

FEBRUARY 2004

ISSN 1450-1236

EUROSHIP

THE LEADING SHIPPING

MAGAZINE OF CYPRUS

**GEORGE
VASILIOU**

**Cyprus' accession
a bridge
to the Middle East**

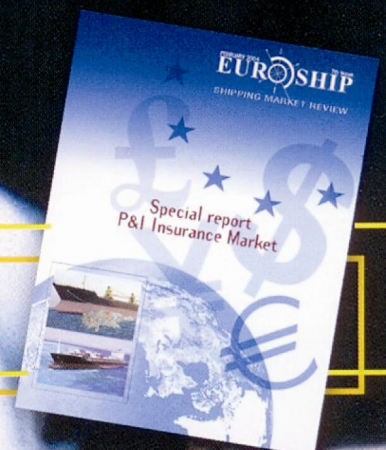
INTERVIEWS

**Stavros Kremmou
President of CYTA**

**Theodoros
Theodoulou
CEO of Telepassport**

**THE SHIPPING
AGENTS'
FILES**

**P&I INSURANCE 2004
A favourable year for P&I clubs**





Solomonides Shipping Ltd

Pioneers in connecting Cyprus with mainland Greece

INTERVIEW WITH THE MANAGING DIRECTOR, GEORGIOS SOLOMONIDES

A key factor in the successful completion of a ship's voyage is the appointment of a professional port agent. A good agent should act proactively aiming to achieve savings in time and money for his principal. He must be experienced and qualified to deal with any problem in the most efficient manner possible in order to safeguard his principals' interests.

Mr. Georgios Solomonides, Managing Director of Solomonides Shipping Ltd, refers to the above in his interview with the Euroship, mentioning also that Cyprus has the potential to become one of the largest cargo transit centers in the Mediterranean, as long as the country's leadership have visions and ambitions.

- In what way do you see the shipping agents sector developing, taking into consideration Cyprus' European course and harmonization starting from the 1st of May?

A key factor in the successful completion of a ship's voyage is the



Solomonides Shipping LTD – Πρωτοπόροι στην σύνδεση της Κύπρου με την ηπειρωτική Ελλάδα

Συνέντευξη με τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας, κ. Γεώργιο Σολωμονίδη

Ο κανόνας «κλειδί» για την επιτυχή ολοκλήρωση ενός ταξιδιού με πλοίο είναι η συνάντηση με ένα εξειδικευμένο ναυτιλιακό πράκτορα. Ένας καλός πράκτορας πρέπει να ενεργεί δραστικά με σκοπό να επιτύχει την εξασφάλιση χρόνου και χρήματος για τον εντολέα του. Πρέπει να διαθέτει πείρα και τα απαιτούμενα προσόντα ώστε να φέρνει εις πέρας οποιοδήποτε πρόβλημα με τον πιο δυνατό αποτελεσματικό τρόπο, με στόχο να διαφυλάξει τα συμφέροντα του εντολέα του. Τα πιο πάνω επισημαίνει στην συνέντευξη του στο Euroship, ο Γεώργιος Σολωμονίδης, Γενικός Διευθυντής της εταιρείας Solomonides Shipping Ltd, επισημαίνοντας, ανάμεσα σε άλλα, ότι η Κύπρος διαθέτει τις δυνατότητες να γίνει ένα από τα μεγαλύτερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, φτάνει να εφοδιαστεί με ηγεσία που θα διαθέτει όραμα και φιλοδοξία.

Πώς βλέπετε να εξελίσσεται ο τομέας των ναυτιλιακών πρακτόρων με τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται λόγω της ευρωπαϊκής πορείας της Κύπρου και της πλήρους ενταξίσεως από την 1η Μαΐου;

Ο κανόνας «κλειδί» για την επιτυχή ολοκλήρωση ενός ταξιδιού με πλοίο είναι η συνάντηση με ένα εξειδικευμένο ναυτιλιακό πράκτορα. Ένας καλός πράκτορας πρέπει να ενεργεί δραστικά με σκοπό να επιτύχει την εξασφάλιση χρόνου και χρήματος για τον εντολέα του. Πρέπει να διαθέτει πείρα και τα απαιτούμενα προσόντα ώστε να φέρνει εις πέρας οποιοδήποτε πρόβλημα με τον πιο δυνατό

αποτελεσματικό τρόπο, με στόχο να διαφυλάξει τα συμφέροντα του εντολέα του. Σε ένα μεγάλο βαθμό το ποσοστό της επιτυχίας του στην ολοκλήρωση των καθηκόντων του απέναντι στους εντολείς του εξαρτάται από τις επιλογές που θα κάνει όσον αφορά τους υπεργολάβους και πόσο καλά θα συγχρονίσει τις διάφορες δραστηριότητες και υπηρεσίες με αποτέλεσμα να επιτύχει μια γρήγορη μεταβολή στο χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Για να καθορίσουμε τις μελλοντικές προοπτικές του επαγγέλματος των ναυτιλιακών πρακτόρων πρέπει να εξετάσουμε το περιβάλλον στο οποίο θα καλεστεί να λειτουργήσει. Ένας από τους πιο σημαντικούς παροχείς υπηρεσιών κατά την διάρκεια παραμονής ενός πλοίου σε αγκυροβόλιο σε ένα κυπριακό λιμάνι, είναι η Αρχή Λιμένων που είναι ένας ημικρατικός οργανισμός.

Παρόλο που η Αρχή Λιμένων κατέχει την επαρκή τεχνογνωσία και άξιο προσωπικό, εντούτοις αδυνατεί στο τομέα εξάσκησης των διοικητικών της ικανοτήτων.

Εφόσον αυτή η κατάσταση συνεχίζεται από την εγκαθίδρυση της Αρχής το 1970, το πρόβλημα σήμερα έχει γίνει τεράστιο και έχει πάρει κρίσιμες διαστάσεις εφόσον έχει φιλτραρισθεί σε όλη την ανθρώπινη δομή του οργανισμού.

Ως ηθική επίπτωση, η αποτελεσματικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο με αρνητική επίδραση τόσο στους εντολείς όσο και σε εμάς. Θεωρούμε σημαντικότερη την ποιότητα των υπηρεσιών και την εστίαση στον πελάτη και ως εκ τούτου είμαστε της γνώμης ότι έως ότου αυτά τα ζητήματα διορθωθούν, θα ήταν χάσιμο χρόνου οποιαδήποτε άλλη συζήτηση πάνω σε οικονομικά θέματα και τέλη που επιβαλλεί το λιμάνι.

Πιστεύουμε ότι η νέα διοίκηση της Αρχής Λιμένων είναι γνώστης του προβλήματος και κάνει προσπάθειες να μειώσει την κατάσταση. Επιπλέον αναμένουμε ότι οι



appointment of professional port agent. A good agent should act proactively aiming to achieve savings in time and money for his principal. He must be experienced and qualified to deal with any problem in the most efficient manner possible in order to safeguard his principals' interests. To a big extent how successful he will be in fulfilling his responsibilities against his principals depends on his choice of subcontractors and how well he will coordinate the various activities and services in order to achieve a swift turnaround at the lowest possible cost.

In order to assess the future prospects of the shipping agents profession we must examine the environment he is asked to operate in. One of the most important service providers during a ship's call in a Cyprus port is the semi-governmental organization of the Cyprus Port Authority. Whilst the Cyprus Ports Authority possesses sufficient know how and worthy personnel it fails to make proper use of it as it falls short of management skills. Since this condition goes back to its establishment in the 1970's the problems today have mounted to a crucial extent since they have filtered all the way down in the human structure of the organization. As a consequence moral, efficiency and quality of service are at very low levels with negative repercussions on our principals and ourselves. We consider quality of service and client orientated culture of paramount importance thus we feel that before these are redressed any discussion about the economics of port and other charges is pointless. We believe that the new management of the Cyprus Ports Authority is aware of the problems and is making efforts to remedy the situation. In addition we expect that the new requirements and standards

imposed by the E.U. and the new competitive and open market environment under which the CPA will have to operate, will force it to re-engineer itself.

Being the easternmost member state of the E.U., full accession to the E.U., in May 2004 offers Cyprus a second chance to become a regional transit hub. With full European integration we also expect that cargo and passenger traffic will increase substantially. We must also not forget the prospect of a settlement in the political problem of Cyprus, which will create a new economic dynamic and enhance further cargo and passenger traffic. However, in order to be able to take full advantage of these new opportunities Cyprus government agencies need to improve their performance to create the right business environment in order to assist the private sector to compete with the rest of the E.U., and other neighboring countries. Our conviction is that individual interests are best served through the promotion of the commonweal so in December 2003 we made a suggestion for the formation of a new joint committee between the Cyprus Shipping Council, the Cyprus Shipping Association and the Department of Merchant Shipping to follow up local shipping matters and to act as a consulting body to the Minister of Communications and Works. This committee should also be authorized to supervise the activities of the Cyprus Port Authority including human resources management and suggest and demand corrective measures whenever necessary. Unfortunately our proposal has received a lukewarm reaction.

To which degree is the shipping agents sector affected by the European Union?

With regards to the future of our profession we do not feel accession

νέες απαιτήσεις και πρότυπα που έχουν επιβληθεί από την Ε.Ε., και το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον όπως και το άνοιγμα της αγοράς, στο οποίο η Αρχή Λιμένων πρέπει να εργάζεται, θα λειτουργήσει ως «κινητήριο μοχλός» για να επανοργανώσει το σώμα της.

Γινόμενη η Κύπρος το ανατολικότερο μέλος – χώρα της Ε.Ε., και με την πλήρη ένταξη της τον Μάιο του 2004, θα της προσφερθεί μια δεύτερη ευκαιρία να καταστεί ένας περιφερειακός εμπορικός κόμβος.

Με την πλήρη ένταξη μας στην Ευρώπη ευελπιστούμε επίσης ότι η επιβατική κίνηση θα βελτιωθεί σημαντικά. Επιπρόσθετα δεν πρέπει να ξεχνούμε την προοπτική λύσης του πολιτικού προβλήματος της Κύπρου, η οποία θα δημιουργήσει μια νέα οικονομική δυναμική που θα αυξήσει περαιτέρω την εμπορική και επιβατική κίνηση στα λιμάνια.

Εντούτοις, για να μπορέσουμε να εκμεταλλευτούμε πλήρως τις νέες αυτές ευκαιρίες οι κύριοι κυβερνητικοί παράγοντες πρέπει να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους, ούτως ώστε να δημιουργήσουν το κατάλληλο εργασιακό περιβάλλον ώστε με τη σειρά τους να βοηθήσουν τον ιδιωτικό τομέα να ενσωματωθεί με την υπόλοιπη Ευρώπη και τις γειτονικές μας χώρες.

Η πεποίθησή μας είναι ότι τα ατομικά συμφέροντα επιτυγχάνονται καλύτερα μέσω της προβολής. Έτσι τον Δεκέμβριο του 2003 έχουμε κάνει μια εισήγηση για σχηματισμό μιας νέας κοινής επιτροπής μεταξύ του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, του Κυπριακού Ναυτιλιακού Οργανισμού και του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας ώστε να παρακολουθεί τα τοπικά ναυτιλιακά θέματα και να ενεργά ως συμβουλευτικό σώμα στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Έργων. Η Επιτροπή αυτή θα έχει επίσης την εξουσιοδότηση να επιτηρεί τις δραστηριότητες της Αρχής

Λιμένων, συμπεριλαμβανομένων και του ανθρώπινου της δυναμικού, να εισηγείται και να απαιτεί διορθωτικά μέτρα όπου καθιστάτε απαραίτητο. Δυστυχώς η πρόταση μας δεν έχει πάρει την απαιτούμενη ανταπόκριση.

Κατά πόσο επηρεάζεται ο τομέας των ναυτιλιακών πρακτόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση;

Παρατηρώντας τις μελλοντικές αλλαγές του επαγγέλματος μας δεν διακρίνουμε ότι η ένταξη μας στην Ε.Ε., θα φέρει δραματικές αλλαγές, δεδομένου του γεγονότος ότι η ναυτιλία είναι ένα διεθνές επάγγελμα έτσι έχουμε προσαρμοστεί να δουλεύουμε με διεθνείς κανονισμούς και κριτήρια. Μολταυτά, αναμένουμε ότι η ένταξη θα βοηθήσει στην σύσταση από το κράτος εξασφαλισμένων απαιτήσεων ώστε να γίνουμε πλήρως μέλος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μέχρι στιγμής οποιοσδήποτε είναι ελεύθερος να ενεργεί ως ναυτιλιακός πράκτορας στην ανοικτή αγορά, ακόμα και αν δεν είναι μέλος του Κυπριακού Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Όπως διαφαίνονται οι προοπτικές της ένταξης, οι εταιρείες που θα εγκαταστήσουν γραφεία στην Κύπρο θα δημιουργήσουν προκλήσεις, όχι όμως αξιέπραστες καθότι οι πιο ικανοί θα επιβιώσουν. Περαιτέρω, δεν έχουμε πεισθεί ότι ένας διευθυντής εταιρείας πιστεύει ότι είναι καλύτερα να εγκαταστήσει τον πράκτορα του σε μια ξένη χώρα. Πιστεύουμε ότι η καλύτερη επιλογή είναι η συνεργασία ή συνεταιρισμός με κάποιο επαγγελματία, ευυπόληπτο τοπικό πράκτορα, ο οποίος έχει καλή γνώση της αγοράς, γερές επαγγελματικές επαφές και απολαμβάνει το σεβασμό στην λήψη των αποφάσεων του.

Πως βλέπετε τις προοπτικές η Κύπρος να εξελιχθεί περαιτέρω σε διαμετακομιστικό κέντρο εμπορίου;



to the E.U., will bring about dramatic changes since shipping is an international business and we are accustomed to working with international regulations and standards. However we expect it to help in the introduction by the state of certain requirements to become a full member of the Cyprus Shipping Association (CSA) still anyone is free to act as a shipping agent in the open market even without CSA membership. As regards the prospect of E.U., companies setting up office in Cyprus it might be a challenge but not an insurmountable one as those who are competent enough should service. Furthermore we are not convinced that an owner is better off by setting up his own agency in a foreign country. We feel that the best option is the cooperation or partnership with a professional, reputable local agency which has a good knowledge of the market, strong business contacts and enjoys the respect of the decision makers.

• **What is your view over the prospects of Cyprus to develop further as a cargo transit center?**

There is no doubt that exciting developments await Cyprus, so both shipping agents and state must be ready to meet them in order to exploit the full potential of the geographic / strategic location of Cyprus. The government should try hard to make the economy competitive and efficient. Even if Cyprus still remains slightly more expensive than its neighboring countries it has to offer a European business environment, a good legal system and safety for which is reasonable to assume that international shipping companies will be willing to pay a small premium.

It is unfortunate that despite the shipping business' major contribution to Cyprus' s GNP, local shipping does not get the attention it deserves. This can possibly be attributed to the fact that our politicians do not possess the required shipping knowledge

and also to the fact that it is not an industry, which controls a big number of voters worthwhile to attract their extra effort. Perhaps that is why Cyprus Ports Authority has been more or less always on its own without the proper control, supervision, support and guidance. With the current challenges and difficulties facing our economy the government's approach to the local shipping industry will have to change. Cyprus has the capability to become the Singapore of the Eastern Mediterranean; all we need is a leadership with vision and ambition.

• **What are your company's future plans and what is its background?**

Our company was founded by the late Mr. Takis Solomonides in 1956. We were the pioneers in the connection of Cyprus with mainland Greece in 1961 and more than 50% of the passenger traffic to and from mainland Greece since then has traveled with ships under our agency. We have acted as agents for Epirotiki, Kavounides, Greek Australia Line, Chandris, National Hellenic American Line, Efthymiades, NEI, Lloyd Braziliero, Clarksons, Y Barra Y Compania S.A., Compania Paulista. In addition, nowadays we act as agents for tramp ships, major international cruise lines like Celebrity and Crystal Cruises, tankers like Maersk, John S. Latsis group and Chandris, the U.S. Navy 6th fleet, the Defence Fuels Group Ministry of Defense, UK and we are members of the Multinational Logistic Services agency network. In January 2000 George Solomonides joined the company, after a career in international shipping, and after the passing of our founder Mr. Takis Solomonides in October 2001 he assumed the management of our company. We are active members of various professional bodies and organizations including the Cyprus Shipping Council and Cyprus Shipping Association. Our mission remains the offering of quality services and creation of strong and long lasting business relationships with our principals based on mutual trust and respect.

Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι μια σημαντική πρόοδος περιμένει την Κύπρο, έτσι τόσο οι ναυτιλιακοί πράκτορες όσο και η κυβέρνηση πρέπει να είναι σε ετοιμότητα να την αντιμετωπίσουν ώστε να εκμεταλλευτούν πλήρως τις ευκαιρίες της γεωγραφικής / στρατηγικής θέσης που προσφέρει η Κύπρος. Η Κυβέρνηση πρέπει να δουλέψει σκληρά ώστε να κάνει την οικονομία μας ανταγωνιστική και αποτελεσματική. Ακόμα και αν η Κύπρος παραμένει, ελάχιστα, πιο ακριβή από τις γειτονικές μας χώρες, πρέπει να προσφέρει ένα ευρωπαϊκό επιχειρηματικό περιβάλλον, ένα καλό νομικό σύστημα και ασφάλεια για τα οποία λογικά υποτιθέμενοι, οι διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες θα είναι πρόθυμες να πληρώσουν σε μια ελάχιστη πιο ψηλή τιμή.

Δυστυχώς, παρότι η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι ένας από τους κύριους χορηγούς της κυπριακής οικονομίας GNP, η τοπική ναυτιλία δεν απολαμβάνει της προσοχής που έπρεπε. Αυτό πιθανότατα να οφείλεται στο γεγονός ότι οι πολιτικοί μας δεν κατέχουν τις ναυτιλιακές γνώσεις που απαιτούνται και επίσης λόγω του γεγονότος ότι δεν είναι μια βιομηχανία που ελέγχει μεγάλο αριθμό ψηφοφόρων ώστε να αξίζει τον κόπο να προσελκύσει την επιπλέον προσοχή τους.

Ενδεχομένως και του γεγονότος ότι η Αρχή Λιμένων Κύπρου, λίγο ή πολύ λειτουργεί αυτόνομα χωρίς τον κατάλληλο έλεγχο, την επίβλεψη, την υποστήριξη και την καθοδήγηση. Με τις επικείμενες προκλήσεις και δυσκολίες που θα αντιμετωπίσει η οικονομία μας, η προσέγγιση της κυβέρνησης προς την τοπική ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να αλλάξει. Η Κύπρος έχει την ικανότητα να γίνει ένα κέντρο, όπως είναι η Σιγκαπούρη, στην Ανατολική Μεσόγειο, το μόνο που χρειαζόμαστε είναι καθοδήγηση με όραμα και φιλοδοξία.

Ποια τα μελλοντικά σχέδια της εταιρείας σας και ποιο το ιστορικό της;

Η εταιρεία μας έχει ιδρυθεί στα τέλη του 1956 από τον κ. Τάκη Σολωμονίδη. Ήμασταν οι πρωτοπόροι στην σύνδεση της Κύπρου με την ηπειρωτική Ελλάδα. Το 1961 πέραν του 50% του επιβατικού κοινού ταξίδευε προς και από την ηπειρωτική Ελλάδα με πλοία κάτω από την επίβλεψη του δικού μας γραφείου. Έχουμε δράσει ως πράκτορες για την Ηπειρωτική, Καβουρίδη, Ελληνοαυστραλιακές Γραμμές, Χαντρίς, Διεθνής Ελληνοαμερικάνες γραμμές, Καβουρίδης, Ευθυμιάδης, NEI, Lloyd Braziliero, Clarksons, Y Barra Y Compania S.A., Compania Paulista. Επιπλέον, σήμερα δουλεύουμε ως πράκτορες σε πλοία ευκαιριακών ναυλώσεων (tramp ships), όπως το Celebrity και το Crystal Cruises, δεξαμενόπλοια όπως Maersk, John S. Latsis group και Chandris, για τον 6ο στόλο του Αμερικάνικου Ναυτικού, του Defence Fuels Group Ministry of Defense, UK και είμαστε μέλη του Multinational Logistic Services agency network.

Το Ιανουάριο του 2000, ο Γιώργος Σολωμονίδης ήρθε στην εταιρεία μετά από καριέρα στην διεθνή ναυτιλία και μετά τον θάνατο του ιδρυτή της εταιρείας κ. Τάκη Σολωμονίδη τον Οκτώβριο του 2001, ανέλαβε τη διοίκηση της εταιρείας.

Είμαστε ενεργά μέλη διαφόρων επαγγελματικών σωμάτων και οργανισμών συμπεριλαμβανομένων του Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου και του Κυπριακού Ναυτιλιακού Οργανισμού. Η αποστολή μας παραμένει η προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών και η δημιουργία στενής και μακράς επιχειρηματικής σχέσης με τους εντολείς μας, η οποία βασίζεται στην αμοιβαία εμπιστοσύνη και σεβασμό.