς ανάπτυξης σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο" πρόσθεσε.

Ειδικά για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ο κ. Πλακιωτάκης διευκρίνισε ότι έχει κατατεθεί "ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο επενδύσεων, 300 εκ. ευρώ". "Εμείς, από την πλευρά μας, ως Υπουργείο, εξετάζουμε τη διευκόλυνση των συγκεκριμένων επενδύσεων με την έννοια ότι θα προχωρήσουμε τις μετατάξεις, οι οποίες έχουν αργήσει εδώ και μεγάλο διάστημα και προβλεπόταν στις συμβάσεις παραχώρησης. Θα νομοθετήσουμε την αρχή σχεδιασμού έτσι ώστε να μπορέσουμε να προχωρήσουμε γρήγορα την έγκριση των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αυτό - κατά προέκταση - μπορεί να διευκολύνει την επιτάχυνση των επενδύσεων. Σε κάθε όμως περίπτωση εδώ είμαστε, πάντα λειτούργώντας μέσα στο πλαίσιο και το εθνικό αλήθαι και το ευρωπαϊκό, να επιταχύνουμε τις επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές της χώρας μας" σημείωσε χαρακτηριστικά.

Εξάλλου, ο κ. Πλακιωτάκης, χαρακτήρισε πολύ χρήσιμη και εποικοδομητική τη συνάντηση με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος κατά την οποία ενημερώθηκε από τους προέδρους των Οργανισμών Λιμένων του Εθνι-

κού Λιμενικού συστήματος. "Τους εξήγησα από την πλευρά μας τις προτεραιότητες της σημερινής κυβέρνησης όσον αφορά την αναδιαμόρφωση του λιμενικού συστήματος της πατρίδας μας και βεβαίως την νέα πολιτική που θα ακολουθήσουμε για τα δέκα μεγάλα περιφερειακά λιμάνια, τους δέκα μεγάλους Οργανισμούς Λιμένος της πατρίδας μας" τόνισε.

Ο Υπουργός χαρακτήρισε τα λιμάνια ως "ατμομηχανή ανάπτυξης όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο" ενώ αναφέρθηκε στα προβλήματα που αφορούν το διάσπαρτο λιμενικό σύστημα που όπως είπε, δεν βοηθά ούτε τις τοπικές οικονομίες, ούτε την ανάπτυξη. Υπογράμμισε, παράλληλα, ότι η πολυδιάσπαση πρέπει να τελειώσει ενώ για τις αντιδράσεις που ενδέχεται να υπάρξουν τόνισε ότι θα πρέπει να γίνουν συνεννοήσεις και με τις τοπικές και περιφερειακές αυτοδιοικήσεις. Για την απομάκρυνση των ναυαγίων ζήτησε από τους εκπροσώπους των λιμένων να καταθέσουν τις προτάσεις τους ενώ για τις λιμενικές υπηρεσίες τόνισε ότι κάποια στιγμή θα πρέπει να ανοίξει και αυτή η συζήτηση.

Από την πλευρά του, ο Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), Σωτήρης Θεοφάνης, επισήμανε ότι έστειλε ενημερωτικό σημείωμα στον υπουργό για όλα τα επιμέρους ζητήματα, σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις τόνισε ότι προχωρούν παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν ενώ ζήτησε από την κυβέρνηση να λύσει εκκρεμότητες που υπάρχουν για θέματα των λιμένων.

Ε. Κυριαζόπουλος Γενικός Γραμματέας Λιμένων: Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης συμπεριλαμβάνεται στους λιμένες προτεραιότητας

«Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης συμπεριλαμβάνεται στους λιμένες προτεραιότητας, για τον οποίο υλοποιείται αυτή τη στιγμή η μελέτη αξιολόγησης βιωσιμότητάς του, από διεθνή οίκο που έχει αναθέσει το ΤΑΙΠΕΔ. Σύντομα θα έχουμε τα αποτελέσματα της μελέτης αυτής, η οποία εξετάζει όλα τα πιθανά ρεαλιστικά σενάρια αξιοποίησης, συνεκτιμώντας παράλληλα το νέο αυξημένο ρόλο της περιοχής, στη διεθνή ενεργειακή και γεωστρατηγική πραγματικότητα». Τα παραπάνω δήλωσε από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, ο γενικός γραμματέας Λιμένων, Ευάγγελος Κυριαζόπουλος.

Ο κ. Κυριαζόπουλος που επισκέφθηκε, μαζί με τον υπουργό Εθνικής Άμυνας, Νίκο Παναγιωτόπουλο, τον Αμερικανό πρέσβη Τζέφρι Πάιατ και τον πρόξενο των ΗΠΑ στη Θεσσαλονίκη, Γκρέγορι Φλέγκερ, το σημείο ανέλιξης της βυθοκόρου «ΟΛΓΑ», τόνισε: «Ο λιμένας και η πόλη της Αλεξανδρούπολης, αλλά πλέον και η ευρύτερη περιοχή, πρέπει να ωφεληθούν απ' αυτές τις εξελίξεις. Δεν πρέπει ν' αγναντεύουμε τα πλοία από μακριά. Πρέπει ο λι-

μένας να γεμίσει φορτία, ζωή και θέσεις εργασίας. Πρέπει να δουλέψει όλη η πόλη, βοηθώντας το λιμένα, με τροφοδοσίες, με την εστίαση, με τεχνικά συνεργεία. Το πρώτο και το αποφασιστικό βήμα, για να γίνουν αυτά, έχει γίνει και έγινε με την επίτευξη της ανέλιξης της βυθοκόρου «ΟΛΓΑ», η οποία δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του λιμένα».

Αναφερόμενος στη σπουδαιότητα της ανέλιξης του ναυαγίου, ο κ. Κυριαζόπουλος, ευχαρίστησε εκ μέρους του υπουργείου τους εκπροσώπους της αμερικανικής διπλωματίας και προσωπικά τον πρέσβη, «διότι με την προσφορά τους συνέβαλαν καθοριστικά στην ανέλιξη. Ήταν ένα πολύ δύσκολο έργο που για πολλά χρόνια παρέμενε άλυτο, παρόλες τις προσπάθειες. Η συμβολή σας ήταν καθοριστική και σας ευχαριστούμε πάρα πολύ γι' αυτό». Ευχαρίστησε επίσης όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και τον Οργανισμό Λιμένα και κυρίως τους εργαζόμενους και τους δύτες οι οποίοι υλοποίησαν αυτό το δύσκολο έργο.

Ο γ.γ. Λιμένων μίλησε και για τη νέα εθνική λιμενική πολιτική του υπουργείου Ναυτιλίας, «η οποία θα δίνει σαφείς ρόλους και προοπτικές σε κάθε ένα λιμένα μικρό και μεγάλο». Επισήμανε πως σε αντίθεση με το ναυτιλιακό κλάδο, η λιμενική μας δραστηριότητα κινείται σε εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο. «Πλοία όλων των τύπων και όλων των σημείων, ακόμα και της ελληνικής, προσπερνούν τους ελληνικούς λιμένες και εξυπηρετούνται κάπου αλλού... Η γεωστρατηγική θέση της χώρας, στο διεθνές εμπόριο και η ύπαρξη πολλών λιμένων, δεν αποτελούν από μόνοι τους κριτήριο επιλογής. Δεν σημαίνει ότι επειδή σήμερα φτιάξαμε έναν λιμένα ότι αυτός αύριο θα γεμίσει με πλοία, φορτία και θέσεις εργασίας...». Αυτό που χρειάζεται σύμφωνα με τον κ. Κυριαζόπουλο είναι μεταξύ άλλων ένα πλήγμα λιμενικών τεχνολογιών, ενεργειών, με σύγχρονες τεχνολογίες και κυρίως χρειάζεται καλό μάντζμεντ, αποδοτική οικονομική λειτουργία, διεθνείς σχέσεις και συνεργασίες.

Πειραιάς, «ο επικεφαλής του δράκου στην Ευρώπη»!



Handelsblatt: Ο Πειραιάς θα εκτοπίσει το Αμβούργο και τη Βρέμη από την τρίτη θέση στην Ευρώπη

Μετά από την αγορά του, από Κινέζους επενδυτές, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας κάνει το ένα ρεκόρ μετά το άλλο. Οι συνέπειες φτάνουν μέχρι τη Βόρεια Ευρώπη. Αυτό αναφέρει η γερμανική εφημερίδα «Handelsblatt» και προσθέτει:

Κρίση στην Αθήνα: Όχι στο λιμάνι του Πειραιά. Ενώ η Ελλάδα έχει χάσει το ένα τέταρτο της οικονομικής της ισχύος από το 2008 και έχει επανειλημμένα βρεθεί στα πρόθυρα της πτώχευσης, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας έχει αυξηθεί περισσότερο από δέκα φορές τα τελευταία δέκα χρόνια -μια άνευ προηγουμένου ιστορία επιτυχίας της Ελλάδας.

Το 2008 το λιμάνι του Πειραιά κινούνταν νωχελικά. Εκείνη την εποχή μεταφορτώνονταν (μόλις) 433.582 μονάδες εμπορευματοκιβωτίων/TEU [σ.σ. Twenty-foot Equivalent Unit είναι στατιστική μονάδα που βασίζεται σε εμπορευματοκιβώτιο ISO μήκους 20 ποδιών (6,10 μ.) για την τυποποιημένη μέτρηση εμπορευματοκιβωτίων διαφόρων χωρητικότητας και την περιγραφή της χωρητικότητας πλοίων ή τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων. Ένα εμπορευματοκιβώτιο ISO 20 ποδιών ισούται με 1 TEU].

Και μετά ήρθαν οι Κινέζοι. Η κρατική εταιρία διεθνών μεταφορών, εφοδιασμού και υλικοτεχνικής υποδομής China Ocean Shipping Company (COSCO) αρχικά συνήψε συμφωνία

μίσθωσης με την ελληνική κυβέρνηση για τη λειτουργία μιας νέας αποβάθρας εμπορευματοκιβωτίων. Και αυτό ήταν μόνον η αρχή. Το 2016 η COSCO αγόρασε από το ελληνικό Δημόσιο έναντι ποσού 368,5 εκατ. ευρώ το 51% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος (ΟΛΠ). Η σύμβαση προβλέπει ότι το 2021 οι Κινέζοι αποκτούν ακόμα 16% των μετοχών. Η συμφωνηθείσα τιμή αγοράς έχει ήδη κατατεθεί σε λογαριασμό μεσεγγύησης (escrow account), (δηλ. δεν μπορεί να εισπράξει το Δημόσιο πριν «κλείσει» η μεταβίβαση).

Η COSCO ξύπνησε το μισοκοιμόμενο λιμάνι. Πέρυσι μεταφορτώθηκαν 4,9 εκατομμύρια TEU -έντεκα φορές περισσότερα από ό,τι δέκα χρόνια πριν. Το πρώτο εξάμηνο του 2019, ο

κύκλος εργασιών αυξήθηκε σε σχεδόν τρία εκατομμύρια μονάδες. Τον Ιούλιο, ο Πειραιάς ξεπέρασε την ισπανική πόλη της Βαλένθια και έγινε το μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο. Στην Ευρώπη, εν τω μεταξύ ο Πειραιάς βρίσκεται στην πέμπτη θέση, και παγκοσμίως κατατάσσεται στην 32η θέση.

Ο Πειραιάς οφείλει την ταχεία ανάπτυξή του στη γεωγραφική του θέση και την τοπογραφία του. Στην αρχαιότητα, οι Αθηναίοι χρησιμοποίησαν το λιμάνι για τις εκτεταμένες εμπορικές τους οδούς στη Μεσόγειο. Ο Θεμιστοκλής ελλήμενιζε εδώ τον πολεμικό του στόλο.

Ο Πειραιάς είναι ο πρώτος σημαντικός λιμένας για τα φορτηγά που προέρχονται από την Ασία μετά τη διέλευση του καναλιού του Σουέζ και προσεγγίζουν την Ευρώπη. Ως φυσικό λιμάνι βαθών υδάτων, ο Πειραιάς μπορεί να φιλοξενήσει ακόμα και τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ανεξάρτητα από τα κύματα.

Αυτό καθιστά το λιμάνι ένα ιδανικό κόμβο για το σχέδιο «One Belt, One Road», το νέο δρόμο του μεταξιού, με το οποίο ο Πρόεδρος Xi Jinping θέλει να κατακτήσει τις ευρωπαϊκές αγορές και να κερδίσει πολιτική επιρροή. Ο Πειραιάς είναι «ο επικεφαλής του δράκου στην Ευρώπη», λένε οι αναλυτές.

Εδώ τα εμπορευματοκιβώτια που φθάνουν από την Ασία μεταφορτώνονται σε μικρά φορτηγά με προορισμό άλλους προορισμούς στη Μεσόγειο ή μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσω Βαλκανίων προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Για την Ελλάδα προορίζεται μόνο ένα μικρό μέρος των εισερχόμενων φορτίων.

Η χώρα δεν είναι ούτε σημαντική αγορά ούτε είναι ιδιαίτερα σημαντική ως εξαγωγέας. Αλλά με το δυναμικό του Πειραιά μπορεί να καταστεί ο σημαντικότερος κόμβος μεταφορών και

εφοδιασμού/logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ο Πειραιάς ήταν το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο κατά την τελευταία δεκαετία. Παρά την εξασθενημένη παγκόσμια οικονομία και τις παγκόσμιες εμπορικές συγκρούσεις, οι μεταφορτώσεις εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 21,6% το πρώτο εξάμηνο του 2019.

Η ανάπτυξη αντικατοπτρίζεται στα στοιχεία του ΟΛΠ. Κατά το παρελθόν έτος, η εταιρεία αύξησε τον κύκλο εργασιών του σε σύγκριση με το 2017 κατά 19,2%. Το κέρδος προ φόρων διπλασιάστηκε από 21,2 σε 42,3 εκατ. ευρώ.

Το μέρισμα αυξήθηκε κατά 148% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. «Το 2018 ήταν το πιο επιτυχημένο έτος για εμάς από την άποψη της κερδοφορίας», δήλωσε ο Captain Fu Chengqi, διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, με την ευκαιρία της παρουσίασης των στοιχείων.

Δεν επωφελείται όμως μόνο η COSCO ως ο μεγαλύτερος μέτοχος. «Γνωρίζουμε την ευθύνη μας για την κοινωνία», επιβεβαιώνει ο Captain Fu, όπως τον αποκαλούν όλοι στην εταιρεία. Σύμφωνα με ίδιους υπολογισμούς, το λιμάνι, το οποίο απασχολεί 3.100 άτομα, συνεισφέρει κατά 0,4% στο ελληνικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.

Πέρυσι, η εταιρεία πλήρωσε 18,3 εκατ. ευρώ φόρους και 14,3 εκατ. ευρώ εισφορές για κοινωνική ασφάλιση. Επιπλέον, ο ΟΛΠ κατέβαλε 4,8 εκατ. ευρώ για τα τέλη παραχώρησης στο κράτος.

Για να μπορέσει να συνεχίσει με τους έως τώρα ρυθμούς, η COSCO θέλει τώρα να επενδύσει περίπου 800 εκατ. ευρώ στην επέκταση του λιμανιού. Οι Κινέζοι θέλουν να επενδύσουν 300 εκατ. ευρώ για την κατασκευή ενός τέταρτου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων. Μαζί με την τρέχουσα επέκταση του προβλήτα III εμπορευματοκιβωτίων, η χωρητικό-

τητα του λιμένα από 7,5 εκατομμύρια TEU πρόκειται να αυξηθεί ετησίως σε περισσότερα από 10 εκατ. TEU.

Όταν αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητες, ο Πειραιάς θα εκτοπίσει το Αμβούργο και το λιμάνι της Βρέμης όσον αφορά τον τρέχοντα κύκλο εργασιών και θα τα υποσκελίσει καταλαμβάνοντας την τρίτη θέση στην Ευρώπη μετά το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα.

Μεταξύ των επιβατικών λιμανιών, ο Πειραιάς βρίσκεται ήδη στην κορυφή της Ευρώπης. Με την επέκταση του λιμένα κρουαζιέρας, ο ΟΛΠ θέλει να ενισχύσει αυτή την ηγετική θέση. Το γενικό σχέδιο που υπέβαλαν οι Κινέζοι στην κυβέρνηση προβλέπει ένα νέο τέρμιναλ για κρουαζιερόπλοια και δύο νέους προβλήτες που θα χτιστούν στη θάλασσα.

Μετά την επέκταση, ο Πειραιάς θα μπορέσει να φιλοξενήσει τέσσερα μεγάλα κρουαζιερόπλοια της τελευταίας γενιάς με μήκος μεγαλύτερο από 400 μέτρα ταυτόχρονα. Ο ΟΛΠ επιθυμεί επίσης να χτίσει τέσσερα ξενοδοχεία πέντε αστέρων στην περιοχή του λιμανιού.

Ένα από αυτά θα βρίσκεται στον ιστορικό τερματικό σταθμό που χτίστηκε τη δεκαετία του 1960 για την αναχώρηση των Ελλήνων μεταναστών για τις ΗΠΑ και την Αυστραλία και είναι γνωστός ως «Παγόδα» λόγω της τότε φρουτουριστικής, καμπύλης του οροφής, αλλά είναι άδειος για χρόνια.

Πίσω από τα σχέδια για επέκταση του λιμανιού κρουαζιέρας βρίσκεται η ιδέα να καταστεί ο Πειραιάς ελκυστικότερος ως «home port», δηλαδή ως αφετηρία για τις μεσογειακές κρουαζιέρες. Μέχρι στιγμής, οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες ξεκινούν τις κρουαζιέρες τους από την Ιταλία ή την Ισπανία. Ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα COSCO έχει στο μυαλό του για τα σχέδιά του αυτά, κυρίως την ταχέως αναπτυσσόμενη κινεζική αγορά κρουαζιερόπλοιων.

Κλάδος κρουαζιέρας:

Δημοσιεύθηκε η έκθεση Περιβαλλοντικών Τεχνολογιών 2019 από την Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA)

Η τρίτη κατά σειρά ετήσια έκθεση επιβεβαιώνει τη δέσμευση και τον ηγετικό ρόλο του κλάδου της κρουαζιέρας στην περιβαλλοντική διαχείριση.

Πρωταγωνιστής στον τομέα της περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι ο κλάδος της κρουαζιέρας σύμφωνα με τα στοιχεία που έρχονται από την Seatrade Europe στο Αμβούργο.

Ειδικότερα ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει σημειώσει πρωτοφανή πρόοδο σε ετήσια βάση όσον αφορά στην εφαρμογή βιώσιμων τεχνολογιών και πρακτικών σύμφωνα με την τρίτη ετήσια Έκθεση Περιβαλλοντικών Τεχνολογιών και Πρακτικών της Παγκόσμιας Βιομηχανίας της Κρουαζιέρας που δημοσιεύθηκε και καταρτίστηκε από την Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA).

«Ενώ τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν λιγότερο από το 1% της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας, οι κρουαζιέρες βρίσκονται στην πρώτη γραμμή όσον αφορά στην ανάπτυξη υπεύθυνων τουριστικών πρακτικών και καινοτόμων τεχνολογιών. Ο κλάδος μας πρωταγωνιστεί στον τομέα της περιβαλλοντικής διαχείρισης», δήλωσε ο Michael Thamm, Πρόεδρος της CLIA Ευρώπης και Διευθύνων Σύμβουλος της Costa Group και της Carnival Asia, ο οποίος μοιράστηκε τα αποτελέσματα στο Seatrade Europe στο Αμβούργο. «Ολόκληρος ο ναυτιλιακός κλάδος επωφελείται από την έγκαιρη υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών από τα κρουαζιερόπλοια - πολλές από τις οποίες δεν υπήρχαν πριν από πέντε έως 10 χρόνια, όπως τα συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS), το ΥΦΑ (Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο) ως καύσιμο για τα επιβατηγά πλοία και οι δυνατότητες παροχής ενέργειας από την ξηρά», πρόσθεσε.

Η CLIA Cruise Lines έχει επενδύσει περισσότερα

από 22 δισεκατομμύρια δολάρια σε πλοία με νέες, ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες και καθαρότερα καύσιμα και, όπως σημειώνεται στην έκθεση, πέτυχε σημαντική πρόοδο στους εξής τομείς:

- Καύσιμο ΥΦΑ * - Η έκθεση 2019 διαπίστωσε ότι το 44% του καινούργιου στόλου θα βασίζεται σε καύσιμο ΥΦΑ, αύξηση κατά 60% του συνολικού στόλου σε σχέση με πέρυσι.
- Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS)* - Περισσότερο από το 68% του παγκόσμιου στόλου χρησιμοποιεί το EGCS για να καλύψει ή να υπερβεί τις απαιτήσεις για εκπομπές αερίων, ποσοστό που αντιπροσωπεύει μία αύξηση του δυναμικού κατά 17% σε σχέση με πέρυσι. Επιπλέον, στο 75% του καινούργιου στόλου χωρίς ΥΦΑ θα εγκατασταθεί EGCS, αύξηση στο ναυπηγικό δυναμικό κατά 8% σε σχέση με πέρυσι.
- Προηγμένα Συστήματα Επεξεργασίας Λυμάτων - Το 100% των νέων πλοίων υπό παραγγέλλια έχει προδιαγραφές για προηγμένα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων (αύξηση κατά 26% σε σχέση με το 2018) και σήμερα το 68% του συνολικού παγκόσμιου στόλου της CLIA Cruise Lines διαθέτει προηγμένα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων (αύξηση κατά 13% σε σχέση με το 2018).
- Δυνατότητα Παροχής Ενέργειας από την Ξηρά - Στο λιμάνι, τα κρουαζιερόπλοια εξοπλίζονται συνεχώς με τεχνολογία που τους επιτρέπει την τροφοδοσία ηλεκτρικού ρεύματος από την ξηρά, επιτρέποντας έτσι την απενεργοποίηση των κινητήρων και υπάρχουν πολλές συνεργασίες με τους λιμένες

και τις κυβερνήσεις για να αυξηθεί η διαθεσιμότητα.

- Το 88% του καινούργιου ναυπηγικού δυναμικού είτε δεσμεύεται να είναι εξοπλισμένο με συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά είτε θα διαμορφωθεί έτσι ώστε να προστεθεί στο μέλλον η παροχή ενέργειας από την ξηρά.
- Το 30% του παγκόσμιου δυναμικού (έως 10% από το 2018) είναι εξοπλισμένο για να λειτουργεί με ηλεκτρισμό από την ξηρά στα 16 λιμάνια σε όλο τον κόσμο, όπου αυτή η δυνατότητα παρέχεται σε τουλάχιστον μία θέση στο λιμάνι.
- Σε ένα επιπρόσθετο 18% του τρέχοντος ναυπηγικού δυναμικού προβλέπεται να εγκατασταθούν εκ νέου συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, ποσοστό που αντιπροσωπεύει αύξηση στο δυναμικό άνω του 300% σε σχέση με πέρυσι.
- Ο αριθμός των πλοίων στο στόλο της CLIA Cruise Lines ξεπερνά κατά πολύ τον αριθμό των λιμένων με δυνατότητα παροχής ενέργειας από την ξηρά. Ωστόσο, υπάρχουν πολλήs συνεργασίες με τους λιμένες και τις κυβερνήσεις για να αυξηθεί η διαθεσιμότητα. Επί του παρόντος, οι 16 λιμένες που επισκέπτονται οι CLIA Cruise Lines έχουν δυνατότητα παροχής ενέργειας από την ξηρά. Ωστόσο, δεν διαθέτουν όλες οι θέσεις σε κάθε λιμάνι αυτή την τεχνολογία και ο συντονισμός όσον αφορά στη χρήση των κατάλληλων θέσεων είναι ανε-

παρκής. Η διαθεσιμότητα για παροχή ενέργειας από την ξηρά είναι επίσης περιορισμένη γεωγραφικά, καθώς σχεδόν όλες οι παροχές βρίσκονται στις ανατολικές και δυτικές ακτές της Βόρειας Αμερικής, στο λιμάνι του Kristiansand (Νορβηγία), στο λιμάνι του Αμβούργου (Γερμανία) και στο λιμάνι της Σαγκάης.

- Ηλικία του στόλου - Ο στόλος της CLIA γίνεται νεότερος: Η μέση ηλικία του στόλου κρουαζιερόπλοιων της CLIA είναι 14,1 έτη σε σύγκριση με 14,6 το προηγούμενο έτος.

«Η CLIA Cruise Lines ενδιαφέρεται για τους καθαρούς ωκεανούς και δεσμεύεται για υπεύθυνες τουριστικές πρακτικές και τα υψηλότερα πρότυπα περιβαλλοντικής διαχείρισης - με πολιτικές και πρακτικές που συχνά υπερβαίνουν εκείνες που απαιτεί ο νόμος», δήλωσε ο Adam Goldstein, Πρόεδρος της CLIA Global και Αντιπρόεδρος της Royal Caribbean Cruises. «Ενώ είμαστε περήφανοι για την πρόοδο που έχουμε σημειώσει, γνωρίζουμε ότι πρέπει να γίνουν ακόμη πολλήs. Ο κλάδος της κρουαζιέρας είναι πρωτοπόρος στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και έχει δεσμευτεί να μειώσει στο σύνολο του στόλου της το ποσοστό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 40% έως το 2030 σε σύγκριση με το 2008. Πρόκειται για μία μεγάλη πρόκληση, αλλά ο στόλος της CLIA Cruise Lines εργάζεται με επιμέλεια για την επίτευξη αυτού του δύσκολου στόχου».

Παραδόθηκε το μεγαλύτερο containership στον κόσμο



Τα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries της Κορέας ανακοίνωσαν ότι ολοκλήρωσαν την κατασκευή του μεγαλύτερου containership παγκοσμίως του MSC Gulsun μεταφορικής ικανότητας 23.756 Teu.

Το MSC Gulsun, μήκους 400 μέτρων, πλάτους 61,5 μέτρων και ύψους 33,2 μέτρων, που παρελήφθη από την MSC, είναι μέρος μιας παραγγελίας της δεύτερης στο κόσμο σε μέγεθος ναυτιλιακής εταιρείας, που περιλαμβάνει συνολικά 11 πλοία αυτού του μεγέθους. Τα έξι θα κατασκευαστούν στην Samsung και τα άλλα πέντε containerships αυτού του μεγέθους τα έχει παραγγείλει η MSC στα ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).

Αξιοποίηση Περιφερειακών Λιμένων



Στην αλλαγή των διοικήσεων των Οργανισμών Λιμένων Βόλου, Καβάλας, Ηγουμενίτσας και Κερκύρας προχώρησε η κυβέρνηση διά του ΤΑΙΠΕΔ, ενώ αναμένεται να ολοκληρωθούν οι αλλαγές στα διοικητικά συμβούλια και των υπόλοιπων Οργανισμών Λιμένων, ενόψει και του νέου προγράμματος αξιοποίησής τους.

Ειδικότερα, αναμένεται να ληφθούν οι αποφάσεις για το πώς θα προχωρήσει η αξιοποίηση του καθενός από τα δέκα περιφερειακά λιμάνια. Πρόκειται για τους Οργανισμούς Λιμένος Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Καβάλας, Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου, οι οποίοι έχουν μακροχρόνιες συμβάσεις παραχώρησης με το ελληνικό Δημόσιο για τη χρήση των αντίστοιχων λιμανιών έως το 2042.

Εν τω μεταξύ η αξιοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης, ο οποίος ήταν και ο πρώτος που είχε προγραμματιστεί να ιδιωτικοποιηθεί, αναμένεται να «παγώσει» μετά τη συμφωνία αμοιβαίας αμυντικής συνεργασίας (MDCA) Ελλάδας - ΗΠΑ, η οποία προβλέπει τη χρήση μέρους των υποδομών στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης από τις αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις.

Για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης το αμερικανικό ενδιαφέρον εξηγείται τόσο για ενεργειακούς όσο και για στρατιωτικούς λόγους, ειδικά μετά την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ.

Το λιμάνι προσφέρει δυνατότητα εξυπηρέτησης συν-

δυασμένων μεταφορών με τέσσερα μέσα: θαλάσσιων, οδικών, σιδηροδρομικών και εναέριων. Βρίσκεται σε σημείο το οποίο συνδέεται πλέον άμεσα με την Εγνατία Οδό και τον σιδηροδρομικό άξονα προς Θεσσαλονίκη, αλλά και προς τα τουρκικά και βουλγαρικά σύνορα, ενώ γειτνιάζει με τον Διαδριατικό Αγωγό Φυσικού Αερίου (TAP) και την όδευση του κάθετου συνδετηρίου αγωγού Ελλάδας - Βουλγαρίας (IGB).

Πρόσφατα ξεκίνησε και η λειτουργία της σιδηροδρομικής σύνδεσης του νέου προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων με το εθνικό δίκτυο, και διά αυτού με τα Βαλκάνια και τις παρευξείνιες χώρες, που επιτρέπει πλέον τη διεκπεραίωση συνδυασμένων μεταφορών (τρένο - πλοίο).

Παράλληλα, αποτελεί επίκεντρο των σχεδίων για τις εισαγωγές υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Βαλκανική μέσω της προωθούμενης κατασκευής πλωτού σταθμού αεριοποίησης υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) από αμερικανικά και ελληνικά επιχειρηματικά συμφέροντα.

Για τα υπόλοιπα λιμάνια στο χαρτοφυλάκιο του ΤΑΙΠΕΔ (Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Καβάλας, Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου) προκρίνονται τρία διαφορετικά μοντέλα ανάλογα με την κάθε περίπτωση.

Αυτά είναι η εκατό τοις εκατό παραχώρηση των μετοχών των οργανισμών λιμένων, η επιμέρους παραχώρηση δραστηριοτήτων και, τέλος, η παραχώρηση του 67% των μετοχών –όπως στην περίπτωση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης– και η διατήρηση του 33% από το Δημόσιο.

Υπεγράφη η σύμβαση επέκτασης του δού προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Υπεγράφη μεταξύ της ΟΛΘ Α.Ε. και της Κοινοπραξίας “HILL INTERNATIONAL N.V. – ΡΟΓΚΑΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Α.Ε.” η Σύμβαση με αντικείμενο την «Επικαιροποίηση Μελέτης και Διαχείριση Έργου (Project Management) της Επέκτασης της Λιμενικής Υποδομής του δού Προβλήτα», έργο το οποίο αποτελεί μέρος των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, συνολικού ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ, που έχει αναλάβει η ΟΛΘ Α.Ε. και περιλαμβάνει την κατασκευή:

- Νέου πρόσθετου κρηπιδώματος μήκους 460 μέτρων με ωφέλιμο βάθος -17,6μ. τουλάχιστον.
- Πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 300 μέτρων, κατά μήκος του παραπάνω νέου κρηπιδώματος
- Όλων των συμπληρωματικών έργων υποδομής που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της πλήρους λειτουργικότητας του νέου κρηπιδώματος και της αντίστοιχης χερσαίας ζώνης.

Σύμφωνα με τη σύμβαση, η διάρκεια του έργου είναι 46 μήνες και η Κοινοπραξία θα παρέχει, υπό την εποπτεία και τελική έγκριση της ΟΛΘ Α.Ε., τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- α) Προετοιμασία και εκπόνηση του Σχεδίου Οριστικής Μελέτης για την «Επέκταση της Λιμενικής Υποδομής του δού Προβλήτα», συμπεριλαμβανομένων των τευχών δημοπράτησης για την ανάθεση της κατασκευής του έργου.
- β) Διαχείριση Έργου (Project Management) και επίβλεψη της κατασκευής του παραπάνω έργου.

Ο Πρόεδρος ΔΣ και Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε., κ. Σωτήρης Θεοφάνης, ο οποίος υπέγραψε τη σύμβαση για λογαριασμό της ΟΛΘ Α.Ε., ανέφερε χαρακτηριστικά: «Η ΟΛΘ Α.Ε. προχωρά με γρήγορους ρυθμούς στην υλοποίηση του Προγράμματος Υποχρεωτικών Επενδύσεων με έργο αιχμής την επέκταση του δού Προβλήτα. Στόχος μας είναι η έναρξη της κατασκευής του έργου το συντομότερο δυνατό προκειμένου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές ώστε να εξελιχθεί σε μεταφορικό κόμβο διεθνούς εμβέλειας για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Βαλκανική, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη της οικονομίας της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής. Παράλληλα υλοποιείται το πρόγραμμα αναβάθμισης του εξοπλισμού της εταιρείας, καθώς η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης αποτελεί στρατηγικό στόχο για την ΟΛΘ Α.Ε.».

Με τη σειρά του, ο Αντιπρόεδρος της Hill και Διευθύνων Σύμβουλος Νότιας Ευρώπης, κ. Μανώλης Σιγάλας, τόνισε: «Η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι μία άμεση επένδυση ιδιαίτερης σπουδαιότητας για την πόλη της Θεσσαλονίκης που συγχρόνως προωθεί τις διασυνοριακές συνέργειες στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενισχύοντας ουσιαστικά την προοπτική ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή. Αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για όλους εμάς στην Hill International η συμμετοχή μας σε ένα έργο τέτοιας δυναμικής και μαζί με τα υπόλοιπα μέλη της κοινοπραξίας είμαστε έτοιμοι να εργαστούμε σκληρά, σε συνεργασία με τα στελέχη της ΟΛΘ Α.Ε. και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, για την επιτυχή υλοποίηση του έργου».

Ναυλαγορά εμπορευματοκιβωτίων

Οσον αφορά την πορεία του δείκτη εμπορευματοκιβωτίων, παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση και ο γενικός δείκτης, HARPEX, έφτασε στις 629 μονάδες (+10). Στην αύξηση αυτή τα μεγαλύτερα μεγέθη (PMXs-PPMXs) έπαιξαν σημαντικό ρόλο, ενώ τα μικρότερα συνεχίζουν να εμφανίζουν στασιμότητα με στάσιμη τη ζήτηση, χωρίς όμως να συσσωρεύεται χωρητικότητα, ακόμη.

As δούμε, όμως αναλυτικά πως κινείται η αγορά ανά μέγεθος πλοίου:

Σχετικά με τα POST-PANAMAXes, η προσφορά του Ιουλίου φαίνεται να έχει απορροφηθεί πλήρως, ενώ υπάρχει ακόμα ακάλυπτη ζήτηση. Έτσι, οι ημερήσιοι ναύλοι για τα μεγαλύτερα σκάφη έμειναν στα 26,5K /ημέρα και για τα μικρότερα, κέρδισαν \$ 0,5K, και έφτασαν στα \$ 21K/ ημέρα.

Στα PANAMAXes, επίσης, συνεχίστηκε έντονη κινητικότητα και οι ναυλωτές προσπαθούν να δεσμεύσουν έγκαιρα χωρητικότητα. Στην Ασία οι ναύλοι σκαρφάδωσαν τα \$ 11,5K/ημέρα και στον Ατλαντικό τα ξεπέρασαν. Έτσι οι ναύλοι αυξήθηκαν πάνω από \$ 1K ημερησίως, και έφτασαν στα \$ 11,5 K/ημέρα, κατά μ.ο.

Σχετικά με τα «3,5άρια» υπάρχει έλλειψη από πλοία τέτοιου μεγέθους τόσο στον Ατλαντικό, όσο και στην Ασία, καθώς αυτός ο τομέας ενίοτε καλύπτει κενά μεγαλύτερων μεγεθών. Έτσι οι ναύλοι διατηρήθηκαν πάνω από τα \$ 9K /ημέρα. Τα ελαφρώς μικρότερα σκάφη, χωρητικότητας 2.800 TEUs, δεν εμφάνισαν ιδιαίτερες μεταβολές στην Ασία, για ακόμα μία εβδο-



μάδα, αν και υπάρχουν στην αγορά κάποιες απαιτήσεις, που ίσως ενισχύσουν την αγορά. Έτσι οι ναύλοι κυμάνθηκαν στα \$ 9-9,5K/ημέρα.

Όσον αφορά τα «2,5άρια», η ζήτηση ήταν υποτονική τόσο στον Ατλαντικό, όσο και στην Ασία. Έτσι το γενικό επίπεδο των ναύλων παρέμεινε στα ίδια επίπεδα, δηλαδή στα \$ 8,5-9K /ημέρα.

Η δραστηριότητα των πλοίων των 1700 TEUs στην Ασία παραμένει στάσιμη και τα λιγοστά κλεισίματα που πραγματοποιήθηκαν ήταν στα ίδια ή και σε ελαφρώς χαμηλότερα επίπεδα. Στον Ατλαντικό δεν έχει αλλιάξει κάτι, σε σχέση με τις προηγούμενες μέρες, αφού και κει η ζήτηση είναι μειωμένη και κάποια πλοία προσπαθούν να βρουν κάποια απασχόληση. Οι ναύλοι διατηρούνται στα \$8-8,2K /ημέρα.

Τέλος, σχετικά με τα FEEDERs, των 1100-700 TEUs, στα μεγάλα μεγέθη δεν κατεγράφη κάτι σημαντικό στην Ασία. Οι ναύλοι για τα μεγαλύτερα οικονομικά σκάφη, έφτασαν στα \$ 7,5-8K/ημέρα, ενώ τα τυπικού σχεδίου σκάφη διατηρήθηκαν στα \$ 6-6,5K /ημέρα. Επίσης, οι ναύλοι για τα μικρότερα πλοία του τομέα διατηρήθηκαν στα 5K /ημέρα.

Βράβευση του Προέδρου της ΡΑΛ στο ετήσιο συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων



Διάκριση για την Ελλάδα και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων απέσπασε ο Πρόεδρος της Αρχής, Δρ. Ι. Αγγελόπουλος, με βράβευσή του, ως καλύτερος κριτής των εργασιών που υποβλήθηκαν στο κορυφαίο ετήσιο συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME), το οποίο έλαβε χώρα στην Αθήνα.

Ο Δρ. Ι. Αγγελόπουλος είναι από το 2017 μέλος της επιστημονικής επιτροπής του συνεδρίου της Διεθνούς Ενώσεως.

Η διάκριση του το 2019 έρχεται να συμπληρώσει τη βράβευσή του στην Κουάλα Λουμπόρ το 2015 για την καλύτερη εργασία νέου επιστήμονα, στο Αμβούργο το 2016 για την καλύτερη διδακτορική διατριβή στον τομέα των ναυτιλιακών και λιμενικών σπουδών και στην Μομπάσα το 2018 για την καλύτερη επιστημονική εργασία.

Επιπρόσθετα, στο ίδιο συνέδριο παρου-

σιάστηκε επιστημονική εργασία, με τίτλο «Un-charted Waters – Independent Regulation for Port Concessions» από επιστημονική ομάδα της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, η οποία απέσπασε θετικές κριτικές.

Μέλη της ομάδας απετέλεσαν ο Δρ. Ι. Αγγελόπουλος, Πρόεδρος της Αρχής (κύριος συντάκτης), ο Καθ. Κ. Χλωμούδης, Καθηγητής στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Κοσμήτωρ της Σχολής Ναυτιλίας και Βιομηχανίας του Πανεπιστημίου Πειραιά και μέλος του Δ.Σ. της Ρ.Α.Λ., και τα στελέχη της Αρχής Δρ. Β. Βρυσαγώτης, Π. Λεονάρδου και Κ. Φλέγκας.

Η εργασία αφορά την ανασκόπηση θεσμικών, νομικών και διοικητικών ζητημάτων σε σχέση με τη λιμενική οικονομική ρύθμιση παγκοσμίως και την σχηματοποίηση προτάσεων για την θεσμική θωράκιση της λιμενικής διακυβέρνησης, των συμβάσεων παραχώρησης και της διαφύλαξης του υγιούς ανταγωνισμού.

Παρουσιάστηκε το DuisPort

Σε ειδική εκδήλωση παρουσιάστηκε στο πλαίσιο ειδικής εκδήλωσης, το πλαίσιο εμπορικής σύνδεσης-συνεργασίας μεταξύ του ΟΛΠ και του κομβικής σημασίας ποτάμιου λιμένα Duisburg της Γερμανίας.

Από την πλευρά της **PCT SA** ο **commercial manager** της **κ. Αν. Βαμβακίδης** παρουσίασε στοιχεία για την δυναμική που έχει αναπτύξει ο Πειραιάς, ο οποίος και βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης των λιμένων της Μεσογείου, για να εστιάσει μεταξύ των άλλων και στο ζήτημα της διακίνησης σιδηροδρομικώς φορτίων από τον Πειραιά προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Ως γνωστόν μία από τις ισχυρές δράσεις του DuisPort (Duisburg) είναι οι σιδηροδρομικές διασπορές εμπορευμάτων καθώς αποτελεί εκ των σημαντικότερων σιδηροδρομικών κόμβων στην Γερμανία. Άλλωστε στο θέμα αυτό αναφέρθηκε και κατά την παρουσίαση του Γερμανικού inland port ο **President & CEO** του **Mr.**



Erich Staake ο οποίος δεν παρέλειψε να τονίσει πως το λιμάνι του Duisburg αποτελεί το μεγαλύτερο ποτάμιο λιμάνι στον κόσμο και οι δραστηριότητες του αφορούν κατά 75% τον τομέα παροχής logistics. Να σημειωθεί ότι σιδηροδρομικοί συρμοί προερχόμενοι από την Κίνα, από το 2011 και εντεύθεν, διέρχονται από το DuisPort, που έχει συνάψει στρατηγική συνεργασία με την COSCO, στο πλαίσιο του σιδηροδρομικού «δρόμου του μεταξιού» και τα φορτία διασπείρονται στο γειτονικά μεγάλα λιμάνια της Γερμανίας και Ολλανδίας. Το 2014 ο Κινέζος πρόεδρος Xi Jinping βρέθηκε στο DuisPort για να υποδεχθεί το πρώτο τραίνο από την Chongqing και όπως έγινε γνωστό σήμερα 35 με 40 εμπορικοί συρμοί ανά εβδομάδα πηγαίνουν στο Duisburg καταγράφοντας ετήσια διακίνηση της τάξης των 130.000 TEU's.

Σύμφωνα με τον κ. Βαμβακίδη προσεχώς θα επεκταθεί και προς το DuisPort η υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση του Πειραιά με άλλους σιδηροδρομικούς κόμβους- κέντρα logistics της Γερμανίας καθώς όπως ανέφερε τα εμπορεύματα που έρχονται με πλοία στον Πειραιά φτάνουν στις αγορές της Γερμανίας μέσα τέσσερις με πέντε ημέρες έναντι της εναλλακτικής θαλάσσιας οδού που κάνει τον περίπλοκο της Δ. Ευρώπης για να καταλήξει στα λιμάνια της Γερμανίας και Ολλανδίας. Μάλιστα ο κ. Βαμβακίδης ανέφερε και στοιχεία για τη συχνότητα των εμπορικών συρμών από τον Πειραιά προς την Ευρώπη η οποία χαρακτηρίζεται αξιοσημείωτη.

Ο Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics κ. Ν. Ροδόπουλος σημείωσε τα ακόλουθα:

"Το λιμάνι του Duisburg, το DuisPort αποτελεί μια ιδιάζουσα περίπτωση παραποτάμιου λιμένα ή inland port όπως αποκαλείται. Η συνάντηση και η παρουσίαση του επί 21 ετών προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Erich Staake, αποτελεί από μόνη της μια σημαντική εμπειρία. Δεν υπάρχει βέβαια μέτρο σύγκρισης αλλά υπάρχει σημαντική γνώση που μπορεί να οδηγήσει αποφάσεις και επενδύσεις – στους δικούς μας λιμένες – προς τη σωστή κατεύθυνση. Τελικά το DuisPort αποτελεί μια διασυνδεδεμένη συστάδα υπηρεσιών logistics που προσφέρονται στην Γερμανική βιομηχανία με καινοτομία και συνεχή εξέλιξη. Στέκομαι σε αυτό που ανέφερε εμφατικά «δεν είμαστε απλά ένα λιμάνι αλλά ένας οργανισμός που προσφέρει λύσεις στη βιομηχανία». Να σημειώσω ότι το λιμάνι είναι δημόσιας ιδιοκτησίας αλλά διοικείται με καθαρά όρους ιδιωτικής οικονομίας και με στελέχη της αγοράς."

ΟΛΒ: Ενίσχυση των δυνατοτήτων του λιμανιού του Βόλου



Προμήθεια αυτοκινούμενου γερανού και οχήματος στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Με ανακοίνωσή της η Ο.Λ.Β. Α.Ε. υποδέχθηκε με ιδιαίτερη ευχαρίστηση την Απόφαση του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, με την οποία εγκρίθηκε η ένταξη της χρηματοδότησης της επένδυσης προμήθειας αφενός ενός αυτοκινούμενου γερανού, μέγιστης ανυψωτικής ικανότητας 120 τόνων και αφετέρου ενός οχήματος στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τύπου Reach Stacker συνολικού προϋπολογισμού 3.500.000 € (προ Φ.Π.Α.), στο Ε.Σ.Π.Α./Π.Ε.Π. Θεσσαλίας 2014-2020.

Η εν λόγω ένταξη υλοποιήθηκε έπειτα από υποβολή σχετικής πρότασης (υπό τον τίτλο

«**ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΟΥ ΓΕΡΑΝΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ**»), η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 4125/2018 (Πρακτικό Νο 391/25-06-2018) ομόφωνη Απόφαση του Δ.Σ. της Ο.Λ.Β. Α.Ε., στα πλαίσια της υπ' αριθμ. Π049/472/22-02-2018 αντίστοιχης Πρόσκλησης που εξέδωσε η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης (Ε.Υ.Δ.) της Περιφέρειας Θεσσαλίας, με τίτλο «Αναβάθμιση Λιμενικών Εγκαταστάσεων ΔΕΔ-Μ της Περιφέρειας».

Το ποσοστό επιχορήγησης ανέρχεται στο 35% της συνολικής επένδυσης, δεδομένων των περιορισμών που υφίστανται από το ισχύον νομο-

θετικό πλαίσιο περί κρατικών ενισχύσεων, έπειτα και από σχετική γνωμοδότηση της αρμόδιας Ειδικής Υπηρεσίας Κρατικών Ενισχύσεων (Ε.Υ.Κ.Ε.).

Η προμήθεια του εν λόγω ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού αποκτά κομβική σημασία για τον Οργανισμό Λιμένος Βόλου, δεδομένου ότι θα είναι η πρώτη σοβαρή ενίσχυση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του εμπορικού λιμένα Βόλου, από τα τέλη της δεκαετίας του 1990! Η υλοποίηση της επένδυσης θα επιβεβαιώσει το ρόλο της Ο.Λ.Β. Α.Ε. ως ενός αξιόπιστου παρόχου, αμιγούς χαρακτήρα, λιμενικών υπηρεσιών, καθώς επίσης θα επαυξήσει, σε υπερδιπλάσιο βαθμό, τις σχετικές δυνατότητες παροχής των εν λόγω υπηρεσιών, απομειώνοντας ταυτόχρονα κινδύνους καθυστερήσεων και ακυρώσεων των τελευταίων, αλλά και βελτιώνοντας αισθητά την ποιότητά τους.

Για την ολοκλήρωση της προμήθειας απαιτείται η διεκπεραίωση των προβλεπόμενων, από την ισχύουσα, περί προμηθειών νομοθεσία, διεθνών διαγωνιστικών διαδικασιών

και η επιλογή του τρόπου κάλυψης του υπολειπόμενου ποσοστού (65%) της χρηματοδότησης της εν λόγω προμήθειας, η οποία, όμως, κρίνεται ευχερής δεδομένων των υψηλών ταμιακών διαθεσίμων και της άριστης χρηματοοικονομικής κατάστασης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. και λαμβανομένου υπόψη του χαρακτήρα της προμήθειας, η οποία αποτελεί μία σημαντική επένδυση επί παγίων περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού, η οποία θα επιδράσει ευλόγως ευεργετικά στις προσόδους, στο μερίδιο της αγοράς που διεκδικεί ο τελευταίος και στην εν γένει φήμη του.

Τέλος, η Διοίκηση του ΟΛΒ ευχαριστεί θερμά, τον Περιφερειάρχη κ. Κ. Αγοραστό και την Αντιπεριφερειάρχη Μαγνησίας κ. Δ. Κολυνδρίνη, καθώς και τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Περιφέρειας Θεσσαλίας, που αφουγκράστηκαν τις σχετικές ανάγκες και συνέδραμαν καταλυτικά στο όλο εγχείρημα, όπως επίσης και τα στελέχη της Ο.Λ.Β. Α.Ε. που εργάστηκαν επίμονα για την επιτυχή κατάληξη της ένταξης της επένδυσης στο Ε.Σ.Π.Α./Π.Ε.Π. Θεσσαλίας 2014-2020.

Κτίζει δύο cruise terminals η MSC στο Μαϊάμι

Ένα γιγάντιο κτίριο στο οποίο ουσιαστικά θα λειτουργήσουν δύο cruise terminals πρόκειται να κτίσει και στη συνέχεια να λειτουργήσει για λογαριασμό της η MSC στο λιμάνι του Μαϊάμι. Τη σχετική έγκριση για την εν λόγω επένδυση έλαβε η MSC από το συμβούλιο της κομητείας Μαϊάμι-Ντέιτ. Οι εγκαταστάσεις μετά την αποπε-

ράτωσή τους θα είναι ικανές να εξυπηρετήσουν ταυτόχρονα δύο mega cruise ships και σε ημερήσια βάση να καλύψουν την κίνηση 28.000 επιβατών. Ως γνωστόν το ναυπηγικό πρόγραμμα της MSC με ορίζοντα το 2027 θα προσθέσει δεκατρία νεότευκτα mega cruise ships τα οποία θα επεκτείνουν το στόλο της σε συνολικά 25 πλοία

και θα τριπλασιάσουν τη χωρητικότητα των φιλοξενούμενων, φτάνοντας πάνω από 5.000.000 επιβάτες το χρόνο. Στο διπλό cruise terminal η εταιρία σχεδιάζει να εισαγάγει αρκετές καινοτομίες ενώ η κατασκευή του θα συμβάλει και στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της στις αγορές της Β. Αμερικής.

ΜΕΛΗ Δ.Ν.Ε.

1. AMBOYΓEP M. Δ/ΧΟΙ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4227587	ΦΑΞ: 210 4227593	info@hamburgeltd.gr
2. ARKAS HELLAS NAYT. ΠΡΑΚΤ. S.A.	ΤΗΛ: 210 4599460	ΦΑΞ: 210 4599463	arkas@arkas-hellas.gr
3. BENIEPΗΣ NAYTILIAKH A.E.	ΤΗΛ: 210 4226808	ΦΑΞ: 210 4226818	Piraeus-marketing@venieris.gr
4. ΓΚΑΚ NAYTILIAKH A.E.	ΤΗΛ: 210 4140400	ΦΑΞ: 210 4140477	agency.gr@gac.com
5. INCHCAPE SHIPPING SERVICES S.A.	ΤΗΛ: 210 4146600	ΦΑΞ: 210 4224908	lsspiraeus@iss-shipping.com
6. CMA-CGM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4290011	ΦΑΞ: 210 4290091	pir.genmbox@cma-cgm.com
7. UNITED MARINE AGENCIES S.A.	ΤΗΛ: 210 4140600	ΦΑΞ: 210 4140677	pir.log@uma.gr
8. ΔΕΛΠΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4227400	ΦΑΞ: 210 4111897	info@delpa.gr
9. ZIM INTEGRATED NAYTILIAKES YΠHPEΣIEΣ EΛΛAΣ A.E.	ΤΗΛ: 210 4585800	ΦΑΞ: 210 4585900	Stirgr@otenet.gr
10. EVERGREEN SHIPPING AGENCY GREECE	ΤΗΛ: 2106 701842	ΦΑΞ: 216 701899	pir-logecs@evergreen-shipping.gr
11. ΕΥΡΟΣΟΥΝΤ NAYT. ΠΡΑΚΤΟΡ. Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4599692	ΦΑΞ: 210 4599906	info@eurosud.gr
12. COSCO SHIPPING LINES (GREECE) S.A.	ΤΗΛ: 210 4290810	ΦΑΞ: 210 4290808	info@cosco.gr
13. MSC GREECE S.A.	ΤΗΛ: 210 4145500	ΦΑΞ: 210 4119454	generic@mscgr.mscgva.ch
14. ΜΕΝΤΚΑΡΓΚΟ Δ. ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΣ NAYTILIAKH AE	ΤΗΛ: 210 4179470	ΦΑΞ: 210 4179540	Medcargo@otenet.gr
15. MAERSK ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 9473200	ΦΑΞ: 210 9400717	greopsmng@maersk.com
16. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΙΕΘΝΗ NAYTIKA ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 9400151	ΦΑΞ: 210 9409070	liner@economou.gr
17. ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ NAYT. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4111443	ΦΑΞ: 210 4102640	Prodromo@otenet.gr
18. ΡΟΥΣΣΟΥ ΑΦΟΙ NAYT. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4524951	ΦΑΞ: 210 4522019	Roussos@hol.gr
19. ΣΕΡΕΣ NAYTILIAKES ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΕ	ΤΗΛ: 210 4591000	ΦΑΞ: 210 4591935	dpt@seressa.com
20. ΤΑΡΡΟΣ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ NAYT. ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΤΗΛ: 210 4599460	ΦΑΞ: 210 4599463	kkonstas@tarros-ath.forthnet.gr
21. SPIRITWORLD NAYT/ΚΗ & ΔΙΑΜ/ΚΗ ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4138500		mspiridakos@spirit.world.gr
22. HAPAG-LLOYD OVERSEAS TRANSPORT (HELLAS) S.A.	ΤΗΛ: 210 4596000	ΦΑΞ: 210 4293858	hlot-hellas.general@hiag.com
23. ΣΗΓΚΑΛ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.	ΤΗΛ: 210 4291045	ΦΑΞ: 210 4290527	info@seagull.gr
24. ΣΗΜΠΙΛΙΤΥ Ε.Π.Ε.	ΤΗΛ: 210 4281870	ΦΑΞ: 210 4280130	info@seability.eu
25. GLOBAL MARITIME ENTERPRISES	ΤΗΛ: 210 4283783	ΦΑΞ: 210 4283793	info@glomar.gr
26. LINERGENTS NAYT. ΕΠΕ	ΤΗΛ: 210 4293018		anacreon@linergents.com



**Όραμα
Επένδυση
Ανάπτυξη
Αξιοπιστία**

**Διεκδικούμε την εμπιστοσύνη
της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας**



PIRAEUS CONTAINER TERMINAL S.A.

ο ΟΛΠ επενδύει στην **ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Το **λιμάνι του Πειραιά** με τη στρατηγική γεωγραφική του θέση, τη **δυναμική** που διαθέτει και τη **συνεχώς ανοδική του πορεία**, αποτελεί **μηχανή ανάπτυξης** της λιμενικής βιομηχανίας και της ελληνικής οικονομίας. Είναι ένα από τα **μεγαλύτερα επιβατικά και εμπορικά λιμάνια της Ευρώπης** με **υπεράσύγχρονες υποδομές και μηχανολογικό εξοπλισμό**, που λειτουργεί **365 μέρες το χρόνο, 24 ώρες το 24ωρο**. Με το υπό εκτέλεση επενδυτικό πρόγραμμα άνω των **€ 350 εκατ.**, στοχεύει στη καθιέρωσή του στο σημαντικότερο κέντρο διαμετακόμισης και logistics της **Μεσογείου**. Έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και έχει πιστοποιηθεί ως **οικολογικό λιμάνι (ECO PORT)**.

