

Χρειάζεται ολοκληρωμένη μελέτη για τα «Καταμαράν»

Συμφωνεί με τις παρατηρήσεις θέσεις και προτάσεις του ναυπηγού - μηχανικού κ. Χρ. Σιμόπουλου επί του θέματος της εισόδου, στην Ακτοπλοία των ταχύπλων σκαφών νέας τεχνολογίας «καταμαράν», ο ναυπηγός - μηχανολόγος και πρόεδρος του «ΕΛ.Ι.Ν.Τ.» κ. Κ. Φιλίππου, ο οποίος σε επιστολή του διατυπώνει και άλλες σκέψεις ως προς το θέμα. Για το λόγο αυτό δημοσιεύεται η επιστολή που έστειλε προς τη «Ναυτεμπορική», η οποία έχει ως εξής: «Ειδικά με ενδιαφέρον τις προτάσεις του κ. Χρ. Σιμόπουλου, που δημοσιεύθηκαν στην εφημερίδα σας της 1ης παρόντος και θέλω να πω ότι συμφωνώ με τις πολύ εποικοδομητικές απόψεις και προτάσεις του.

Έχων παρακολουθήσει την Ανοικτή Συζήτηση, που οργάνωσε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας στις 24 Ιανουαρίου, μου προξένησε εντύπωση ότι ενώ εκφράστηκαν πολλές απόψεις, αυτές ήταν βασισμένες σε σκέψεις ή και επιφυλάξεις, χωρίς να είναι τεκμηριωμένες με κάποια συγκεκριμένη μελέτη, που τουλάχιστον να παρουσιάσθηκε στο ακροατήριο, πλην βεβαίως των καθαρά τεχνικών παρουσιάσεων, που έγιναν από το Ε.Μ.Π.

Ο κρατικός φορέας της συγκοινωνιακής ναυτιλιακής πολιτικής, δηλαδή το ΥΕΝ, απέφυγε να λάβει οιαδήποτε θέση, επειδή προφανώς προσπαθεί να διαμορφώσει γνώμη επί του πρακταίου.

Θα έλεγα ότι η κατάσταση είναι μάλλον περιεργος, αλλά τυπικά ελληνική.

Του ναυπηγού - μηχανολόγου
κ. Κ. Φιλίππου

Σε κάθε άλλο μέρος του κόσμου η αντιμετώπιση του θέματος θα είχε ήδη γίνει με κάποιες ολοκληρωμένες μελέτες, που θα είχαν ανατεθεί σε εξειδικευμένους μελετητές.

Οι μελέτες αυτές θα μπορούσαν να έχουν καταγράψει την υπάρχουσα κατάσταση, επιβατικό κοινό, αυτοκίνητα, φορτίο, διακίνηση, λιμάνια, τοπικές και άλλες συγκοινωνίες και διασυνδέσεις, προσφερόμενα πλοία, επίπεδο υ-

πηρειών, ελάχιστες και μέγιστες ανάγκες, καιρικές συνθήκες, κοινωνικές ανάγκες, ναυτεργατικό παράγοντα, τιμολογιακή πολιτική κ.λπ.

Η καταγραφή αυτή εν συνεχεία θα έπρεπε να προχωρήσει σε μία εκτίμηση των προοπτικών εξελίξεως, σε βραχυχρόνια και μακροχρόνια βάση, όλων των παραγόντων που θα μπορούσαν να επηρεάζουν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, όπου θα επεισέρχεται και το στοιχείο της νέας τεχνολογίας, της οποίας τα CATAMARAN, SWATH, SES κ.λπ., είναι μία έκφραση, καθώς και ο παρατηρούμενος σήμερα γιγαντισμός των ακτοπλοϊκών μας πλοίων κ.λπ.

Έτσι θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στον προσδιορισμό της εξυπηρετήσεως των αναγκών της θαλασσίας αλλά και γενικότερας διασυνδέσεως των παραλίων και νήσων μας και από απόψεως όγκου, συχνότητας, ταχύτητας, επιπέδου, κοινωνικής αποδοχής κ.λπ.

Έχοντας καθορίσει τα ελάχιστα και τα επιθυμητά επίπεδα, δηλαδή τους κανόνες του παιχνιδιού, το κράτος, αφού τα αξιολογήσει και μέσα στα πλαίσια μίας γενικότερας πιθανής πολιτικής του, θα εκαλήτο να τα εφαρμόσει σαν πλαίσιο - οδηγία, αφήνοντας την υλοποίηση στην ιδιωτική πρωτοβουλία, καταργώντας έτσι τις περίφημες άδειες σκοπιμότητας και όλες τις αντιδικίες που αυτές προξενούν, καθώς και την επιδίωξη των αγόνων γραμμών.

Επειδή δεν θέλω να εμφανίζομαι ως προσκομίζων γλαύκας εις Αθήνας, θέλω να πιστεύω ότι κάποιες μελέτες επί μέρους θεμάτων ήδη υπάρχουν, καμιά όμως, νομίζω, ότι είναι σύγχρονη, ούτε καλύπτει τα σημερινά δεδομένα αναγκών και τεχνολογίας.

Αλλά για να μην τα ρίχνουμε όλα στο κράτος πιστεύω ακόμα ότι και οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα έπρεπε να έχουν προχωρήσει στη σχετική έρευνα, η οποία θα τους καθόριζε και τη στάση που θα έπρεπε να κρατήσουν ή θα τους προσδιόριζε τα πλαίσια μιας νέας επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, υγιούς, μη προστατευομένης αλλά και μη περιο-

ριζομένης και που θα κατέληγε προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

Αυτός εξάλλου είναι και ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης της προσδοκώμενης εισβολής των πλοίων κοινοτικής πλοιοκτησίας.

Τελειώνοντας θα ήθελα να κάνω μία επ' ευκαιρία αναφορά στο ΥΕΝ. Το υπουργείο αυτό δίνει την εντύπωση να προσπαθεί να λύσει όλους τους προβληματισμούς του IN HOUSE, ή με τη συνεπικουρία έστω κάποιων επιτροπών.

Η προσπάθεια πολύ καλή και φιλότιμη μεν αλλά τη σημερινή ημέρα της εξειδικεύσεως, της πληροφορικής και της τεχνολογίας οι λύσεις δεν μπορούν να δίνονται με διαδικασίες του παρελθόντος.

Και σ' αυτό το πτωχικό μας κράτος, σε άλλους φορείς και άλλες αρχές έχει γίνει αντιληπτή η ανάγκη αυτή και γι' αυτό γίνονται κάποιες μελέτες, που το βοηθούν να διαμορφώσει τη χωροταξική ή συγκοινωνιακή, παραδείγματος χάριν, πολιτική του, την κατασκευή του νέου αεροδρομίου, το μετρό κ.λπ.

Έτσι εξάλλου το ΥΕΝ θα μπορούσε κάποτε να αναβαθμίσει το ρόλο του σαν επιτελικό όργανο και θα συνδεθεί περισσότερο με το γύρω κόσμο του, που απασχολείται με τα ναυτιλιακά και τεχνολογικά προβλήματα, που απασχολούν τον τόπο αυτό». •

Πρωθείται το νομοσχέδιο σύστασης μονάδος ειδικών αποστολών Λ.Σ.

Το νομοσχέδιο για τη σύσταση μονάδας, ειδικών αποστολών Λιμενικού Σώματος, το οποίο όπως είναι γνωστό κατατέθηκε προχθές το βράδυ στη Βουλή, με εντολή του πρωθυπουργού κ. Κ. Μητσοτάκη, θα συζητηθεί και θα ψηφισθεί εντός του προσεχούς δεκαήμερου.

Αυτό δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Α. Παυλίδης, ο οποίος πρόσθεσε ότι, τα κύρια καθήκοντα της μονάδος, είναι, η πρόληψη και καταστολή πάσης φύσεως ειδικών εγκλημάτων ή απειλών βίας και τρομοκρατίας και θα αναλαμβάνει αποστολές σε θαλάσσιους χερσαίους και σε άλλους χώρους δικαιοδοσίας του Λιμενικού Σώματος για την καταπολέμηση της διακινήσεως, με πλοία, ναρκωτικών.

Το νομοσχέδιο προβλέπει την πρόσληψη 200 ειδικά εκπαιδευμένων ανδρών, που θα καλύψουν οργανικές θέσεις στρατιωτικών, προσωπικού του Λιμενικού Σώματος ενώ η στελέωσή τους

Γαλλικό ενδιαφέρον για τη δημιουργία σύγχρονου πάρκου μεταφορών στη Θεσσαλονίκη

ΘΕΣ/ΝΙΚΗ, (του αντ'τού μας). — Τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης επισκέφθηκε σήμερα (χθες) αντιπροσωπεία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Μοντελλιέ Γαλλίας με επικεφαλής τον Πρόεδρο της Περιφερειακής Ενώσεως Επιμελητηρίων του Λιμενικού κ. Καραγιάννη.

Ζήτησε από τη Διοίκηση του Ο.Λ.Θ. να συμβάλει στην επιτυχία του Πάρκου του Μοντελλιέ.

Παράλληλα η Γαλλική αντιπροσωπεία πρότεινε τη δημιουργία παρόμοιου Πάρκου Μεταφορών και στη Θεσσαλονίκη το οποίο θα αποτελέσει την αρχή ενός δι-