



Νίκος Τσάκος και Graham Westgarth: Ο νέος και ο απερχόμενος πρόεδρος της Intertanko

## ➔ Στο τιμόνι της Intertanko ο Νίκος Τσάκος

**Νέος πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων ο εφοπλιστής κ. Νίκος Τσάκος. Δηλώνει έτοιμος και ανυπόμονος να αναλάβει τα νέα του καθήκοντα, με γνώμονα τη σταθερή προώθηση των συμφερόντων του κλάδου**

Πρόεδρος της Intertanko αναδείχθηκε πρόσφατα ο κ. Νίκος Π. Τσάκος ύστερα από συνεδρίαση των μελών της που έγινε στο Ντουμπάι. Ο κ. Τσάκος είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων από το 2002 και αντιπρόεδρος της από το

2012. Διαδέχεται στην προεδρία τον κ. Graham Westgarth, ο οποίος παραιτήθηκε έπειτα από 5 χρόνια θητείας. «Ήταν μια περίοδος γεμάτη επιβραβεύσεις αλλά και προκλήσεις», δήλωσε ο κ. Westgarth, προσθέτοντας: «Ο κλάδος πέρασε μία από τις χειρότερες υφέσεις στην πρόσφατη ιστορία του, ενώ

την ίδια στιγμή είχαμε να αντιμετωπίσουμε τη μάστιγα της πειρατείας και πολλούς νέους νόμους. Αυτό σημαίνει ότι η Intertanko έπρεπε να παραμείνει επικεντρωμένη στην αποστολή της να παρέχει υποστήριξη σε όλα τα μέλη της, να αποτελεί σεβαστή φωνή στο νομοθετικό περιβάλλον παλεύοντας να κατα-

στήσει σαφή τη σημασία της ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομία, και παράλληλα να δίνει ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στην εμπορική βιωσιμότητα του κλάδου. Πιστεύω ότι η Intertanko τα κατάφερε και βρίσκεται σε καλή θέση για να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος». Ο απερχόμενος πρόεδρος μίλησε και για το διάδοχό του: «Είμαι σίγουρος ότι ο Νίκος Τσάκος θα ηγηθεί του οργανισμού προς όφελος των μελών του και προς όφελος του κλά-

δου των δεξαμενόπλοιων γενικότερα».

Ο κ. Τσάκος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Tsakos Energy Navigation (TEN), είναι έτοιμος και πρόθυμος να συνεχίσει το έργο που ξεκίνησε ο προκάτοχός του, δηλαδή να εστιάσει το ενδιαφέρον και τις ενέργειες της Intertanko περισσότερο στην εμπορική βιωσιμότητα, διατηρώντας παράλληλα την έμφαση σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα. «Ο κ. Graham υπήρξε χαρισματικός πρόεδρος κατά τη διάρκεια της πρωτοφανούς ύφεσης στον κλάδο», δήλωσε ο κ. Τσάκος. «Είναι τιμή μου να παίρνω από αυτόν τη σκυτάλη, σε μια εποχή που ο ρόλος της Intertanko είναι πιο σημαντικός από ποτέ, μέσα σε δύσκολες συνθήκες. Η λειτουργική αρτιότητα και η προστασία του περιβάλλοντος, σε συνδυασμό με την εμπορική βιωσιμότητα, θα συνεχίσουν να αποτελούν τους βασικούς στόχους του οργανισμού». Και ο Έλληνας εφοπλιστής κατέληξε: «Ανυπομονώ να αναλάβω το τιμόνι της Intertanko, η οποία θα συνεχίσει να προωθεί τα συμφέροντα των ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων. Μπορούμε να κάνουμε τη διαφορά στον τεχνικό, λειτουργικό, ρυθμιστικό και εμπορικό τομέα. Μπορούμε να κάνουμε τη διαφορά μέρα με τη μέρα για τα μέλη μας, μπορούμε να κάνουμε τη διαφορά στον κλάδο μας».

## ➔ IOBE: Αναζητείται νέο ακτοπλοϊκό μοντέλο

Σε 11,8 δισ. ευρώ, ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, εκτιμάται η συνεισφορά της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία για το 2013, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 260.000 θέσεις εργασίας (ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης), μέγεθος που αντιστοιχεί περίπου στο ήμισυ της απασχόλησης στις νησιωτικές περιφέρειες. Αυτό τονίζεται στην έκθεση του IOBE με τίτλο «Η συμβολή της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές» που παρουσιάστηκε πρόσφατα στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά από το γενικό διευθυντή του Ινστιτούτου κ. Ν. Βέττα. Στην έκθεση σημειώνεται ότι οι πολιτικές «πρέπει να στοχεύουν στην ελαχιστοποίηση του κόστους παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του κλάδου, χωρίς ωστόσο να θυσιάζεται η ποιότητα παροχής των υπηρεσιών».



Ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ κ. Μιχάλης Σακέλλης και ο αντιπρόεδρος κ. Αντώνης Αγαπητός. Στο βήμα ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

στήματος να παρέχει τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες τα επόμενα χρόνια.

Η μελέτη τονίζει ότι η δραστηριότητα στον κλάδο της ακτοπλοΐας έχει συρρικνωθεί τα τελευταία χρόνια. Το 2013 δρομολογήθηκαν 57 πλοία, μέγεθος χαμηλότερο κατά 40% περίπου σε σχέση με τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας. Η μέση ηλικία των πλοίων στο Αιγαίο διαμορφώνεται περίπου στα 11 χρόνια, ενώ στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας τα πλοία είναι σύγχρονα και συχνά δεν ξεπερνούν τα 6 έτη. Όσον αφορά την επιβατική κίνηση, σταθεροποιήθηκε τους πρώτους εννέα μήνες του 2013, ενώ στο διάστημα 2009-12 είχε υποχωρήσει κατά -24% στους επιβάτες και -29% στα Ι.Χ. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι η ρευστότητα των εταιρειών έχει περιοριστεί σημαντικά και η θανατική πίεση είναι μεγάλη. Έτσι, δημιουργούνται βάσιμα ερωτήματα για τη δυνατότητα του υφιστάμενου συ-

στης προτάσεις του IOBE συμπεριλαμβανεται «η μείωση του κόστους λειτουργίας, ο εκσυγχρονισμός του συστήματος έκδοσης εισιτηρίων, η βελτίωση των διαδικασιών για τις ελεύθερες γραμμές δρομολόγησης και τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας, η εξέταση της δυνατότητας δημιουργίας περιφερειακών κόμβων μετεπιβίβασης σε συνδυασμό με άλλα μέσα μεταφοράς, η αναδιοργάνωση του ακτοπλοϊκού συστήματος με σκοπό τη βέλτιστη εξυπηρέτηση και αξιοποίηση των πόρων που διατίθενται για την αποζημίωση μη εμπορικών γραμμών, και η εξέταση της δυνατότητας κατάργησης του επίναιλου και της μείωσης λιμενικών τελών όπου δεν υπάρχει ανταποδοτικότητα υπηρεσιών».