



ΟΛΘ ΑΕ

**Βραβεία για
το περιβάλλον
και τα κέρδη**
σελ. 6

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ

**Ποιες είναι
οι προοπτικές
των ελληνικών
λιμένων**
σελ. 4-5

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ



**«Χτίζοντας»
προορισμούς**
σελ. 12

ΠΟΤΑΜΙΑ

**Πλοία σε
γλυκά νερά**
σελ. 13

ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Keep walking



Ερχεται η ώρα των αποφάσεων



Τι λένε οι παραγωγικοί φορείς για τις εξελίξεις (Επιμελητήρια - Επιχειρηματικοί Σύνδεσμοι)



Τι λιμάνι θέλουν οι χρήστες των υπηρεσιών του (Ναυτικοί πράκτορες - Εκτελωνιστές)

σελ. 3, 7-9



ΦΟΡΤΙΑ ΟΛΘ - 2012

Αυξημένη η διακίνηση

+7,45% τα κοντέινερ
+5,84% το συμβατικό φορτίο

σελ. 3



Σχέδια στην προβλήτα

Δύο περίπου χρόνια μετά την αποκάλυψη στους Θεσσαλονικείς και στους επισκέπτες της πόλης της «νέας» πρώτης προβλήτας του λιμανιού ο χώρος έχει εξελιχθεί σε έναν από τους πιο φιλόξενους και δημοφιλείς της παραλιακής ζώνης. Με δεδομένη, μάλιστα, την ανακατασκευή της Νέας Παραλίας, που σε σημαντικό ποσοστό παραμένει αποκλεισμένη για τους πολίτες, η προβλήτα αποτελεί λύση για όσους επιθυμούν μια ήσυχη βόλτα δίπλα στη θάλασσα, ιδιαίτερα το φετινό ήπιο σε γενικές γραμμές χειμώνα.

Εξίσου αξιοποιούν την προβλήτα τα σχολεία που επισκέπτονται καθημερινά τις εγκαταστάσεις της ΟΛΘ. Οι μαθητές αφού ενημερωθούν για τη λειτουργία του λιμανιού, αλλά και για θέματα που άπτονται της διακίνησης φορτίων και του διεθνούς εμπορίου, ξεναγούνται στα

κρηπιδώματα και πριν αποχωρήσουν απολαμβάνουν τη θέα της πόλης από τη θάλασσα. Το ίδιο συμβαίνει και με τους μαθητές που επισκέπτονται οργανωμένα τα μουσεία που βρίσκονται στην πρώτη προβλήτα, γνωρίζοντας έτσι και την εναλλακτική επιλογή του λιμανιού για όποιον θέλει μια άμεση σχέση με το υγρό στοιχείο και μάλιστα στην καρδιά της πόλης.

Τους ερχόμενους μήνες θα προχωρήσει το επόμενο στάδιο του σχεδιασμού για την πρώτη προβλήτα. Καταρχήν αναμένεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής, που θα δώσει μια διαφορετική, κοσμοπολίτικη, όψη στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Κυρίως, όμως, θα πιστοποιήσει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, που μέχρι σήμερα διακρίνεται για τη χαλαρότητά της. Κι αν είναι προικισμένη η Θεσσαλονίκη με το μεγαλύτερο μήκος θαλάσσιο μέτωπο

στην Ευρώπη.

Επίσης σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται και οι διαδικασίες για την ουσιαστική αξιοποίηση των πολιτιστικών υποδομών της προβλήτας. Με στόχο να αποκτήσει η περιοχή ακόμη περισσότερη «ζωή», αλλά και να αποδοθεί στους πολίτες ένα πολύ σοβαρό πολιτιστικό απόθεμα που «λιμνάζει» εδώ και χρόνια, η διοίκηση της ΟΛΘ εξετάζει προτάσεις για τους κλειστούς χώρους και σύντομα θα καταλήξει σε αποφάσεις.

Σε πολλές πόλεις στον κόσμο το λιμάνι ενέχει θέση επίκεντρου όχι μόνο στην οικονομική, αλλά και στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή. Κάτι λογικό, αν σκεφτεί κανείς τη δύναμη που έχει το υγρό στοιχείο σε όλα τα επίπεδα. Στη Θεσσαλονίκη αυτό το έχουμε πετύχει εν μέρει. Υπάρχει δρόμος πολύς μπροστά. Η προσπάθεια συνεχίζεται...



EDITORIAL

port.thess

Διμηνιαία έκδοση της ΟΛΘ ΑΕ
Διατίθεται δωρεάν
Φύλλο 15
Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2013

Ιδιοκτησία: ΟΛΘ ΑΕ

Υπεύθυνος από το νόμο: Στέλιος Αγγελούδης,
διευθύνων σύμβουλος ΟΛΘ ΑΕ

Διεύθυνση: Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων

ΟΛΘ ΑΕ - Α΄ προβλήτα

ΤΘ 104.67 - ΤΚ 54.110, Θεσσαλονίκη

Τηλ. 2310.593.128, fax: 2310.510.500,

e-mail: portthess@thpa.gr

Επιμέλεια κειμένων: Γιώργος Μητράκης

Διόρθωση κειμένων: Δώρα Καραγεωργίδου

Γραφιστική επιμέλεια: Βίκη Σπανού

Εκτύπωση:

«Φίλιππος» - Εκδοτική Βορείου Ελλάδος ΑΕ

Ωρα αποφάσεων

Τι κληρονομεί το 2012 στο 2013 – Γιατί στην ΟΛΘ ΑΕ υπάρχει απόλυτη αισιοδοξία για την ανάπτυξη του λιμένα

Το 2012 ήταν μια δύσκολη, αλλά ταυτόχρονα δημιουργική και αποδοτική χρονιά για την ΟΛΘ ΑΕ. Η διακίνηση από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυξήθηκε αισθητά, ενώ και τα οικονομικά της εταιρίας είναι καλύτερα από ποτέ στην πρόσφατη ιστορία της.



Το **Στέλιο Αγγελούδη** Πρόεδρο και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΟΛΘ ΑΕ

Παρά την οικονομική κρίση και την ύφεση που έχουν σαφή αρνητική επίπτωση στο εμπόριο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταφέρνει να αξιοποιεί την πλεονεκτική του γεωγραφική θέση και την καλή του οργάνωση, ώστε να εξυπηρετεί τα φορτία της Βόρειας Ελλάδας και της Νοτίου Βαλκανικής.

Κατά τη διάρκεια της περασμένης χρονιάς η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ εξακολούθησε να εφαρμόζει πελατοκεντρική πολιτική. Βαθιά πεποίθηση όλων όσοι βρίσκονται στη διοίκηση του λιμένα είναι ότι η καλή λειτουργία των λιμενικών εργασιών συνιστά υποχρέωση απέναντι στους χρήστες, αλλά και γενικότερα στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής. Ως γνωστόν ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας διέρχονται με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο από τα ντοκ του λιμανιού, που παραμένει σταθερά όχι μόνο ο πλέον εύρωστος οικονομικός πνεύμονας της Θεσσαλονίκης, αλλά και το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής στην πορεία προς την οικονομική ανάπτυξη. Στο λιμάνι γίνονται πολλά, αλλά οι προκλή-

σεις για περισσότερα είναι μπροστά μας.

Με αυτά τα δεδομένα η κληρονομιά που παραλαμβάνει το 2013 είναι μεγάλη. Η ενίσχυση των υποδομών, η ενδυνάμωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και η καθημερινή βελτίωση της λειτουργίας του λιμανιού συνιστούν απόλυτη προτεραιότητα της διοίκησης. Ο σχεδιασμός που υπάρχει –και είναι γνωστός από καιρό– θα υλοποιηθεί κανονικά. Αν και ποτέ δε λείπουν κάποιες καθυστερήσεις, που οφείλονται –κυρίως– στις διαδικασίες που απαιτούνται από τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού και της διαφάνειας, ότι έχει προγραμματιστεί θα προχωρήσει, όπως ακριβώς συμβαίνει τα τελευταία χρόνια, περίοδος κατά την οποία οι εξαγγελίες και τα έργα της διοίκησης συμπίπτουν σχεδόν απολύτως.

Συγχρόνως το 2013 είναι η χρονιά κατά την οποία θα αρχίσουν να εφαρμόζονται οι στρατηγικοί σχεδιασμοί του βασικού μετόχου της ΟΛΘ ΑΕ, δηλαδή του ελληνικού Δημοσίου διά του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου. Όπως έχει διακηρύξει η κυβέρνηση, το σχέδιο για την ΟΛΘ ΑΕ είναι να προχωρήσει η παραχώρηση της διαχείρισης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Σήμερα όλοι όσοι κινούνται πέριξ του λιμένα αναγνωρίζουν ότι η ύπαρξη μιας ισχυρής δημόσιας αρχής και η εμπλοκή ιδιωτών στις λιμενικές εργασίες είναι ο καταλληλότερος συνδυασμός για την ανάπτυξη. Κι αυτό διότι η παρουσία ενός



μεγάλου παρόχου στη Θεσσαλονίκη θα προσφέρει τεχνογνωσία, πρόσθετα φορτία, αλλά και επενδυτικά κεφάλαια που θα βοηθήσουν στην αλλαγή κλάσης του λιμανιού και τον προβιβασμό του σε λιμάνι «τρίτης γενιάς», επ' ωφελεία του συνόλου της οικονομίας της περιοχής και τελικά της εθνικής οικονομίας. Η ώρα για αποφάσεις –και κυρίως για την υλοποίηση αυτών των αποφάσεων– έφτασε. Σε αυτή τη διαδικασία η ΟΛΘ ΑΕ προσέρχεται πανέτοιμη και απολύτως εξοπλισμένη, έχοντας ως παρακαταθήκη τη μεγάλη εμπειρία των στελεχών και των εργαζομένων της. Ως δημόσια αρχή θα συμβάλει δημιουργικά, ώστε οποιαδήποτε επιλογή της κυβέρνησης να εφαρμοστεί με δημιουργικό τρόπο, καθώς από την ανάπτυξη και την πρόοδο όλοι θα βγουν ωφελημένοι.

Αύξηση διακίνησης φορτίων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Πολύ ικανοποιητικά εξελίχθηκε η πορεία της διακίνησης εμπορευμάτων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το 2012. Παρά την ύφεση της ελληνικής οικονομίας, που επηρεάζει αρνητικά τόσο την παραγωγή όσο και το εμπόριο η διακίνηση από τα κρηπιδώματα της ΟΛΘ ΑΕ αυξήθηκε αισθητά τον περασμένο χρόνο, καθώς σε πολύ καλά επίπεδα διαμορφώθηκε η κίνηση από και προς τις περιοχές της Νότιας Βαλκανικής, που αξιοποιούν τόσο το στρατηγικό σημείο, όσο και το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Από το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων της ΟΛΘ ΑΕ το 2012 διακινήθηκαν 317.900 TEUs, αυξημένα κατά

7,45% έναντι των 295.870 TEUs, που διακινήθηκαν το 2011. Από το σύνολο των κοντέινερ που διακινήθηκαν από τη Θεσσαλονίκη το 2012 τα 34.792 TEUs αφορούσαν transit φορτία και τα 298 TEUs αφορούσαν transshipment (από πλοίο σε πλοίο) φορτία.

Ταυτόχρονα, την περσινή χρονιά, από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διακινήθηκαν συνολικά 13.846.419 τόνοι εμπορευμάτων, ποσότητα αυξημένη κατά 5,84% έναντι των 13.082.872 τόνων, που διακινήθηκαν το 2011. Ιδιαίτερως αυξημένη ήταν η διακίνηση του χύδην ξηρού φορτίου, που το 2012 διαμορφώθηκε στους 3.650.332 τόνους, καταγράφοντας αύξηση 12,26% έναντι των 3.251.609 τόνων του 2011.

Σχολιάζοντας τα μεγέθη της διακίνησης του 2012, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΘ ΑΕ, Στέλιος Αγγελούδης σημείωσε τα ακόλουθα: «Η προσπάθεια που καταβάλλουν η διοίκηση και οι εργαζόμενοι της ΟΛΘ ΑΕ με τη συμπαράσταση των χρηστών του λιμένα αποδίδει. Πέρα από την εξυπηρέτηση των φορτίων που αφορούν την Κεντρική Μακεδονία και την ευρύτερη Βόρεια Ελλάδα, η ΟΛΘ ΑΕ προσπάθησε και πέτυχε να αυξήσει τη ροή εμπορευμάτων από και προς τη Νότια Βαλκανική, μια περιοχή που μπορεί να θεωρείται ζωτικός χώρος για τη Θεσσαλονίκη, αλλά τα τελευταία χρόνια εξυπηρετείται και από άλλα λιμάνια των Βαλκανίων. Η προσπάθεια θα συνεχιστεί και το 2013 με αμείωτη ένταση».

Λιμάνια και συνδυασμένες

Ποιες είναι οι προοπτικές των ελληνικών λιμένων, σύμφωνα

Του Ελευθέριου Θ. Ιακώβου*
eiakovou@auth.gr

Η παγίωση εφοδιαστικών αλυσίδων (EA) με παγκόσμιο αποτύπωμα μέσω της πρακτικής του Global Build, Global Sell, Global Source, η συνεπακόλουθη αύξηση του διασυνοριακού εμπορίου, η συνεχής μείωση του κύκλου ζωής των προϊόντων, και η αύξηση του παγκόσμιου ανταγωνισμού σηματοδοτούν ακριβώς το στρατηγικό ρόλο των Logistics ως δυνητική πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για μια χώρα.

σε αυτό εξαρτάται από την ποιότητα των υποδομών της και την αποτελεσματικότητα των θεσμικών της οργάνων και των πολιτικών της. Για τις χώρες με αναποτελεσματικούς συνδέσμους με αυτά τα παγκοσμιοποιημένα δίκτυα εφοδιαστικών αλυσίδων το κόστος περιθωριοποίησης είναι πια απαγορευτικό.

Τι είδε η Παγκόσμια Τράπεζα

Με αφορμή την πρόσφατη (21/1/2013) και πολύ σημαντική σύσκεψη με ομάδα της Παγκόσμιας Τράπεζας που είχαμε στον ΟΛΘ (με συμμετοχή και του Σ.Ε.Β.Ε., Ελληνο-Τουρκικού Επιμελητηρίου Β. Ελλάδος, του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης και της Ομοσπονδίας Ναυτικών Πρακτόρων Ελλάδος) είναι ίσως ενδιαφέροντα τα παρακάτω. Η Παγκόσμια Τράπεζα για πρώτη φορά το 2007 αξιολόγησε χρησιμοποιώντας ποσοτικούς όσο και ποιοτικούς δεί-

Γερμανία, ηγέτιδα στη μελέτη του 2010. Στην 2η θέση βρίσκεται το Χονγκ Κονγκ και ακολουθούν Φινλανδία, Γερμανία, Ολλανδία, Δανία, Βέλγιο, Ιαπωνία, Η.Π.Α. και στη 10η θέση το Ηνωμένο Βασίλειο.

Εφοδιαστικές αλυσίδες

Οι μελέτες αυτές είναι πολύ σημαντικές μιας και εκτός της σχετικής αξιολόγησης και κατάταξης, τεκμηριώνουν σε στρατηγικό επίπεδο τον ρόλο των εφοδιαστικών αλυσίδων και των logistics στην ανταγωνιστικότητα των εθνικών οικονομιών. Αποτέλεσαν μάλιστα εφελτήριο για την έναρξη διαλόγου σε πολλές χώρες (όχι δυστυχώς για την Ελλάδα...) μεταξύ των κυβερνήσεων, του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα για την ανάληψη μέτρων για την αντιμετώπιση logistics bottlenecks, και την διευκόλυνση του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου.

ακών διαδικασιών (χρόνος, πολυπλοκότητα, αξιοπιστία), (2) την ποιότητα μεταφορικών και διασυνοριακών υποδομών (λιμένες, σιδηρόδρομος, οδικό δίκτυο, ICT), (3) την ευκολία δημιουργίας ανταγωνιστικά κοστολογημένων φορτίων, (4) την ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης εμπορευμάτων, (5) τη συχνότητα με την οποία τα εμπορεύματα φτάνουν στον προορισμό τους την προγραμματισμένη ή προσδοκίμη χρονική περίοδο και (6) την ανταγωνιστικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών logistics ανά χώρα.

Η Ελλάδα υποχρεί

Η μελέτη αναδεικνύει μεταστροφή της τάσης σύγκλισης του δείκτη όπως είχε φανεί στις δύο προηγούμενες. Αναφέρονται επίσης χαρακτηριστικές εθνικές πρωτοβουλίες: το Μαρόκο δημιούργησε εθνικό οργανισμό (με συμμετοχή και του ιδιωτικού τομέα) για την ανάπτυξη των logistics, η Ινδονησία και η Μαλαισία αναπτύσσουν εθνικές στρατηγικές logistics ενώ και η Νότια Αφρική δημοσιεύει πια ετήσια έκθεση για την κατάσταση του κλάδου (στα πρότυπα των Η.Π.Α.).

Η Ελλάδα συνεχίζει την πτωτική της τάση όντας στην 69η θέση (από την 54η το 2010 και την 29η θέση το 2007!). Η πρωτοκαθεδρία της Τουρκίας στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης είναι πια τεκμηριωμένη (στην 27η θέση σήμερα από την 39η το 2010). Καμία έκπληξη για τους ανθρώπους που παρακολουθούν το παγκόσμιο περιβάλλον (ίσως έκπληξη να είναι για αυτούς που συστηματικά αγνοούσαν τις συνέπειες των «λευκών απεργιών» στα μεγάλα λιμάνια της χώρας, ή την υποβάθμιση του ρόλου των εμπορευματικών μεταφορών από την TRAINOSE...).

Εθνική στρατηγική

Πέραν όμως της διάγνωσης των προβλημάτων, η Παγκόσμια Τράπεζα δίνει και κατευθύνσεις για το ποια θα πρέπει να είναι η εθνική στρατηγική που θα οδηγήσει στην αναβάθμιση μιας χώρας, όχι φυσικά μόνο σε επίπεδο δεικτών, αλλά και ουσιαστικά στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι κατευθύνσεις αυτές προβλέπουν ότι στις παραδοσι-



Στην καρδιά του σημερινού περιβάλλοντος μεταφορικές εταιρίες - 3PL, ταχυμεταφορείς και διαμεταφορείς (freight forwarders) – συνδέουν προμηθευτές, παραγωγούς και καταναλωτές σε ένα "φυσικό διαδίκτυο" (physical internet). Η ικανότητα μιας χώρας να έχει πρόσβαση

κτες την αποδοτικότητα των συστημάτων Logistics για 155 χώρες εισάγοντας τον δείκτη Logistics Performance Index και ακολούθησαν με επικαιροποιημένες μελέτες το 2010 και με την τελευταία με τίτλο «Connecting to Compete» το 2012. Η κατάταξη του 2012 βρίσκει στην κορυφή τη Σιγκαπούρη που έτσι ξεπέρασε τη

Η αξιολόγηση βασίστηκε σε 6.000 εθνικές αξιολογήσεις από 1.000 περίπου διεθνείς εταιρίες διαμεταφοράς, logistics service providers και 3PL. Στο τέλος η ποσοτικοποίηση του δείκτη LPI (Logistics Performance Index) βασίστηκε στις ακόλουθες έξι παραμέτρους κόστους και ποιότητας: (1) στο επίπεδο των τελωνει-

μεταφορές

με την Παγκόσμια Τράπεζα

ακές παρεμβάσεις για τη διευκόλυνση εμπορίου (υποδομές και συστήματα πληροφορικής τελωνείων) πρέπει να προστεθούν δράσεις που εστιάζουν:

- Πρώτον, στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών Logistics και
- Δεύτερον, στη βελτίωση της προβλεψιμότητας και αξιοπιστίας των ΕΑ.
- Οι παρεμβάσεις πρέπει να είναι ολιστικές και όχι αποσπασματικές, η εφαρμογή τους απαιτεί συναίνεση κοινωνικών εταίρων και φυσικά δεν υπάρχει μια βέλτιστη στρατηγική που μπορεί να μεταφερθεί από χώρα σε χώρα χωρίς προσαρμογές.

Ανάπτυξη νέου τύπου

Η ανάπτυξη που έρχεται για τη χώρα μας δε θα μοιάζει με την παλιά. Θα βασίζεται στο υψηλής ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό της περιοχής (καινοτομία) και στη γεωγραφικά κομβική θέση της, προσφέροντας υπηρεσίες Logistics και Διαμετακόμισης. Οι τελευταίες θα βασίζονται στην ανάγκη για την ταχεία προώθηση containers με block τρένα στη βαλκανική ενδοχώρα, και στη σύνδεση με την Κεντρική Ευρώπη μέσω των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας, με την Εγνατία (και ίσως μια μέρα με τη σιδηροδρομική εκδοχή της) από και προς την Τουρκία. Τα παραπάνω τεκμηριώνονται και από την πρόσφατη μελέτη της McKinsey για την ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία στην Ελλάδα που έγινε για λογαριασμό του ΣΕΒ. Σύμφωνα με τη μελέτη, ένας από τους δυνητικούς πόλους ανάπτυξης της χώρας είναι η δημιουργία Περιφερειακών Διαμετακομιστικών Κόμβων (τόσο διαμετακομιστικής/trans-shipment όσο και εμπορευματικής πύλης/gateway), καθώς η περιοχή μας διατρέχεται από μία εκ των τριών σημαντικότερων διηπειρωτικών θαλάσσιων διαδρομών παγκοσμίως με 19 εκατομμύρια TEUs για το 2009 και με αυξητικές τάσεις.

Ο καταλυτικός ρόλος των λιμένων

Κρίσιμος είναι ο ρόλος των ελληνικών λιμανιών. Σήμερα ανταγωνιστικά λιμάνια στην ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης, όπως της Βάρνας (Βουλγαρία), της

Κωσταντζα (Ρουμανία) και του Αμπαρλί (Τουρκία) έχουν σαφέστατα καλύτερη επιχειρησιακή σταθερότητα, ευελιξία, έως και 50% (!) χαμηλότερο χρόνο φορτοεκφόρτωσης και τελωνειακού ελέγχου (βλ. McKinsey) ενώ υποστηρίζονται με καλύτερα συστήματα διατροπικής (intermodal) μεταφοράς. Αποτέλεσμα: τα λιμάνια αυτά επιτρέπουν ταχύτερη και πιο συνεπή και αξιόπιστη παράδοση των εμπορευμάτων (door-to-door) στον τελικό τους προορισμό από ό,τι τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά.

Ανταγωνιστικός κόμβος

Ειδικότερα για τα Λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θεωρώ ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., αλλά και της Ο.Λ.Π. Α.Ε. παρά την παρουσία της Cosco, πρέπει να βασιστεί στην παρουσία του λιμένα ως ανταγωνιστικού και αξιόπιστου κόμβου ενταγμένου σε διεθνοποιημένα δίκτυα παραγωγής και διανομής (physical internet). Ανεξάρτητα από τη μορφή διαχείρισης του Σ.ΕΜΠΟ. (είτε όντας landlord είτε service port) οι λιμένες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, logistics/ υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (συσκευασία/ανασυσκευασία, διαχείριση αποθεμάτων, ελαφρά συναρμολόγηση, ετικετοποίηση, ποιοτικό έλεγχο προϊόντων κ.λπ.). Πρόσθετα, θα πρέπει να σχεδιάζει για την προστασία του περιβάλλοντος, να απλουστεύει τις διαδικασίες του προς το χρήστη, να ενοποιεί οριζόντια τις καθετοποιημένες οργανωτικές του μονάδες, αλλά και να πιέζει για την αποτελεσματική συνεργασία με τον ΟΣΕ. Βέβαια είναι κατανοητό πως ένας τέτοιος στρατηγικός σχεδιασμός δυσχεραίνεται σημαντικότερα από τα τεράστια προβλήματα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη μείωση της δραστηριοποίησης της στον χώρο των εμπορευματικών μεταφορών ιδιαίτερα στη Βόρεια Ελλάδα.

Λιμάνι - πύλη

Ειδικά για το Λιμένα Θεσσαλονίκης, πιστεύω ακράδαντα στην δυναμική του ως gateway port για την ευρύτερη περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης. Σήμερα η χώρα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι έχοντας την ανάγκη να αξιοποιήσει άμεσα τα σοβαρά ανταγωνιστικά



της πλεονεκτήματα ξεφεύγοντας από ιδεοληψίες και στρεβλώσεις του παρελθόντος. Λαμβάνοντας υπόψη και τις επενδύσεις των ανταγωνιστικών λιμανιών, θεωρώ ότι είναι απαραίτητη η τεχνογνωσία και η δυναμική ενός παγκόσμιου παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και στη Θεσσαλονίκη.

Λιμάνια Β. Ελλάδας

Αντίστοιχη δυναμική για πρόσθετες επενδύσεις και ανάπτυξη παρουσιάζουν και άλλοι λιμένες της Βόρειας Ελλάδος λόγω της ολοκλήρωσης της Εγνατίας οδού. Ενδεικτικά, το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας με την ολοκλήρωση των εργασιών επέκτασής του και τη δημιουργία ενός κατάλληλου Εμπορευματικού Κέντρου (Logistics Center) έχει τη δυνατότητα να αναδειχθεί ως κορυφαίος κόμβος εξαγωγικών φορτίων των χωρών

της Ν.Α. Ευρώπης προς χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Εν κατακλείδι, είναι πια αποδεκτό διεθνώς πως ένας μεμονωμένος λιμένας είναι σε ευάλωτη θέση, ενώ μόνον η ένταξη σε ευρύτερα συνεργατικά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών θα φέρει πραγματική ανάπτυξη. Η ελληνική κοινωνία θα πρέπει να ξεπεράσει τους όποιους αυτισμούς της και να αποφασίσει αν πραγματικά επιθυμεί την ανάπτυξη των δύο μεγάλων λιμένων μας μέσα στα συγκεκριμένα στενά χρονικά περιθώρια που η δημοσιονομική κρίση και ο έντονος ανταγωνισμός οριοθετούν. Από την άλλη μεριά, χρέος της Πολιτείας είναι να ενημερώσει σοβαρά όλους τους κοινωνικούς εταίρους και ιδιαίτερα τους εργαζόμενους και να σχεδιάσει μεθοδικά, προσεκτικά αλλά και με διαφάνεια.

* Ο Ελευθέριος Θ. Ιακώβου είναι καθηγητής του Α.Π.Θ. Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος. Πρόεδρος Δ.Σ. της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας Α.Ε.

Μία από τις καλύτερες εταιρίες του ελληνικού Δημοσίου

Για μία ακόμη χρονιά οι αναγνώστες του περιοδικού «ΧΡΗΜΑ» και της ηλεκτρονικής εφημερίδας «ΧΡΗΜΑ week» επέλεξαν την ΟΛΘ ΑΕ ως μία από τις καλύτερες εταιρίες του Δημοσίου, που είναι εισηγμένες στο ελληνικό χρηματιστήριο.

Η ψηφοφορία έγινε on line στην ιστοσελίδα www.hrma.gr και τα σχετικά βραβεία με την επωνυμία «Επιχειρηματικά Βραβεία ΧΡΗΜΑ – Γεώργιος Ουζούνης» δόθηκαν χθες βράδυ. Εκ μέρους της ΟΛΘ ΑΕ τη διάκριση παρέλαβε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας Στέλιος Αγγελούδης.

Οι παράγοντες που αξιολογήθηκαν είναι η πορεία των οικονομικών επιδόσεων, η σταθερότητά τους, η διεύρυνση των μεριδίων αγοράς, η ευελιξία της εταιρίας στις αλλαγές του εξωτερικού περιβάλλοντος, η χρηματιστηριακή πορεία και η σχέση με τους επενδυτές και ο βαθμός εξυπηρέτησης των πελατών.

Σε δηλώσεις του μετά την απονομή ο πρόεδρος της ΟΛΘ ΑΕ Στέλιος Αγγελούδης σχολίασε: «Το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η ΟΛΘ ΑΕ διακρίνεται σταθερά ως μία από τις καλύτερες εταιρίες δημοσίου συμφέροντος της χώρας δεν είναι τυχαίο, αλλά αποτέλεσμα συγκεκριμένων επιλογών για τη λειτουργική αναβάθμιση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Η διάκριση αυτή ανήκει σε όλους. Στη διοίκηση και τους εργαζομένους της εταιρίας, αλλά και τους χρήστες



Ο Πρόεδρος της ΟΛΘ ΑΕ Στέλιος Αγγελούδης παραλαμβάνει τη διάκριση του περιοδικού «ΧΡΗΜΑ»

του λιμένας, οι οποίοι με τη συμπεριφορά και τις ιδέες τους συμβάλλουν στη βελτίωση της καθημερινότητας

στα κρηπιδώματα και στα γραφεία της ΟΛΘ, επ' ωφελεία του έργου που παράγεται».

Τρία βραβεία για το περιβάλλον

Στο διαγωνισμό Environmental Awards 2013 τιμήθηκε η ΟΛΘ

Τρία βραβεία απέσπασε η ΟΛΘ ΑΕ στον διαγωνισμό Environmental Awards 2013, όπου βραβεύθηκαν βέλτιστες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος και την αειφορία. Ο θεσμός διοργανώνεται από το περιοδικό «Plant Management». Η απονομή των βραβείων πραγματοποιήθηκε σε ειδική τελετή στις 18 Δεκεμβρίου 2012 και για λογαριασμό της ΟΛΘ τα παρέλαβε ο διευθυντής ανάπτυξης της εταιρίας Παναγιώτης Θεοδοσιού.

Η ΟΛΘ ΑΕ έλαβε τα εξής βραβεία:

- Waste management-Port recycling για το ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανακύκλωσης συσκευασιών που εφαρμόζει με μεγάλη επιτυχία τα τρία τελευταία χρόνια.
- Sustainable Built Environment-Bioclimate Regeneration για τη δράση δενδροφύτευσης περι-



Στιγμιότυπο από την τελετή απονομής των βραβείων του περιοδικού «Plant Management»

χών περιμετρικά του λιμένα που συμβάλλει τόσο στην βιοκλιματική αναδιαμόρφωση όσο και στην μείωση των φορτίων σκόνης που δημιουργούνται από την λιμενική δραστηριότητα.

- Sustainable Infrastructure Development – Marine Works για το έργο της διασύνδεσης των κτιρίων του Α' προβλήτα του λιμένα με το δίκτυο φυσικού αερίου

και την εγκατάσταση του απαραίτητου εξοπλισμού, έργο το οποίο συνέβαλε σημαντικά στην μείωση των αέριων ρύπων.

Τα τρία βραβεία επιβεβαιώνουν την προσήλωση και τις καλές πρακτικές της εταιρίας για την προστασία του περιβάλλοντος και ενθαρρύνουν την ανάληψη νέων πρωτοβουλιών και δράσεων.



Keep walking

Πώς κρίνουν το σήμερα και τι λένε για το μέλλον του λιμανιού οι παραγωγικοί φορείς της Θεσσαλονίκης

Keep walking θα πει προχωράμε μπροστά. Ως διεθνής έκφραση είναι απολύτως ταιριαστή με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έναν κατ'εξοχήν διεθνοποιημένο χώρο της οικονομίας, του εμπορίου και του πολιτισμού. Σε ό,τι αφορά την ουσία, περιγράφει με ακρίβεια το μέλλον του λιμένος, που βρίσκεται σε κομβικό σημείο, αφού οι εξελίξεις του επόμενου διαστήματος θα σφραγίσουν τη μελλοντική πορεία του.

Στη συγκεκριμένη συγκυρία το «port.thess» απευθύνθηκε στους παραγωγικούς φορείς της Θεσσαλονίκης, αλλά και στους χρήστες του λιμανιού, ζητώντας τις απόψεις τους.

Για το λιμάνι του σήμερα, δηλαδή το λιμάνι που έχουμε και για το λιμάνι του μέλλοντος, δηλαδή το λιμάνι που θέλουμε. Από τις απαντήσεις προκύπτουν αβίαστα τα ακόλουθα συμπεράσματα.

Πρώτον, όλοι αναγνωρίζουν τον μείζονα ρόλο του λιμένος στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας.

Δεύτερον, τα τελευταία χρόνια η εικόνα και –κυρίως– η αποδοτικότητα του λιμένος έχει βελτιωθεί χάρη στις

προσπάθειες της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ, καθώς πολλά από τα προβλήματα της καθημερινότητας έχουν λυθεί.

Τρίτον, η ώρα για το μεγάλο άλμα του λιμένος έφτασε. Παρά την κρίση όλοι αναγνωρίζουν ότι η οργανωτική αναδιάρθρωση και η συμμετοχή ιδιωτών σε ορισμένες λιμενικές εργασίες θα δώσουν μεγάλη ώθηση. Η τεχνολογία, τα κεφάλαια και το πελατολόγιο θα ενισχύσουν την εικόνα του λιμανιού –κυρίως του ΣΕΜΠΟ– σε πολύ μεγάλο βαθμό, παγιώνοντας την υπεροχή του στην ευρύτερη περιοχή. Ταυτόχρονα, θα αναδειχθεί πανηγυρικά η στρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης στο πεδίο του διαμετακομιστικού εμπορίου και των συνδυασμένων μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ηρθε η ώρα για βήματα μπροστά



*Απόστολος Δεμερτζιάς,
πρόεδρος Συλλόγου
Ναυτικών Πρακτόρων
Θεσσαλονίκης*

Σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξαντλεί τις δυνατότητές του μέσα στο υφιστάμενο πλαίσιο λειτουργίας του. Η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ κάνει ό,τι μπορεί διαχειριζόμενη μια κατάσταση που υπάρχει και ανταποκρινόμενη στα αιτήματα των χρηστών, όπου αυτό είναι δυνατό. Εμείς, όμως, οι επαγγελματίες των θαλασσιών μεταφορών θέλουμε κάτι διαφορετικό. Ή μάλλον θέλουμε να γίνουν βήματα μπροστά. Ονειρευόμαστε ένα λιμάνι σύγχρονο, που να μπορεί να ανταποκριθεί στις σημε-

ρινές ανάγκες της ναυτιλίας. Να αποφασίζει γρήγορα και να κάνει επενδύσεις την ώρα που τις χρειάζεται. Η επέκταση του βου προβλήτα, τόσο από την πλευρά του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κοντέινερ, όσο και από την πλευρά του κρηπιδώματος 24 για τα μεταλλεύματα και τα άλλα χύδην φορτία συνιστά επιτακτική ανάγκη. Ωστε να προσεγγίζουν στο λιμάνι μεγαλύτερα καράβια, με περισσότερο φορτίο και μεγαλύτερη μεταφορική δυνατότητα. Δυστυχώς ως φορείς, αλλά και ως πελάτες του λιμένος, στα προηγούμενα χρόνια τρεις φορές έχουμε παραστεί σε εγκαίνια του έργου, το οποίο δεν έχει προχωρήσει και φυσικά δεν έχει ολοκληρωθεί.

Χρειάζεται ακόμη βελτίωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και μεγαλύτερη ευελιξία στις εργασιακές

σχέσεις. Θα αναφέρω ένα παράδειγμα του τι ισχύει σήμερα στο ΣΕΜΠΟ. Υπάρχουν τέσσερις γερανογέφυρες, που ποτέ δε λειτουργούν όλες μαζί, ακόμη κι όταν υπάρχει ανάγκη. Το πρωί δουλεύουν μέχρι τρεις και το βράδυ μέχρι δύο, με αποτέλεσμα να καθυστερεί η φορτοεκφόρτωση. Επαναλαμβάνω ότι η σημερινή διοίκηση κάνει ό,τι μπορεί εντός του υφιστάμενου πλαισίου, αλλά ήρθε η ώρα να πάμε παρακάτω. Είναι η κατάλληλη στιγμή να προχωρήσει η παραχώρηση σε ιδιώτη αρχικά της λειτουργίας του σταθμού διακίνησης των κοντέινερ και αργότερα και κάποιων άλλων λιμενικών εργασιών. Για να γίνουν επενδύσεις και να έρθουν περισσότερα φορτία. Αλλιώς δεν έχουμε λιμάνι που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς

Σε ιδιώτες οι λιμενικές εργασίες



*Κώστας Καρούλης,
πρόεδρος του Συλλόγου
Εκτελωνιστών
Θεσσαλονίκης*

Οι αποκρτικοποιήσεις των δημοσίων επιχειρήσεων ως συμβολή στην προσπάθεια για την έξοδο της χώρας μας από την κρίση αποτελούν αναγκαία πολιτική προϋπόθεση για την αναπτυξιακή επανεκκίνηση της οικονομίας.

Τι συμβαίνει με τα μεγάλα λιμάνια της χώρας και ειδικά τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ; Ποια είναι η ευρωπαϊκή αλλά και η διεθνής εμπειρία ως προς το καθεστώς ιδιοκτησίας και το μοντέλο λειτουργίας τους;

Ποια είναι η σχέση μεταξύ Δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα στο ευρωπαϊκό και διεθνές λιμενικό σύστημα;

Ποιους πελάτες διαχειρίζονται; Είναι πολλοί ή συγκεκριμένες εταιρίες (MSC, COSCO, MAERSK κ.λπ.);

Το κυρίαρχο μοντέλο στην Ευρώπη αλλά και στους πετυχημένους παγκόσμιους λιμένες βασίζεται στη συνύπαρξη του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα. Δηλαδή διοικούμενοι από δημόσιες λιμενικές αρχές με αυτόνομη εταιρική οντότητα, οι λιμένες συνάπτουν συμβάσεις και συνεργασίες με ιδιώτες για συγκεκριμένες υπηρεσίες.

Η τυφλή ιδιωτικοποίηση και η απόδοση του 100% σε

έναν ιδιώτη ικανοποιεί μια εισπρακτική ανάγκη, αλλά υποθηκεύει σημαντικές υποδομές της χώρας. Αρα ο δημόσιος έλεγχος των λιμανιών –εννοείται και του λιμανιού της Θεσσαλονίκης- και η συνεργασία με ιδιώτες επενδυτές είναι η ενδεδειγμένη λύση. Επίσης, ζητούμενο και απαίτηση όλων των θεσμικών φορέων είναι η εργασιακή ειρήνη.

Πέραν του μικτού συστήματος λειτουργίας (Δημόσιο – ιδιώτες) στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να βελτιώνονται διαρκώς οι εγκαταστάσεις του, αλλά και να δημιουργηθούν κατά τομείς και είδος εμπορευμάτων mini logistics center, όπως για παράδειγμα ψυγεία δι-

αλογής φρούτων και σιλό δημητριακών.

Ταυτόχρονα είναι απαραίτητο να προχωρήσουν άμεσα τα έργα επέκτασης του βου προβλήτα, αλλά και να υλοποιηθεί η διάνοιξη των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων προς τις κεντρικές αρτηρίες, για να αναπτυχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές.

Τα ευρωπαϊκά δεδομένα μάς υποδεικνύουν ότι τα μεγάλα λιμάνια στρατηγικής σημασίας λειτουργούν υπό δημόσιο έλεγχο σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα μέσω οικονομικών συμπράξεων. Στη Θεσσαλονίκη δεν έχουμε λόγους να κάνουμε τίποτα περισσότερο, αλλά και τίποτα λιγότερο.



«Νέα Αμβέρσα της Ευρώπης»



*Δημήτρης Λακασίας,
πρόεδρος Συνδέσμου
Εξαγωγέων Βορείου
Ελλάδος*

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σήμερα, δυστυχώς, πέρα από την εισαγωγική και εξαγωγική του δραστηριότητα εξυπηρετώντας τις επιχειρήσεις της Βόρειας Ελλάδας, έχει περιορισμένο διαμετακομιστικό έργο σε σχέση με εμπορεύματα που προωθούνται μέσω του λιμανιού σε χώρες της ΝΑ Ευρώπης και κυρίως την ΠΓΔΜ και τη Σερβία. Το 2008 χάσαμε μια τεράστια ευκαιρία με την τότε επικείμενη ιδιωτικοποίηση, ενώ οι απεργίες που ακολούθησαν προκάλεσαν σημαντική και μη αναστρέψιμη ζημία στο σύνολο των εξαγωγικών επιχειρήσεων, την τοπική και εθνική οικονομία και βεβαίως στο ίδιο το λιμάνι καθώς απώλεσε σημαντικό μεταφορικό έργο.

Το λιμάνι που θέλουμε είναι ένα ανταγωνιστικό λιμάνι διεθνούς βεληνεκούς, το οποίο δεν θα εξυπηρετεί μόνο τη ΝΑ Ευρώπη, αλλά θα αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου των αγορών της Απω Ανατολής σε Κεντρική και Δυτική Ευρώπη. Το λιμάνι μας μπορεί να γίνει η «νέα Αμβέρσα της Ευρώπης», αν καταφέρουμε να δημιουργήσουμε σύγχρονες ολοκληρωμένες υποδομές και υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως συνδυασμένες μεταφορές με επίκεντρο την αξιοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης και του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου (κάθετοι άξονες) και τη δημιουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου. Έτσι θα καταφέρουμε να πείσουμε σταδιακά τα εμπορικά πλοία των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών να μη διασχίζουν το Γιβραλτάρ κατευθυνόμενα προς το Rotterdam, αλλά να έρχονται από τη Θεσσαλονίκη και μέσω των ολοκληρωμένων παρεχόμενων υπηρεσιών logistics να μεταφέρονται στην υπόλοιπη Ευρώπη (πχ. μέσω του Αξονα 10 απευθείας μεταφορά στο Μόναχο). Με αυτό τον τρόπο η εξοικονόμηση στο μεταφορικό κόστος μπορεί να φτάσει το 40% και θα αξιοποιηθεί ο στρατηγικός χαρακτήρας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης λόγω της γεωγραφικής του θέσης.

Στοίχημα η ιδιωτικοποίηση



*Νίκος Πέντζος,
πρόεδρος Συνδέσμου
Βιομηχανιών
Β. Ελλάδος*

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να αποτελέσει παράγοντα ανάπτυξης του διαμετακομιστικού εμπορίου τόσο στη Βόρεια Ελλάδα, όσο και στις όμορες χώρες της Βαλκανικής, για την έξοδο από την οικονομική κρίση της ευρύτερης περιοχής.

Η οικονομική κρίση απαιτεί περισσότερο από ποτέ την ενίσχυση, και όχι την απαξίωση, σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, όπως είναι το λιμάνι, για μια πόλη όπως η Θεσσαλονίκη, για την οποία είναι αναγκαία η προσέλκυση επιχειρηματικής δραστηριότητας από την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του λιμένα.

Σε κάθε περίπτωση, το στοίχημα για τους επόμενους μήνες είναι η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ. Η επιτυχημένη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά είναι παράδειγμα και αποτελεί καλή πρακτική το οποίο πιστεύουμε ότι θα πρέπει να επαναληφθεί και στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Ηδη έχει χαθεί εξαιρετικά πολύτιμος χρόνος. Ολοι μας θα πρέπει να αποδεχθούμε τα νέα δεδομένα του παγκόσμιου περιβάλλοντος και να προσαρμοστούμε αναλόγως.

Στο χάρτη της διεθνούς διαμετακόμισης

Το λιμάνι είναι ένας από τους πέντε βασικούς πυλώνες ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής μαζί με το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο, το αεροδρόμιο, τη ζώνη καινοτομίας και την Εγνατία οδό. Στη σύγχρονη εποχή του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου, το λιμάνι που χρειάζεται η πόλη και που λόγω θέσης έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει, πρέπει όχι μόνο να διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές, αλλά παράλληλα να είναι ενταγμένο σε ένα διεθνές δίκτυο και συνεπώς χρειάζεται μια στρατηγική συμμαχία με ένα μεγάλο «παίκτη» του χώρου αυτού. Το λιμάνι που έχουμε δυστυχώς έχει μείνει πίσω σε υποδομές και έχει χάσει ήδη μια φορά λόγω συντεχνιακών μικροσυμφερόντων τη δυνατότητα σύναψης συνεργασίας με μεγάλο στρατηγικό εταίρο και μάλιστα με πολύ σημαντικό αντίτιμο. Σήμερα, λόγω της διεθνούς αλλά κυρίως λόγω της εγχώριας οικονομικής κρίσης, το άμεσο οικονομικό όφελος για το Δημόσιο, από την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην βη προβλήτα, θα είναι ασφαλώς σημαντικά χαμηλότερο, αλλά αυτό είναι το τίμημα της ατολμίας παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ το 2008. Το στρατηγικό πλεονέκτημα του λιμανιού είναι γνωστό. Αυτός ήταν και ο λόγος που το 2008 είχε προσφερθεί τόσο σημαντικό τίμημα για την παραχώρησή του. Το όφελος όμως δεν είναι τόσο το άμεσο, όσο το έμμεσο, δηλαδή αυτό που θα προκύψει



Δημήτρης Μπακατσέλος, πρόεδρος Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης

στη διάρκεια του χρόνου καθώς η Θεσσαλονίκη θα αξιοποιήσει ένα στρατηγικό της πλεονέκτημα. Εχουμε δει ανάλογα οφέλη που προέκυψαν για το λιμάνι του Πειραιά από τη συνεργασία με την COSCO. Σήμερα πια δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια για καθυστερήσεις. Κανείς δεν έχει το δικαίωμα να αφήνει την πόλη να χάνει ευκαιρίες, να φθίνει σε ανταγωνιστικότητα και να οδηγείται σε

μαρασμό. Το λιμάνι λοιπόν που θέλουμε είναι ένα σύγχρονο λιμάνι με ανταγωνιστικές υποδομές και χρεώσεις που θα προσφέρει εξαιρετικές υπηρεσίες και θα ξαναβάλει την πόλη στο διεθνή χάρτη των σταθμών διαμετακόμισης.



Βασικός πυλώνας ανάπτυξης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να αποτελέσει έναν από τους βασικούς αναπτυξιακούς πυλώνες για τη Θεσσαλονίκη, ωστόσο για να μπορεί να διεκδικεί με αξιώσεις αυτόν τον ρόλο θα πρέπει να υλοποιηθεί άμεσα το έργο επέκτασης της βης προβλήτας προκειμένου να δέχεται πλοία με μεγαλύτερο βύθισμα και να διπλασιαστεί η δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ).

Παράλληλα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να γίνει περισσότερο



Παναγιώτης Παναδόπουλος, πρόεδρος Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης

ανταγωνιστικό με την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών – κυρίως θαλάσσιων και σιδηροδρομικών – καθώς και των logistics.

Προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να συνεισφέρει, αν και εφόσον ανεβάσει στροφές και δεν παραμείνει ένα ακόμη πολυνομοσχέδιο, το θεσμικό πλαίσιο των παραχωρήσεων των

λιμανιών του υπουργείου Ναυτιλίας, βάσει του οποίου εξουσιοδοτείται το ΤΑΙΠΕΔ να προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες για να καταστούν υλοποιήσιμες συγχωνεύσεις λιμανιών, πωλήσεις μετοχών και παραχωρήσεις.

Αυτό που θα πρέπει να αντιληφθούν οι ιθύνοντες, με κυριότερο το υπουργείο Ναυτιλίας, είναι ότι δεν έχουμε χρόνο για χάσιμο καθώς στο μεσοδιάστημα λιμάνια της Βαλκανικής επενδύουν και αναπτύσσονται δίνοντας προστιθέμενη αξία στις περιοχές, που βρίσκονται εγκατεστημένα.

Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη μπήκε σταδιακά στο χάρτη της κρουαζιέρας, με ιδιαίτερα ενθαρρυντικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση, θα πρέπει να γίνουν όλες οι ενέργειες, ώστε η πόλη να μετεξελιχθεί σε home port, προκειμένου να υπάρξουν θετικότερα αποτελέσματα για την οικονομία της περιοχής.

Θέλουμε να «αναστηθεί» το επιβατικό λιμάνι



Μιχάλης Ζορπίδης, πρόεδρος Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι αποτελεί για τη Θεσσαλονίκη βασικό οικονομικό πνεύμονα και παράγοντα ανάπτυξης. Ας μην ξεχνάμε ότι ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας «περνάει» από τις προβλήτες του.

Πριν από δύο χρόνια το Επιμελητήριό μας είχε ζητήσει να πέσει ο αντιαισθητικός τοίχος που το χώριζε από την πόλη και με ικανοποίηση είδαμε ότι αυτό έγινε. Οπως εξαιρετική είναι και η ανάπλαση της πρώτης προβλήτας. Σε ό,τι αφορά το εμπορικό λιμάνι, είναι

σαφές ότι χρειάζονται επενδύσεις κι ένας ιδιώτης πάροχος για να το απογειώσει, όπως έχει συμβεί με το λιμάνι του Πειραιά. Χωρίς να υπάρξουν φαινόμενα ιδιωτικού μονοπωλίου, κάτι για το οποίο οφείλει να φροντίσει η πολιτεία, θα πρέπει η λειτουργία του σταθμού των κοντέινερ να εκσυγχρονιστεί και να ενδυναμωθεί, κάτι που θα λειτουργήσει υπέρ όλων των επιχειρήσεων, των επαγγελματιών και των εργαζομένων γύρω από τις λιμενικές και μεταφορικές εργασίες.

Εκείνο που επίσης θα πρέπει άμεσα να προ-

ωθηθεί είναι η αναζωογόνηση του επιβατικού λιμανιού, με τακτικά δρομολόγια και κρουαζιερόπλοια. Δυστυχώς σε αυτά τα δύο επίπεδα η κατάσταση είναι πολύ υποβαθμισμένη. Η Θεσσαλονίκη δεν έχει τη θέση που της αξίζει ούτε στη μία, ούτε στην άλλη αγορά. Ως άνθρωπος του τουρισμού γνωρίζω καλά τις δυνατότητες της Βορείου Ελλάδος και ευελπιστώ ότι κάποια στιγμή το όνειρο πολλών από εμάς να δούμε το επιβατικό λιμάνι της πόλης μας να «ζωντανεύει» θα γίνει πραγματικότητα.

Ελληνικό πλεονέκτημα

Ποιες είναι οι εκτιμήσεις του IOBE για την προσφορά της ναυτιλίας στην εγχώρια οικονομία

Το σημαίνοντα ρόλο της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία και τη δυνητική συμβολή της στην έξοδο της Ελλάδας από την κρίση επιχειρεί να αξιολογήσει ειδική μελέτη που εκπόνησε το IOBE.

Η ηγετική θέση που κατέχει η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία στην παγκόσμια αγορά και ο κατεξοχήν εξωστρεφής της χαρακτήρας, συνιστούν ένα από τα κύρια συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας που μπορούν και πρέπει να αποκτήσουν κυρίαρχη θέση στο νέο αναπτυξιακό πρότυπο της χώρας.

Όπως υπογραμμίζεται στη μελέτη, οι θαλάσσιες μεταφορές, κυρίως δε η ποντοπόρος ναυτιλία, συνέφεραν στην προστιθέμενη αξία το 2009 άμεσα περίπου το 4% του συνόλου του ΑΕΠ (8,4 δισ. ευρώ), ενώ αν συνηγορηθούν οι αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας. Ετσι, για κάθε 1.000 ευρώ που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των υδάτινων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου 1.575 ευρώ σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων ελληνικής οικονομίας.

Η μελέτη του IOBE επισημαίνει ότι από τη δραστηριοποίηση και το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι κλάδοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα κ.λπ., αλλά και κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της υπόλοιπης οικονομίας.

Πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν όσα αγαθά / υπηρεσίες αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως π.χ. ακίνητη περιουσία-ενοίκια, ξενοδοχεία-εστιατόρια, χονδρικό-λιανικό εμπόριο και άλλα. Μάλιστα θα μπορούσε να σημειωθεί ότι αυτοί είναι και οι κλάδοι οι οποίοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιονδήποτε λόγο – παύση της διαχείρισης των ναυτιλιακών

4% του ΑΕΠ

Πιο αναλυτικά, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν άμεσα περίπου το 4% του συνόλου της προστιθέμενης αξίας της ελληνικής οικονομίας, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς των θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται, σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, από την ποντοπόρο ναυτιλία.



Συνυπολογίζοντας τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο (άμεσα και έμμεσα) €13,3 δισεκ. εγχώρια προστιθέμενη αξία, ήτοι περίπου 6,1% του ΑΕΠ της χώρας. Ετσι, για κάθε 1.000 ευρώ που καταγράφονται ως προστιθέμενη αξία των υδάτινων μεταφορών, δημιουργούνται περίπου 1.575 ευρώ σε προστιθέμενη αξία στο σύνολο των κλάδων ελληνικής οικονομίας.

Η μελέτη του IOBE επισημαίνει ότι από τη δραστηριοποίηση και το προϊόν της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ευνοούνται μόνο οι συνδεδεμένοι κλάδοι που καλούνται να εξυπηρετήσουν τις δραστηριότητες του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών όπως αποθήκευση, διαχείριση φορτίου – cargo handling, ταξιδιωτικά γραφεία, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες, χονδρικό εμπόριο, πετρελαιοπροϊόντα κ.λπ., αλλά και κλάδοι που σχετίζονται με βασικά αγαθά και υπηρεσίες της υπόλοιπης οικονομίας.

Πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν όσα αγαθά / υπηρεσίες αγοράζουν τα νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών, όπως π.χ. ακίνητη περιουσία-ενοίκια, ξενοδοχεία-εστιατόρια, χονδρικό-λιανικό εμπόριο και άλλα. Μάλιστα θα μπορούσε να σημειωθεί ότι αυτοί είναι και οι κλάδοι οι οποίοι αναμένεται να πληγούν περισσότερο από την – για οποιονδήποτε λόγο – παύση της διαχείρισης των ναυτιλιακών

εργασιών εντός της χώρας.

Πάνω από 192.000 εργαζόμενοι

Το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης – από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών – είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται ότι ξεπερνάει τα 192.000 άτομα.

Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στο διόλου ευκαταφρόνητο ποσό των 2,7 δισ. ευρώ.

Επιπλέον, η μελέτη εκτιμά τον οικονομικό αντίκτυπο που θα είχε η ενίσχυση των εργασιών της ναυτιλίας σε έκταση που να αντιστοιχεί στη δραστηριότητα των ελληνικών γραφείων στο εξωτερικό, η οποία θα διεκπεριώνεται από ελληνικά και ξένα ναυτιλιακά γραφεία ευρισκόμενα στην ελληνική επικράτεια, με ταυτόχρονη επαρκή ανταπόκριση των υπόλοιπων κλάδων στην κάλυψη της αυξημένης ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τη μελέτη, η δυνητική συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας από αυτήν την ενίσχυση σε όρους εγχώριας προστιθέμενης αξίας θα μπορούσε να ξεπεράσει τα €26 δισ., υψηλότερα κατά 12,7 δισ. ευρώ σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, ήτοι επιπλέον ΑΕΠ της τάξης του 5,8% ετησίως. Η δυνητική απασχόληση σε αυτή τη «διευρυμένη» πλέον περίπτωση ξεπερνάει τις 550.000 θέσεις εργασίας. Ετσι, σε σύγκριση με

την υφιστάμενη κατάσταση δυνητικά μπορούν να δημιουργηθούν 360.000 νέες θέσεις εργασίας στην οικονομία υπό τις υποθέσεις του σεναρίου επέκτασης των εργασιών της ναυτιλίας.

Πολιτική μακράς πνοής

Η μελέτη του IOBE καταλήγει σε κάποιες προτάσεις πολιτικής οι οποίες κινούνται στην κατεύθυνση ακριβώς της επέκτασης των εργασιών της ποντοπόρου ναυτιλίας. Για την υλοποίηση του στόχου προσέλκυσης ξένων ναυτιλιακών γραφείων καθώς και την επιχειρηματική αξιοποίηση των παράπλευρων σχετικών δραστηριοτήτων απαιτείται, σύμφωνα με τη μελέτη, πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η επανασύσταση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί μια πρώτη ισχυρή ένδειξη της πρόθεσης της κυβέρνησης να υποστηρίξει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου. Σε αυτό το θετικό πλαίσιο, η ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τον πολιτικό κύκλο εναλλαγών των κυβερνήσεων, με την υιοθέτηση ενός μακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης με ευρεία πολιτική και κοινωνική στήριξη.

Η ενίσχυση της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας πρέπει να συνοδεύεται και από επενδύσεις στη δημιουργία ευρείας «δεξαμενής» εκπαιδευμένων Ελλήνων ναυτικών.

Η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας στον κλάδο και η άρση εμποδίων στο σχετικό επιχειρείν, μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και επιχειρηματικών δομών και να δημιουργήσουν σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Σε αντίθετη περίπτωση, η μη διασφάλιση ενός σχετικά σταθερού υποβάθρου για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα ενδεχομένως να θέσει σε κίνδυνο ακόμα και τις υφιστάμενες επενδύσεις, καθώς ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να αναζητήσουν στέγη σε κράτη με ευνοϊκότερο ρυθμιστικό και οικονομικό περιβάλλον. Αυτό θα πλήξει την οικονομική δραστηριότητα και την απασχόληση στους κλάδους που σχετίζονται σήμερα, άμεσα ή έμμεσα με την κάλυψη της ναυτιλιακής ζήτησης.

«Καθαρά καύσιμα» από το 2020

Τι προβλέπει η οδηγία της ΕΕ για τις μεταφορές



Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για «καθαρά καύσιμα» προκάλεσε την αντίδραση των Βρυξελλών και τελικά το πακέτο «Καθαρά καύσιμα για τις μεταφορές». Σύμφωνα με την ESPO, το συγκεκριμένο πακέτο αποτελείται από μια ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα και μια σχετική πρόταση οδηγίας.

Ενα συνοδευτικό έγγραφο περιγράφει το σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη του υδροποιημένου φυσικού αερίου στον τομέα της ναυτιλίας.

Το «πακέτο» απευθύνεται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και γενικός στόχος του είναι να μειωθεί η εξάρτηση της Ευρώπης από το πετρέλαιο για την κινητικότητα και τη μεταφορά.

Για τις θαλάσσιες μεταφορές, η δέσμη νομοθετικών μέτρων επικεντρώνεται στην ανάπτυξη υποδομών για υδροποιημένο φυσικό αέριο, και στην προώθηση της ηλεκτρικής ενέργειας.

Στο πλαίσιο της προτεινόμενης οδηγίας, η Επιτροπή εισάγει την υποχρέωση για τους λιμένες TEN-T, να εξοπλιστούν μέχρι το 2020 με σημεία ανεφοδιασμού, δημόσιας πρόσβασης, για θαλάσσιες και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Μια παρόμοια υποχρέωση εισάγεται για λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας από το 2025. Επιπλέον, η Επιτροπή εισάγει μια πιο γενική απαίτηση για τα λιμάνια, βάσει της οποίας πρέπει να είναι εξοπλισμένα με εγκαταστά-

σεις ηλεκτροδότησης για πλωτά σκάφη, εφόσον αυτό θα ήταν αποδοτικό και αποτελεσματικό σε περιβαλλοντικά οφέλη.

Υπάρχει αγορά;

Η ESPO υποστηρίζει την ανάπτυξη του υδροποιημένου φυσικού αερίου, ως ενός βιώσιμου και «πράσινου» εναλλακτικού καυσίμου για τα πλοία και αναγνωρίζει ότι η ηλεκτρική ενέργεια στην πλευρά της ακτής για τα πλοία που βρίσκονται σε θέση αγκυροβολίας είναι μία από τις πιθανές λύσεις για την αντιμετώπιση των τοπικών προκλήσεων της ποιότητας του αέρα στα λιμάνια.

Η ESPO εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η χρηματοδότηση θα διατεθεί μέσω των κλήσεων TEN-T, για την περαιτέρω ανάπτυξη των εν λόγω έργων. Ωστόσο εκφράζει τις επιφυλάξεις της, αναφορικά με το αν θα ήταν σκόπιμη η τοποθέτηση εξοπλισμού LNG, σε όλα τα λιμάνια, καθώς ενδεχομένως να μην υπάρχει αγορά σε όλα τα λιμάνια.

Όπως υπογράμμισε ο γενικός γραμματέας της ESPO, Patrick Verhoeven: «Θεωρούμε ότι τα σημεία ανεφοδιασμού LNG θα πρέπει να αναπτυχθούν σε εκείνα τα λιμάνια, που υπάρχει πραγματικό νόημα. Η ανησυχία μας έγκειται στο εξής: επιβάλλοντας την ανάπτυξη - συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ - εξοπλισμών σε όλα τα λιμάνια, μπορεί να οδηγήσει σε κάποιες περιπτώσεις στην ανάπτυξη αρκετών υποχρησιμοποιούμενων εγκαταστάσεων».

Πηγή: theseanation.gr

Αγιασμός Υδάτων – Φώτα 2013

Πάντα υπάρχουν κάποιοι «τρελοί»

Θεσσαλονίκη, Κυριακή 6 Ιανουαρίου, ανήμερα των Φώτων, ώρα 11 το πρωί. Το θρησκευτικό τελετουργικό έχει τελειώσει στο εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου μέσα στο λιμάνι. Ο κόσμος έχει μεταφερθεί στο κρηπίδωμα 11 για τη ρίψη του Τιμίου Σταυρού και τον Αγιασμό των Υδάτων.

Γενάρης, κρύο τσουχτερό και μποφόρια πολλά... Απαγορευτικό για απόπλου πλοίων, «απαγορευτικό» και για τους πιθανούς βουτηχτές. Οι υποψήφιοι το... ξανασκέφτονται. Οι συνθήκες δεν ευνοούν. Τα «βατράχια» (η ειδική ομάδα των ΟΥΚ του λιμενικού) σε παράταξη τιμητική. Σήμα να μην πέσει κανείς. Αραγε θα ανασυρθεί ο σταυρός από τον πατέρα Κωσταντίνο;

Η ώρα έφτασε. Ο πάτερ Κωσταντίνος ρίχνει το σταυρό και αμέσως βουτούν δυο πιστοί. Ο ένας πιάνει το σταυρό. Τον επιστρέφει και παίρνει την ευλογία...

Πάντα υπάρχουν εντέλει κάποιοι «τρελοί» πιστοί που κόντρα στους «καιρούς» επιμένουν στο έθιμο. Που πιστεύουν. Και έχουν ανάγκη να πιστεύουν, ότι θα «μεταλάβουν» της Θείας Χάρης και της ευλογίας... Την περιμένουν, τη χρειάζονται για να ανταπεξέλθουν στα δύσκολα της ζωής...

Κι εμείς οι υπόλοιποι τους χρειαζόμαστε όμως. Χρειαζόμαστε την άλλη «ευλογία». Αυτή της ελπίδας που κουβαλούν. Της συνέχειας της ζωής, της επιμονής και αντοχής... Να 'στε καλά, παιδιά.

Οι δύο «τρελοί» βουτηχτές, χειριστές, υπάλληλοι του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, ήταν ο Παντελής Πολυχρονίδης και ο Παύλος Συμελίδης.



Χτίζοντας προορισμούς και όχι μόνο προβλήτες

Τα μυστικά της βιομηχανίας της κρουαζιέρας

Του Γιώργου Βαγγέλα

Καθώς ένα κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει ένα λιμάνι, οι επιβάτες γεμίζουν τα καταστρώματα του πλοίου, ώστε να έχουν μία πανοραμική οπτική του προορισμού που τους αναμένει. Τις περισσότερες φορές οι προσδοκίες τους είναι μεγάλες για το τι περιμένουν να δουν και να βιώσουν.

Είναι συνήθως αυτή η στιγμή, μαζί με τον ανάλογο ενθουσιασμό που συνοδεύει την άφιξη στο λιμάνι, όπου οι περισσότεροι επιβάτες αποφασίζουν αν θα αποβιβαστούν και θα περάσουν την υπόλοιπη ημέρα στην περιοχή που φιλοξενεί το λιμένα ή θα παραμείνουν στο πλοίο και θα απολαύσουν τις πολλές υπηρεσίες που προσφέρουν τα σύγχρονα πολυτελή κρουαζιερόπλοια.

Στο πέρασμα των χρόνων, τα λιμάνια δημιουργήθηκαν ως βιομηχανικά συγκροτήματα με επίκεντρο την εξυπηρέτηση της διακίνησης φορτίων και εμπορικών πλοίων, αλλά πλέον αρκετοί λιμένες εξυπηρετούν και τη διακίνηση επιβατών, ενώ ορισμένοι εξ αυτών είναι αποκλειστικά επιβατικοί. Οι λιμένες πρέπει να αναπτυχθούν ή να αναδιαμορφωθούν ώστε να είναι σε θέση να διαχειριστούν το ρόλο ως πόλοι προσέλκυσης τουρισμού κρουαζιέρας. Οι περισσότερες κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν τα λιμάνια ως βιομηχανικές περιοχές, παρά να βλέπουν το θαλάσσιο μέτωπο ως μία ευκαιρία σύνδεσης με τον κόσμο. Είναι στο λιμένα, όπου οι επιβάτες αποκομίζουν την πρώτη τους εντύπωση από τον προορισμό.

Η πρώτη εντύπωση μετράει

Αν η πρώτη εντύπωση του επιβάτη είναι άσχημη, τότε θα προτιμήσει να παραμείνει στο πλοίο. Με αυτήν τη στιγμιαία απόφαση ο προορισμός χάνει μία σημαντική ευκαιρία να αυξήσει τα έσοδά του από την πώληση προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά το σημαντικότερο είναι ότι θα χάσει έναν «πρεσβευτή».

Σε λιγότερους ελκυστικούς λιμένες στην περιοχή της Καραϊβικής (που είναι ο πρώτος προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως) παρατηρούμε ότι το 85% των επιβατών επιλέγει να παραμείνει στο πλοίο και να μην επισκεφτεί καθόλου την περιοχή-προορισμό. Σε ελκυστικούς προορισμούς πάλι συμβαίνει το αντίθετο, καθώς το 85% των επιβατών αποβιβάζεται από το πλοίο για να γνωρίσει την περιοχή.

Από την οπτική των επιβατών κρουαζιέρας, οι λιμέ-



νες αλλά και οι περιοχές που τους φιλοξενούν πρέπει να λειτουργούν με τρόπο τέτοιο ώστε οι προσδοκίες των επιβατών να καλύπτονται και με το παραπάνω, ενώ οι σχετικές υπηρεσίες θα κάνουν την αποβίβασή τους, την εξερεύνηση της περιοχής, τις αγορές μία ξεχωριστή θετική εμπειρία. Μία σχέση ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη είναι απαραίτητη προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις που θα καταστήσουν έναν προορισμό ως εξαιρετικό, τον οποίο οι επιβάτες θα θέλουν να επισκεφτούν και να γνωρίσουν.

Ελκυστικός προορισμός η Θεσσαλονίκη

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η ευρύτερη περιοχή έχει όλα τα προαπαιτούμενα για να καταστεί ένας ελκυστικός προορισμός. Επαρκείς λιμενικές υποδομές, διεθνές αεροδρόμιο, χώροι ιδιαίτερης αρχαιολογικής σημασίας, χώροι πολιτισμού, αξιόλογα μουσεία, μία πολυπολιτισμική πόλη, εμπορικά καταστήματα, δυνατότητα εξειδικευμένων εκδρομών (θρησκευτικού περιεχομένου, οινογνωσίας, γευσιγνωσίας, φυσιολατρικές διαδρομές, θαλάσσια σπορ κ.ά.). Η ΟΛΘ ΑΕ από την πλευρά της τα τελευταία χρόνια έχει ολοκληρώσει

μία προσπάθεια να καλλωπιστεί η περιοχή του πρώτου προβλήτα καθώς και η περιοχή πέριξ του επιβατικού σταθμού. Ο πρώτος προβλήτας έπαψε να είναι ένα αχανές πάρκινγκ αυτοκινήτων, έγιναν εργασίες ανάπλασης και πλέον είναι ένας χώρος στον οποίο ο επισκέπτης «ξεφεύγει» από τους ρυθμούς της πόλης. Η στάθμευση στους υπόλοιπους χώρους οριοθετήθηκε ενώ έγιναν και παρεμβάσεις ρύθμισης της κυκλοφορίας ώστε να μην επικρατεί το χάος. Ολοκληρώθηκαν ορισμένες εργασίες εντός του επιβατικού σταθμού ώστε να αλλάξει προς το καλύτερο η πρώτη αίσθηση που έχει ο επιβάτης όταν αποβιβάζεται από το κρουαζιερόπλοιο, ενώ τους επόμενους μήνες έχει δρομολογηθεί μία σειρά παρεμβάσεων με στόχο τον καλλωπισμό των εσωτερικών χώρων του επιβατικού σταθμού.

Δεν αρκεί όμως μόνο αυτό. Πρέπει όλοι μας να κάνουμε μία προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Μία συμβουλή για όλους είναι να επιβιβαστούν σε ένα κρουαζιερόπλοιο με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Καθώς θα φτάνουν στο λιμάνι, ας σταθούν στο κατάστρωμα να δουν την πόλη μέσα από τα μάτια του επιβάτη κρουαζιέρας. Αυτό που βλέπουν (και αυτό που θα δουν μόλις αποβιβαστούν) πιστεύουν ότι προωθεί τον προορισμό 'Θεσσαλονίκη'.

Λιμάνια σε γλυκά νερά

Για προσοδοφόρα ποταμόπλοια

Του Θόδωρου Ιωαννίδη

Το ξέρουμε όλοι. Καράβια δεν αρμενίζουν μόνο σε ωκεανούς και θάλασσες. Κάποια ταξιδεύουν και σε ποταμούς που τους λέμε πλωτούς. Είναι πολύ μικρότερα από τα ποντοπόρα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν είναι πολύ χρήσιμα. Το ίδιο ακριβώς ισχύει και για τα λιμάνια.

Για τους Έλληνες, ανέκαθεν δεινούς θαλασσοπόρους, η θάλασσα είναι γλυκιά, ακόμη κι όταν τη λένε πικροθάλασσα και πικροκυματούσα. Στη γλώσσα μας η λέξη είναι γένους θηλυκού, κι όχι όπως συμβαίνει σε γλώσσες ακαλλιέργητες, στις οποίες είναι γένους αρσενικού ή, ακόμη και ουδετέρου!

Στη γλώσσα μας αρσενικού γένους είναι τα ονόματα των ποταμών. Κι αυτό είναι σωστό. Οι ποταμοί γονιμοποιούν τεράστιες εκτάσεις γης, και στο τέλος χύνουν τα νερά τους στις αγκαλιές των θαλασσών.

Στο σχολείο μάθαμε ότι απ' όλους τους ποταμούς του κόσμου, πολυδρύτερος είναι ο Μισισσιπής και επιμηκέστερος ο Νείλος.

Βέβαια, μεγάλα ποτάμια έχουμε και στην Ευρώπη. Περίφημος ο Δούναβης που ξεκινάει από τη Γερμανία, ποτίζει μερικές πρωτεύουσες και χύνεται στη Μαύρη Θάλασσα. Στις όχθες του υπάρχουν αρκετά λιμάνια, κανένας όμως δεν έκανε ποτέ τον κόπο να υπολογίσει τον κύκλο των εργασιών τους.

Κάτι τέτοιο, μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα ήταν δύσκολο, λόγω των συνεχών μικρών και μεγάλων πολέμων. Αλλά, ούτε και σήμερα είναι εύκολο, επειδή πολλά από τα ποταμόπλοια που κινούνται από τη Μαύρη Θάλασσα προς την κεντρική και δυτική Ευρώπη, σύμφωνα με αναξιόπιστες φήμες, παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε λαθρεμπόρους παραισθησιογόνων ουσιών.

Και τι να πρωτοπεί κανείς για τον μεγάλο Βόλγα, που οι Ρώσοι των αποκαλούν Ποτάμι – Μάνα, και συνεχίζουν να τον τραγουδάνε, με αποτέλεσμα να τον ανεβάζουν (από μουσικής απόψεως) στο ύψος του Γαλάζιου Δούναβη.

Γνωστά ποτάμια υπάρχουν σε διάφορες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Ο Τάμεσης στο Λονδίνο, ο Σηκουάνας στο Παρίσι, ο Τίβερης στη Ρώμη. Κάποτε στην Αθήνα υπήρχε ο Ιλισσός.

Στη βόρεια Ιταλία υπάρχει ένα ποτάμι διάσημο, αλλά πολύ μικρό. Είναι ο Ρουβίκωνας, που σε σύγκριση με τον Πάδο, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ρυάκι.

Το ποταμάκι χρωστάει τη φήμη του σ' ένα ιστορικό γεγονός. Λέγεται ότι κάποια μέρα ο Δίας έσκυψε στο αφτί του Ιούλιου Καίσαρα και του είπε: «Ρίξε μια ζαριά καλή». Ο Καίσαρας υπάκουσε, πέρασε τον Ρουβίκωνα, κατέκτησε την πρωτεύουσα της πατρίδας του και άλλαξε την ιστορία του κόσμου.



Το φανταστικό ποταμόπλοιο του Αμερικανού Γκρόνταν, όπως σχεδίασε ο Αργεντινός σκιτσογράφος Oscar Conti (1970).

Ανάπλους και ανάπτυξη

Στην Ευρώπη το μεγαλύτερο λιμάνι βρίσκεται μακριά απ' τη...θάλασσα! Είναι το λιμάνι του Ρότερνταμ. Τον παραλογοισμό «εξηγεί» ο ποταμός Ρήνος, το τμήμα του οποίου από την πόλη μέχρι τη Βόρεια Θάλασσα είναι γεμάτο λιμενικές εγκαταστάσεις.

Πρόσφατα οι Ολλανδοί, άνθρωποι που αγνοούν τι σημαίνει εθνική κυριαρχία, ξεπούλησαν το λιμάνι στους Κινέζους. Τι να περιμένεις όμως από έναν λαό που έχει για σύμβολό του αγελάδες και ξύλινα τσόκαρα;

Γι' αυτό ας επιστρέψουμε στα γοητευτικά ποταμόπλοια. Παλιότερα κάποιοι ευφάνταστοι καπετάνιοι του γλυκού νερού πίστεψαν ότι θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν, όχι τα ποντοπόρα σκάφη, αλλά ορισμένα λιμάνια. Σύντομα όμως διαπίστωσαν ότι κάποια ποτάμια έχουν εκ φύσεως ένα μεγάλο ελάττωμα. Η κοίτη τους χαμηλώνει απότομα και σχηματίζονται καταρράκτες.

Το πρόβλημα προσπάθησε να λύσει πριν από εκατόν πενήντα χρόνια ένας Αμερικανός από το Ορεγκον, ο κ. Γκρόνταν, αγνώστων λοιπών στοιχείων. Ο Γκρόνταν σχεδίασε ένα ποταμόπλοιο, το οποίο, κινούμενο σε σιδηροτροχιές, θα μπορούσε να σκαρφαλώνει ακόμη και στους πιο ορμητικούς καταρράκτες.

Στη συνέχεια διαπιστώθηκε ότι η τοποθέτηση σιδηροτροχιών κάτω απ' το νερό ήταν εμπόδιο αξεπέραστο. Το σχέδιο ναυάγησε και πολλά λιμάνια αναστέναξαν με ανακούφιση.

Αυτά βέβαια πριν από ενάμιση αιώνα. Σήμερα, οι μηχανικοί, με τη βοήθεια της παντοδύναμης τεχνολογίας, μπορούν να κατασκευάσουν τα πάντα, και τα αντίθετα των πάντων, αρκεί να υπάρχουν τα απαιτούμενα κεφάλαια.

Δηλαδή, το πρόβλημα είναι η προσέλκυση επενδύσεων: χωρίς αυτούς δεν είναι δυνατό να γίνει ο επιδιωκόμενος ανάπλους και, φυσικά, ούτε η επιποθούμενη ανάπτυξη...

Ηουχοι πολεμιστές συναλλάγματος

Σε διαρκή εξέλιξη ο παγκόσμιος «νομισματικός πόλεμος»

Λίγα οικονομικά θέματα είναι πιο επιρρεπή στην πολιτική παραπλάνηση από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες. Οι τελευταίες ημέρες έχουν δώσει ένα άλλο τέλειο παράδειγμα. Την Τρίτη, ως απάντηση στην πίεση από τον Σίνζο Αμπε, το νέο πρωθυπουργό της χώρας, η Τράπεζα της Ιαπωνίας ψήφισε να αυξήσει το στόχο της για τον πληθωρισμό από το 1% έως 2% και να φτάσει το νέο αυτό στόχο το συντομότερο δυνατό.

Η ιαπωνική κίνηση πυροδότησε μια πληθώρα από προειδοποιήσεις για έναν επικείμενο «νομισματικό πόλεμο». Οι Ιάπωνες δεν άργησαν να απαντήσουν. «Η Γερμανία είναι η χώρα της οποίας οι εξαγωγές έχουν επωφεληθεί περισσότερο από το σύστημα σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών της ζώνης του ευρώ», ανταπέδωσε ο Akira Amari, υπουργός Οικονομίας της χώρας. «Δεν είναι σε θέση λοιπόν να ασκούν κριτική».

Στη δεκαετία του 1930, ήταν προφανές ποιοι εμπλέκονταν σε έναν παρόμοιο πόλεμο. Πριν από την οικονομική κρίση, οι περισσότερες χώρες είχαν το χρυσό πρότυπο, με το οποίο είχαν καθοριστεί οι συναλλαγματικές ισοτιμίες όσον αφορά το πολύτιμο μέταλλο. Όταν η Βρετανία εγκατέλειψε το χρυσό πρότυπο, τον Σεπτέμβριο του 1931, εξαπέλυσε ένα κύμα ανταγωνιστικών υποτιμήσεων.

Πλασματικό χρήμα

Σήμερα, όμως, ζούμε σε έναν κόσμο πλασματικού χρήματος και ως επί το πλείστον κυμαινόμενων επιτοκίων. Το τελευταίο ίχνος του κανόνα του χρυσού αποσύρθηκε τον Αύγουστο του 1971, όταν ο Ρίτσαρντ Νίξον ανέστειλε τη μετατρεψιμότητα του δολαρίου σε χρυσό. Για μια χώρα να κατηγορεί μια άλλη για την κήρυξη ενός πολέμου νομισμάτων το 2013 είναι επομένως παράλογο. Ο πόλεμος μαίνεται για περισσότερο από 40 χρόνια και είναι πόλεμος όλων εναντίον όλων.

Τα γεγονότα θα πρέπει να μας προβληματίσουν σχετικά με το πόσο δυσμενή είναι τα πράγματα στην Ιαπωνία. Η χώρα βρίσκεται σε μια σχεδόν σταθερή κατάσταση από τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Το ονομαστικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε όρους γεν είναι σχετικά το ίδιο με πριν από 20 χρόνια. Το δημόσιο χρέος της είναι μη βιώσιμο. Τα δημογραφικά στοιχεία της Ιαπωνίας είναι από τα χειρότερα στον κόσμο.

Τρίτον, η κίνηση της Τράπεζας της Ιαπωνίας είναι σχεδόν επαναστατική. Ο κυβερνήτης Masaaki Shirakawa δεν προσέφερε νέες αγορές περιουσιακών στοιχείων για το 2013 και η καθαρή επίπτωση των αγορών για το 2014 θα είναι περιορισμένη δεδομένου ότι τα περισσότερα από τα χρήματα θα χρησιμοποιηθούν



για την αγορά βραχυπρόθεσμου χρέους κοντά στην ωριμότητα. Η καθαρή αύξηση στην αγορά περιουσιακών στοιχείων για το 2014 θα είναι μόνο 10 τρισ. γεν, που ισοδυναμεί με περίπου 2% του ΑΕΠ.

Συγκρίνεται αυτό με την πολιτική της Ομοσπονδιακής Τράπεζας των ΗΠΑ, η οποία έχει σταθερά πιο επιθετική τακτική από ό,τι η ιαπωνική ομόλογός της από την αρχή της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Την περασμένη εβδομάδα ο ισολογισμός της Fed ξεπέρασε για πρώτη φορά τα 3 τρισ. δολάρια.

Η τάση των πολιτικών και του κοινού να επικεντρώνονται στις βραχυπρόθεσμες κινήσεις των ονομαστικών συναλλαγματικών ισοτιμιών παράγει πολύ περισ-

σότερη αντιπαράθεση από ό,τι λύσεις. Είναι αλήθεια, το ονομαστικό επιτόκιο της Ιαπωνίας, όσον αφορά το δολάριο, έχει αποδυναμωθεί σημαντικά από το Σεπτέμβριο. Τότε, ένα δολάριο άξιζε μόνο 77 γεν. Σήμερα είναι πάνω από 90 γεν. Αλλά η 17% υποτίμηση φαίνεται λιγότερο εντυπωσιακή, αν ανακαλέσουμε ότι το δολάριο βρισκόταν στα 158 γεν στις αρχές του 1990 και εκτός από μια σύντομη περίοδο το 1995, ήταν κάτω από τα 90 γεν μόνο το καλοκαίρι του 2010.

Σε κάθε περίπτωση, δεν είναι μια απλή ονομαστική συναλλαγματική ισοτιμία που έχει πραγματικά σημασία. Η Τράπεζα Διεθνών Διακανονισμών υπολογίζει πιο πολύ τις πραγματικές σταθμισμένες συναλλαγματικές

Με κομμένη ανάσα

Με κομμένη την ανάσα παρακολουθούν στα dealing rooms τον άτυπο πόλεμο που έχει ξεσπάσει μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ιαπωνίας αναφορικά με την ισχύ των νομισμάτων.

Οι πληροφορίες αναφέρουν πως η απόφαση του Τόκιο να υποτιμήσει το γεν προκάλεσε μεγάλο εκνευρισμό στις Βρυξέ-

λες και στη Φρανκφούρτη, όπου βρίσκεται η έδρα της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ), καθώς καθιστά την Ευρώπη, για μια ακόμα φορά τον εύκολο στόχο τρίτων χωρών για την οικονομική τους ανάκαμψη.

Ήδη ο απερχόμενος πρόεδρος του Eurogroup Ζαν Κλοντ Γιούνκερ έκανε τις πρώτες αναφορές σχετικά με την πολιτική του σκληρού ευρώ και πόσο «ευεργετική» αποδεικνύεται, τελικώς, στην προσπάθεια ανάκαμψης της ευρωπαϊκής οικονομίας, ενώ

από την Ουάσινγκτον ετοιμάζονται να «βγουν» περισσότερο δυνατά προς την κατεύθυνση της αμφισβήτησης της πολιτικής των Ιαπώνων, καθώς κι αυτοί θίγονται άμεσα από αυτή την εξέλιξη.

Προς το παρόν, η Κίνα, παρακολουθεί σιωπηλή τις εξελίξεις, αφού διατηρεί προνομιακή θέση, στο επίπεδο των ισοτιμιών, αλλά το θέμα είναι μέχρι πότε θα τηρεί αυτή την πολιτική. Τα γεγονότα, πάντως, τρέχουν με πολύ γρήγορους ρυθμούς...

ισοτιμίες, οι οποίες λαμβάνουν υπόψη όλες τις διαφορετικές οικονομίες με τις οποίες μια χώρα έχει συναλλαγές και τις μεταβολές των σχετικών τιμών.

Η ιστορία της Ιαπωνίας

Με αυτούς τους όρους, η ιστορία της Ιαπωνίας είναι πολύ διαφορετική. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, οι επιδράσεις του αποπληθωρισμού έχουν μειώσει την πραγματική συναλλαγματική ισοτιμία. Μεταξύ 1994 και του καλοκαιριού του 2007, το ποσοστό αυτό μειώθηκε κατά περισσότερο από το ένα τρίτο. Αλλά με την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η Ιαπωνία αναγκάστηκε να χάσει κάποια από τα κέρδη ανταγωνιστικότητας.

Όσο για τους Βρετανούς, δεν αποτελεί έκπληξη ότι ο πρωθυπουργός Ντέιβιντ Κάμερον είδε την κρίση



της Ευρωπαϊκής Νομισματικής Ενωσης ως μια τεράστια πολιτική ευκαιρία. Ήταν εξάλλου ένας από εκείνους τους σοφούς Συντηρητικούς που ήταν αντίθετοι με την είσοδο στο ευρώ. Ο κ. Κάμερον έχει ακούσει πολλές κατηγορίες την περασμένη εβδομάδα, αλλά ότι εμπλέκεται σε ένα νομισματικό πόλεμο δεν ήταν μία από αυτές. Ωστόσο, μέρος του σχεδίου του από τότε που ανέλαβε τα καθήκοντά του ήταν διακριτικά να αποδυναμώσει τη λίρα. Ο sir Mervyn King, διοικητής της Τράπεζας της Αγγλίας, τον έχει ακολουθήσει στα σχέδια αυτά. Ο Mark Carney, ο διάδοχός του, θα κάνει ακόμη περισσότερα.

Πολλοί σχολιαστές έχουν παρουσιάσει την υπόσχεση του κ. Κάμερον για ένα δημοψήφισμα σχετικά με την παραμονή στην ΕΕ μετά τις επόμενες εκλογές ως απερίσκεπτη. Αλλά δεν είναι μόνο πολιτικά ορθή. Καθιστά, επίσης, από οικονομικής άποψης, μέρος της στρατηγικής για μια συγκαλυμμένη υποτίμηση. Υπενθύμιση λοιπόν προς το Τόκιο: η νίκη στους νομισματικούς πολέμους προτιμάει τους αθόρυβους πολεμιστές.

Πολλοί σχολιαστές έχουν παρουσιάσει την υπόσχεση του κ. Κάμερον για ένα δημοψήφισμα σχετικά με την παραμονή στην ΕΕ μετά τις επόμενες εκλογές ως απερίσκεπτη. Αλλά δεν είναι μόνο πολιτικά ορθή. Καθιστά, επίσης, από οικονομικής άποψης, μέρος της στρατηγικής για μια συγκαλυμμένη υποτίμηση. Υπενθύμιση λοιπόν προς το Τόκιο: η νίκη στους νομισματικούς πολέμους προτιμάει τους αθόρυβους πολεμιστές.

«Σοφοκλέους 10», 23 Ιανουαρίου 2013

Μήπως το νέο παγκόσμιο νόμισμα είναι ήδη εδώ;

Του Κωνσταντίνου Μαριόλη

Μπορεί ένα "ψηφιακό", όπως το χαρακτηρίζουν οι χρήστες του, ή "εικονικό", όπως θέλουν να το αποκαλούν οι κεντρικές τράπεζες, μέσο συναλλαγών να αντικαταστήσει συμβατικά νομίσματα, όπως το δολάριο και το ευρώ; Αυτό είναι το βασικό ερώτημα που απασχολεί όλο και περισσότερα μέσα ενημέρωσης, αναλυτές, οικονομολόγους και κεντρικές Αρχές, καθώς οι συναλλαγές με τα νομίσματα που μπορεί κάποιος να προμηθευτεί μέσω διαδικτύου αυξάνονται καθημερινά.

Το BitCoin είναι το μεγαλύτερο, σε όγκο συναλλαγών, ψηφιακό νόμισμα. Επινοήθηκε το 2009 από έναν... μυστήριο προγραμματιστή, τον Satoshi Nakamoto.

Αντί για τις κεντρικές τράπεζες, οι εκτυπωτικές μηχανές των BitCoin βρίσκονται σε κάθε υπολογιστή που έχει συγκεκριμένες δυνατότητες. Ο υπολογιστής «κόβει» νόμισμα επιλύοντας εξαιρετικά δύσκολα μαθηματικά προβλήματα, τα οποία γίνονται όλο και πιο δύσκολα για να διασφαλιστεί η νομισματική κυκλοφορία.

Η φιλοσοφία του βασίζεται στη λειτουργία των δικτύων p2p, που επιτρέπουν στους υπολογιστές που μετέχουν στο δίκτυο να μοιράζονται πόρους ισχύος, όπως γίνεται με τραγούδια και ταινίες. Οι συναλλαγές επικυρώνονται μέσω κρυπτογραφικού συστήματος. Σήμερα οι ημερήσιες συναλλαγές με BitCoins ξεπερνούν τις 50.000, όταν τον περασμένο Μάιο έφταναν τις 10.000.

Υπερδιπλάσια αξία

Ο ενδιαφερόμενος μπορεί να προμηθευτεί τα νομίσματα αποκλειστικά από το διαδίκτυο, να τα αγοράσει ή να τα «δημιουργήσει», και να πραγματοποιήσει συναλλαγές σε ολόκληρο τον κόσμο. Η αξία του Bitcoin έχει υπερδιπλασιαστεί τους τελευταίους 12 μήνες... Ξυπνώντας τα αντανάκλαστα των μεγαλύτερων κεντρικών τραπεζών

του κόσμου. Τον περασμένο Οκτώβριο, μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα εξέδωσε έκθεση με τίτλο "εικονικά νομισματικά συστήματα", αναλύοντας τους κινδύνους και τις διάφορες πτυχές της νέας αυτής τάσης.

Όσο για την τιμή του, το ψηφιακό νόμισμα ενισχύθηκε αυτό τον μήνα στα 16,37 δολάρια, από 5,88 δολάρια την αντίστοιχη περσινή περίοδο, σύμφωνα με στοιχεία του MtGox, που είναι το μεγαλύτερο χρηματιστήριο διαπραγμάτευσης του bitcoin. Το νόμισμα έχει ανακάμψει, μετά από μεγάλη πτώση στα 2,14 δολάρια το Νοέμβριο του 2011, ενώ έχει καταγράψει υψηλό στα 29,58 δολάρια πέντε μήνες νωρίτερα.

Τα BitCoin δεν έχουν υλική ύπαρξη και φυλάσσονται στο ψηφιακό "πορτοφόλι" κάθε χρήστη. Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι ταυτόχρονα και η βασική τους διαφορά με τα συμβατικά νομίσματα: δεν έχουν κεντρικό έλεγχο και η λειτουργία τους βασίζεται στην επικοινωνία των υπολογιστών μεταξύ τους, μέσω του διαδικτύου.

Χωρίς πληθωρισμό

Όσοι υπολογιστές συνεισφέρουν την επεξεργαστική τους ισχύ στο δίκτυο του Bitcoin, δημιουργούν νομίσματα, προφυλάσσουν το δίκτυο από επιθέσεις κι ελέγχουν την ορθότητα κι εγκυρότητα των συναλλαγών που γίνονται σε αυτό. Οι δημιουργοί του BitCoin διατείνονται ότι η δημιουργία των νομισμάτων είναι ελεγχόμενη κι έτσι αποτρέπονται φαινόμενα όπως ο πληθωρισμός. Οι "προμήθειες" για τη μεταφορά Bitcoins είναι απειροελάχιστες (μικρότερες των 0,05 ευρώ). Υπάρχουν επίσης υπηρεσίες που ανταλλάσσουν BitCoins για άλλα νομίσματα όπως ευρώ, δολάρια κ.λπ.

Αρκετές είναι οι εταιρείες που ανακοινώνουν ότι δέχονται τις συναλλαγές με BitCoin, ενώ το φάσμα των "συμμετεχόντων" διευρύνεται από εταιρείες λιανικής πώλησης στο διαδίκτυο μέχρι εστιατόρια και ψηφιακά καζίνο. Πρόσφατα, η Bitpay Inc, μία εταιρεία επεξεργασίας πληρωμών με BitCoin, ανακοίνωσε ότι από τον περασμένο Νοέμβριο μέχρι σήμερα, οι εταιρείες

που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες της αυξήθηκαν κατά 50% σε πάνω από 2.000, ενώ ακόμη και η πολύ γνωστή εταιρεία διαχείρισης blogs WordPress, ανακοίνωσε ότι θα δέχεται πλέον και ψηφιακά νομίσματα.

Νέα «άυλη» τρέλα

Το φαινόμενο επεκτείνεται στις τέσσερις πλευρές του ορίζοντα και πολλοί είναι αυτοί που κάνουν λόγο για μία νέα τρέλα τόσο "άυλη" και τόσο "ελεύθερη" που είναι πολύ δύσκολο να... διανοηθεί κανείς την ύπαρξή της. «Κανένας κρατικός έλεγχος και καμία ρυθμιστική Αρχή» θα μπορούσε να είναι το μότο του νέου αυτού μέσου συναλλαγών.

Το μεγάλο πρόβλημα με το BitCoin και με όλα τα ψηφιακά νομίσματα είναι ότι λόγω του ότι δεν υπόκεινται σε κανέναν έλεγχο δημόσιας Αρχής, «μαγνητίζουν» το ενδιαφέρον «γκρίζων» έως εντελώς παράνομων δραστηριοτήτων. Εχουν παρατηρηθεί φαινόμενα συγκεκριμένων ιστοτόπων που εκμεταλλεύονται την «ελευθερία κινήσεων» του BitCoin, μακριά από τα αδιάκριτα βλέμματα των εποπτικών αρχών, διαθέτοντας προς πώληση όλα... τα καλά του υπόκοσμου, από πλαστά διαβατήρια μέχρι ναρκωτικές ουσίες.

Παράλληλα, είναι η χαρά των χάκερς, καθώς για ορισμένους το να κλέψουν ένα ψηφιακό πορτοφόλι είναι πιο εύκολο από ένα συμβατικό.

Ενας ακόμη παράγοντας ενίσχυσης των ψηφιακών νομισμάτων είναι η φορολογία. Οι ολόενα αυξανόμενοι φόροι δεν αρέσουν σε κανέναν, πολύ περισσότερο μάλιστα όταν η διαδικτυακή «εκκαθάριση» των συναλλαγών μπορεί να γίνεται ανά πάσα στιγμή, με σχεδόν μηδενικές χρεώσεις. Βέβαια και τα BitCoins μπορούν να φορολογηθούν αφού πρόκειται για ένα μέσο συναλλαγής, ενώ μπορούν να θεωρηθούν και ως εισόδημα όταν δημιουργούνται μέσω της «εργασίας» του υπολογιστή στο διαδίκτυο. Το πλαίσιο ωστόσο που θα καθορίζει επακριβώς τον τρόπο αντιμετώπισης των BitCoins δεν έχει ακόμη καταρτιστεί.

capital.gr, 30 Ιανουαρίου 2013



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.



SHOTS ADVERTISING

www.thpa.gr

ΛΙΜΕΝΑΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

- Η θαλάσσια πύλη στην Ν/Α Ευρώπη
- Άνοικτός στην πόλη και στην προοπτική της



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Τ.Θ. 10467, Τ.Κ. 541 10 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | Τηλ.: 2310 593118, 121 | Fax: 2310 510500 | e-mail: secretariat@thpa.gr