

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ



Διπλωματική Εργασία

<<Βελτιστοποίηση και προσπάθεια μείωσης κόστους υπηρεσιών στο λιμάνι
Λεμεσού>>

Όνομα: Τσαγγαρης Κυριάκος

Εξάμηνο: 10^ο

Αρ. μητ. : 08108601

Σκοπός εργασίας

Είναι γνωστό ότι η Κύπρος και τα λιμάνια της βρίσκονται σε μια από τις πιο σημαντικές γεωγραφικές θέσεις στην ανατολική μεσόγειο. Το λιμάνι της Λεμεσού που είναι το κεντρικό λιμάνι του νησιού από το 1974 μέχρι σήμερα θα έπρεπε να αποτελεί πόλο έλξης για μεγάλες εταιρίες όπου θα έδιναν οικονομική ευμάρεια στο νησί αφού η ναυτιλία είναι νευραλγικός παράγοντας για την οικονομία του νησιού. Αυτό σε κάποιο βαθμό γίνεται σήμερα είναι όμως το βέλτιστο που θα μπορούσε να έχει η Λεμεσός; Νομίζω πώς όχι.

Σκοπός της εργασίας μου είναι μέσα από έρευνα να αναλύσει διεξοδικά την καινοτομία που έγινε το 2008 από το σύνδεσμο ναυτικών πρακτόρων Κύπρου δηλαδή την απομάκρυνση των κυβερνητικών λιμενεργάτες που πληρώνονταν με το βάρος και με κανονισμούς από το 1960, δίνοντας μια μείωση στο κόστος φορτοεκφόρτωσης της τάξης του 45-50%.

Ακόμα θα γίνει συγκριτική μελέτη με γειτονικά λιμάνια όσο άφορα τον εξοπλισμό τους αποθηκευτικούς χορούς αλλά και όλα τα κόστη(φορτοεκφόρτωσης ,αποθήκευσης, εφοδιασμού) από τη στιγμή που το πλοίο μπαίνει στο λιμάνι μέχρι την στιγμή που θα φύγει.

Έτσι ελπίζω να έχω μια καθαρή εικόνα ώστε να μπορώ να προτείνω μελλοντικά σχέδια που θα κάνουν το λιμάνι της Λεμεσού άκρως ανταγωνίσιμο στα επόμενα χρόνια φέρνοντας έσοδα στη Κύπρο που τόσο πολύ τα έχει ανάγκη αυτή τη στιγμή.

Ευχαριστίες

Πριν παραθέσω την εργασία μου θέλω να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που συνέβαλαν τα μέγιστα για την υλοποίηση της. Ευχαριστώ θερμά το κ. Χαρίλαο Ψαραύτη επιβλέπον καθηγητή της εργασίας μου, για το ενδιαφέρον του, την καθοδήγηση του και τις συμβουλές που ήταν πολύτιμες και μου έδειξαν με το τι θέλω να ασχοληθώ στο μέλλον.

Ακόμα θέλω να ευχαριστήσω το κύριο Γιώργο Ιωαννίδη γενικό διευθυντή της στοιβαδορικής για την βοήθεια του σε όλη τη διάρκεια της μελέτης μου αφού από τη πρώτη στιγμή μέχρι και τη τελευταία ήταν πρόθυμος να μου απαντήσει σε κάθε ερώτηση

Το κύριο Λευτέρη Κουζαπά διευθυντή του συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων καθώς και όλο το κόσμο του λιμανιού που με πολύ ευγένεια με βοηθείσαι να ολοκληρώσω την εργασία μου.

Τέλος κατά τη έρευνα για την εργασίας και μετά από υπόδειξη του επιβλέπον καθηγητή ήρθα σε επαφή με το κ. Σαρλή διευθυντικό στέλεχος του ελληνικού ναυτικού επιμελητηρίου. Θέλω να τον ευχαριστήσω προσωπικά γιατί από την επαφή μαζί του έμαθα πολλά μου έδειξε πώς ακριβώς δουλεύει η ναυτιλιακή βιομηχανία τι πρέπει να κάνω και τι όχι στη μετέπειτα σταδιοδρομία μου

Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| Σκοπός εργασίας..... | 2 |
| Εισαγωγή..... | 8 |
| Νέο Λιμάνι Λεμεσού – Ιστορία και εξέλιξη του..... | 13 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

ΠΑΛΑΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ

| | |
|---|----|
| 1.1 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για εμπορευματοκιβώτια..... | 15 |
| 1.1.2 σημειώσεις (συμφωνίες) πληρωμής | 17 |
| 1.1.3 Αναλυτική πληρωμή παλαιού συστήματος..... | 18 |
| 1.1.4 Πινάκες ωριαίας παραγωγής για εμπορευματοκιβώτια..... | 20 |
| 1.2 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για συνήθη πλοία..... | 23 |
| 1.3.ΤΑ ΝΕΑ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΠΡΟΚΥΜΑΙΑΣ (ΑΧΘΟΦΟΡΩΝ)..... | 31 |
| 1.4 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για τους Σημειωτές στο Λιμάνι..... | 34 |
| 1.5 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για πλοία τύπου ΡΟ-ΡΟ..... | 38 |
| Συμπεράσματα..... | 41 |
| | |
| Πινάκες ωριαίας παραγωγής για όλα τα φορτία (πινάκες 3-25)..... | 42 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

| | |
|--|----|
| 2.1 ΠΩΣ ΔΟΥΛΕΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ..... | 45 |
| 2.1.1 Άρθρα (συμφωνίες) εργασίας..... | 45 |
| 2.2 Πλοία Εμπορευματοκιβωτίων..... | 51 |

| | |
|--|----|
| 2.3 Πλοία Τύπου PO-PO(AVANTIS), (PALLET CARRIER)..... | 52 |
| 2.4 Πλοία Τύπου PO-PO και CARRIERS)..... | 52 |
| 2.5 Τρόπος πληρωμής..... | 54 |
| 2.6 Συνήθη Πλοία..... | 54 |
| 2.7 Ειδική Συμφωνία για τα πλοία εξερεύνησης (research) που προσεγγίζουν στο Λιμάνι Λεμεσού..... | 55 |
| 2.8 Πλοία που μεταφέρουν φορτία με ιμάντα , crabs και ζώα..... | 56 |
| Τρόπο πληρωμής πλοίων τύπο PO-PO και Car Carriers..... | 57 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΝΕΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

| | |
|--|----|
| 3.1 κόστος πλοίου εμπορευματοκιβώτιων | 59 |
| 3.1.1 Τιμολόγια και για τα δυο συστήματα | 60 |
| 3.1.2 ανάλυση κόστους παλαιού συστήματος | 63 |
| 3.2 Πινάκας (6) κόστους για πλοίο γενικού φορτιού..... | 68 |
| 3.2.1 τιμολόγια και για τα δυο συστήματα..... | 69 |
| 3.2.2 ανάλυση κόστους παλαιού συστήματος..... | 71 |
| Συμπεράσματα | 78 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΛΕΜΕΤΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

| | |
|--|----|
| 4.1 Σύγκριση λιμάνι Βηρυτού με λιμάνι Λεμεσού | 79 |
| 4.1.1 Σύγκριση υποδομών..... | 83 |
| 4.2 Πινάκας(7)εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων..... | 84 |
| 4.2.1 Σχ.1(εισαγωγή τευ Βηρυτού)..... | 84 |

| | |
|--|----|
| 4.2.2 Σχ.2(εξαγωγή τευ Βηρυτού)..... | 84 |
| 4.2.3 Σχ.3(εισαγωγή τευ Λεμεσού)..... | 85 |
| 4.2.4 Σχ.4 (εξαγωγή τευ Λεμεσού)..... | 85 |
| 4.3 πίνακας(8) κόστους THC(σε USD)..... | 86 |
| 4.3.1 συμφωνείς με κολοσσούς | 86 |

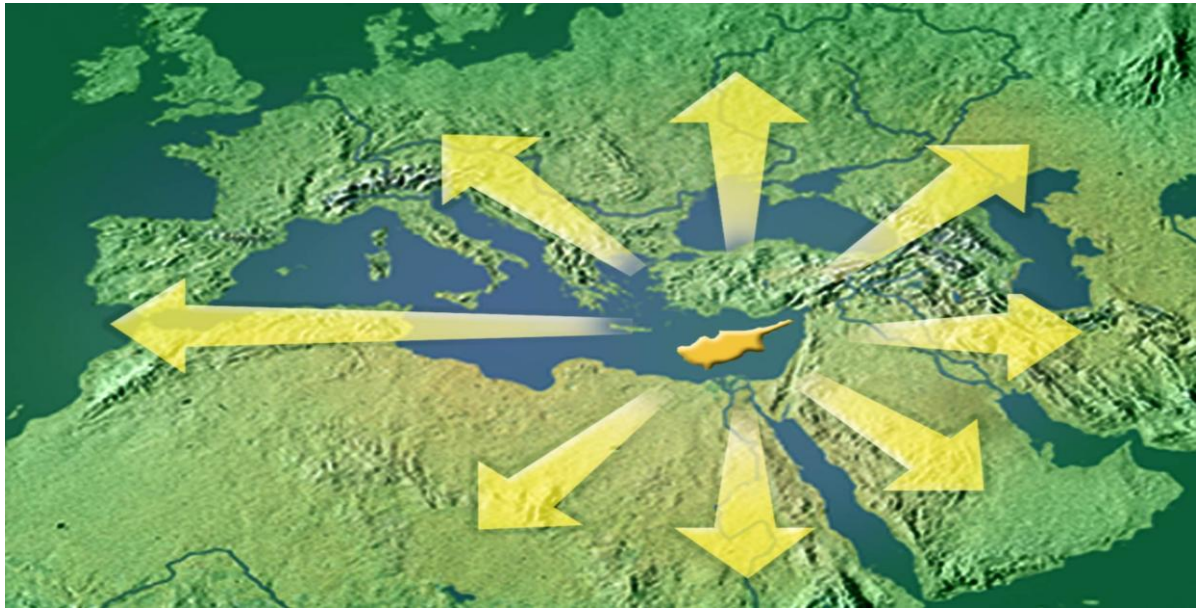
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΝΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

| | |
|--|----|
| 5.1 Συμπεράσματα..... | 87 |
| 5.2 Προσπάθεια αναβάθμισης του λιμανιού..... | 88 |
| 5.2.1 Υλοποίηση του έργου αναβάθμισης σε 2 φάσεις..... | 89 |
| 5.2.2 Επιχειρησιακό πρόγραμμα | 90 |
| 5.2.3 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ..... | 93 |
| 5.3 Αγορά αχθοφορικής εταιρίας..... | 95 |
| 5.4 Εισαγωγή μεγάλων στρατηγικών επενδυτών..... | 97 |
| Επίλογος | 99 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

| | |
|-------------------|-----|
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... | 100 |
|-------------------|-----|



Εισαγωγή

Α) Με την σύνθεση της Κυπριακής Δημοκρατίας το 1960 και την δημιουργία των Λιμένων Κύπρου και μέχρι σήμερα υπάρχουν οι Στιβαδόροι (που είναι υπεύθυνοι για την φορτοεκφόρτωση του πλοίου) και οι αχθοφόροι που είναι υπεύθυνοι για την οριζόντια μετακίνηση των φορτίων.

Το 1967 με την επαναστατική είσοδο του εμπορευματοκιβωτίου στο παγκόσμιο εμπόριο και την συνεχή και ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας (γερανοί, φόκλι, γερανογέφυρες και άλλα σύγχρονα μέσα) έχουν μειωθεί οι ανάγκες ανθρωπίνου δυναμικού σε όλες τις εργασίες σε όλο τον κόσμο.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση δεν τόλμησε ποτέ να αγγίξει το θέμα με του στιβαδóρους αν και οι ανάγκες του Λιμανιού ήταν πολύ μικρότερες σε ανθρώπινο δυναμικό από αυτό που υπήρχε και σε υποχρέωνε να πληρώνεις με τις λεγόμενες ταρίφες που έγιναν το 1964 (δηλαδή οι σταβαδóροι πληρώνονταν σύμφωνα με το βάρος κάθε φορτίου που υπήρχε στο πλοίο).

Έτσι ο σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου φοβούμενος ότι με την υπάρχουσα κατάσταση το Λιμάνι της Λεμεσού δεν θα μπορούσε να είναι ανταγωνιστικό με τα γειτονικά Λιμάνια λόγω του υψηλού κόστους των υπηρεσιών και για να αποτρέψουν την φυγή των μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών (lines) από το Λιμάνι της Λεμεσού προχώρησαν σε ένα μεγάλο δάνειο και έπειτα από σκληρές διαπραγματεύσεις με τους Κυβερνητικού Λιμενεργάτες – στιβαδóρους που κράτησαν από το έτος 2001 μέχρι 2008 κατάφεραν να αποζημιώσουν όλους τους στιβαδóρους και να ιδρύσουν μια μετοχική στιβαδορική εταιρεία με μισθωτούς πλέον εργάτες.

Στα τρία χρόνια ζωής της η στιβαδορική εταιρεία έχει δείξει εκπληκτικά αποτέλεσμα με :

1. Μείωση κόστους στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο 40%.

2. Μείωση κόστους στα πλοία γενικού φορτίου 60%.

3. Μείωση κόστους στα αυτοκινητάδικα 25%

Η επόμενη κίνηση από τους Ναυτιλιακού Πράκτορες ξεκίνησε το 2005 για την αγορά της Ιδιωτικής Εταιρείας των Αχθοφόρων και την περαιτέρω μείωση του κόστους . Οι προσπάθειες βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο αλλά ακόμα δεν έχουν φτάσει στο επιθυμητό αποτέλεσμα γιατί η εταιρία των αχθοφόρων έχει στην ιδιοκτησία της όλα τα μηχανήματα οριζόντιας διακινήσεις φορτίου και χρεώνει μέχρι και σήμερα με τις ταρίφες του 1964.

Σύμφωνα με το κύριο Γ. Ιωαννίδη γενικό διευθυντή της στιβαδορικής εταιρίας το θέμα με την αχθοφορική πρέπει να λυθεί το συντομότερο δυνατό αν θέλουμε ο κυπριακός, νευραλγικός τομέας της ναυτιλίας να συνέχισε να είναι ανταγωνιστικός



Τρόπος εργασίας στο λιμάνι Λεμεσού το 1954 (πηγή: ιστορικό αρχείο λιμανιού Λεμεσού)



Τρόπος εργασίας στο λιμάνι Λεμεσού το 1954 (πηγή: ιστορικό αρχείο λιμανιού Λεμεσού)



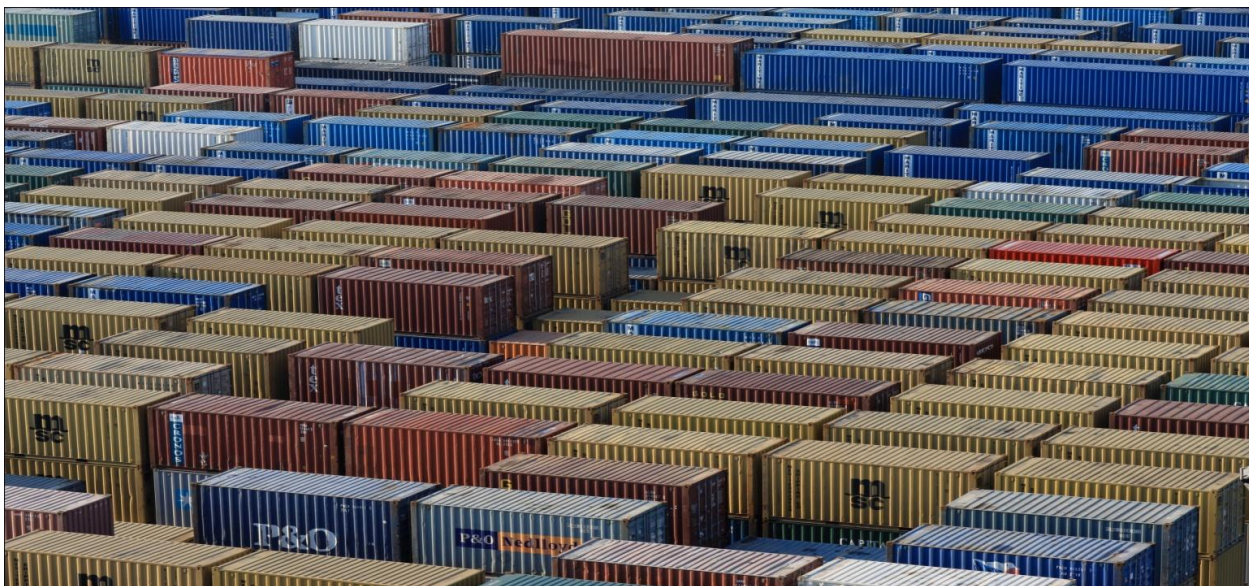
CONCRETE JETTY, OLD HARBOUR, LIMASSOL, CYPRUS 1954

Τρόπος εργασίας στο λιμάνι Λεμεσού το 1954 (πηγή: ιστορικό αρχείο λιμανιού Λεμεσού)

Β)Ένα ακόμα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει το Λιμάνι Λεμεσού είναι η έλλειψη σύγχρονων υποδομών και εξοπλισμού. Αυτό συνεπάγεται ότι αν δεν γίνουν οι άμεσες ριζικές αλλαγές, το Λιμάνι Λεμεσού τα επόμενα χρόνια δεν θα είναι τόσο ανταγωνιστικό, αφού γειτονικά Λιμάνια (π.χ. το λιμάνι της Βηρυτού) έχουν προχωρήσει σε επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων για αναχρονισμό και ανάπτυξη των Λιμανιών τους.

Μερικά από τα προβλήματα που θα αναλύσουμε πιο κάτω είναι:

1. Περιορισμένης έκτασης κρηπίδωμα για αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων.
2. Έλλειψη σύγχρονων μέσων φορτοεκφόρτωσης πλοίων και οριζόντιας μεταφοράς φορτίων.
3. Απαρχαιωμένη αίθουσα επιβατών (αδυναμία διαχωρισμού επιβατικής και εμπορικής κίνησης στο Λιμάνι Λεμεσού).



CONTAINER TERMINALS λιμανιού Λεμεσού (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

Νέο Λιμάνι Λεμεσού – Ιστορία και εξέλιξη του



Αεροφωτογραφία λιμανιού Λεμεσού (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

Το λιμάνι Λεμεσού, λιμάνι πολλαπλής χρήσης, είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου. Ξεκίνησε να λειτουργεί το 1974, αμέσως μετά το πραξικόπημα και την Τούρκικη εισβολή. Στην ουσία ξεκίνησε να εργάζεται ως το βασικό λιμάνι της χώρας, μόνο μετά που καταλήφθηκε από τους Τούρκους το λιμάνι της Αμμοχώστου που χειριζόταν τότε το 83% του συνόλου των φορτίων της χώρας μας.

Ο λιμενικός θαλάσσιος χώρος του καλύπτει έκταση ενός τετρ. χιλ. ο δε χερσαίος χώρος καλύπτει έκταση 1,3 τετρ. Χιλιόμετρα και τα 'port limits' φθάνουν τα 5

ναυτικά μίλια.



Αποθήκες σιλό λιμανιού Λεμεσού (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 . ΠΑΛΑΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε διεξοδικά το πώς δούλευε το λιμάνι της Λεμεσού από το 1960 μέχρι και το 2008. Θα ξεκινήσω την ανάλυση μου από τον τρόπο εργασίας των εμπορευματοκιβωτίων που είναι και ο κύριος λόγος που έγινε αυτή η προσπάθεια αλλαγής

1.1. Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για εμπορευματοκιβώτια.

| <u>Ημερομίσθιο</u> | <u>Α' βάρδια</u> | <u>Β' βάρδια</u> |
|--------------------|------------------|------------------|
| Καθημερινή | € 66,29 | € 82,62 |
| Σαββάτου | € 132,58 | € 165,72 |
| Κυριακής | € 198,87 | € 248,58 |
| Εορτών | € 132,58 | € 165,72 |

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Στις εκάστοτε απολαβές των λιμενεργατών προστίθεται το ποσό των € 36,05.

ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ 12^{ΗΣ} ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ 1^{ΗΣ} Μ.Μ.

Για εργασία μεταξύ της 12^{ης} Μεσημβρινής και της 1^{ης} μ. μ. και μεταξύ της 06.30 και 07.30 π. μ. οι λιμενεργάτες θα αμείβονται ως ακολούθως:

| | |
|------------------------|---------|
| Κκαθημερινή | € 24,86 |
| Κυριακή/Γιορτή/Σάββατο | € 37,28 |

ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Μετά το πέρας του ωραρίου της Α΄ Βάρδια, εάν υπολείπονται μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές για ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης, θα παραμένει η ίδια ομοχειρία αλλά οπωσδήποτε όχι πέραν των 05.30 μ. μ.

Για την εργασία αυτή οι λιμενεργάτες θα αμείβονται ως ακολούθως :

Για την εργασία μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές τις Καθημερινές θα αμείβονται για κάθε ώρα ωριαία παραγωγή ή μέρος αυτής € 15,54 (δηλαδή μια ώρα υπερωρίας Καθημερινής συν 25% επιπλέον και για την Κυριακή/Γιορτή/Σάββατο € 23,30 δηλαδή μια ώρα υπερωρίας Κυριακής/Γιορτής/Σαββάτου συν 25% επιπλέον.

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΝΘΑΡΡΥΝΤΙΚΟΥ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟΥ Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο των λιμενεργατών Β΄ βάρδιας θα υπολογίζεται όπως το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο Α΄ βάρδιας και επιπλέον 25%.

ΕΡΓΑΣΙΑ Γ΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Οι απολαβές για εργασία Γ΄ βάρδιας είναι αυξημένες κατά 50% από τις απολαβές της Α΄ βάρδιας. Η Γ΄ βάρδια υπολογίζεται ότι εμπίπτει στην ίδια ημέρα που πληρώθηκε η προηγούμενη Α΄ και Β΄ βάρδια.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΩΦΕΛΗΜΑΤΑ

Τα κοινωνικά ωφέληματα των λιμενεργατών για εργασία στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων είναι τα ίδια όπως και στα συνήθη πλοία.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Για εργασία στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο των λιμενεργατών θα υπολογίζεται πάντοτε με βάση την 8ωρη εργασία, ανεξάρτητα της ώρας έναρξης της εργασίας.

Η καθυστέρηση να υπολογίζεται ως ακολούθως:

Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑ

Εάν η εργασία αρχίσει μεταξύ της 07.30 π. μ. και 09.30 π. μ. οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται 2 ώρες καθυστέρηση.

Εάν η εργασία αρχίσει μετά τις 09.30 π. μ. η πληρωμή καθυστέρησης θα είναι 4 ώρες.

Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑ

Εάν η εργασία αρχίσει μεταξύ της 04.30 μ. μ. και 06.30 μ. μ. θα προστίθεται καθυστέρηση 2 ωρών.

Εάν η εργασία αρχίσει μετά τις 06.30 μ. μ. θα προστίθεται καθυστέρηση 4 ωρών.

1.1.2 ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τις νέες συμφωνίες που έχουν επιτευχθεί μεταξύ της Κυβέρνησης, του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και των Συντεχνιών, οι λιμενεργάτες θα πληρώνονται ανάλογα με το βάρος κάθε εμπορευματοκιβωτίου ανεξάρτητα του είδους εμπορεύματος που περιέχει.

Με βάση τη νέα τούτη συμφωνία υπάρχουν δύο μόνο πίνακες ενθαρρυντικού δηλαδή ένας που ισχύει για τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια και ένας άλλος που ισχύει για τα κενά εμπορευματοκιβώτια.

Ο αριθμός των λιμενεργατών ανά ομοχειρία (πόστο) μειώνεται από τους 6 λιμενεργάτες σε 5 λιμενεργάτες χωρίς να υπάρχει επιστάτη. Μέχρι το 2006 είχαμε 6 λιμενεργάτες και ένα επιστάτη .

Ας δούμε ένα παράδειγμα για το τι μεροκάματο έπαιρνε ένας λιμενεργάτης μέχρι το 2008 (που πληρώνονταν με το βάρος) για ένα πλοίο που είχε περισσότερα άδεια εμπορευματοκιβώτια

1.1.3 Παράδειγμα:

Αναλυτική πληρωμή παλαιού συστήματος

Vessel name:

No. of port workers : 5

Date: 27/7/2008

A) Full containers : 10 tons

Empty containers : 322 tons

Delay : 16 tons (πάντα πληρωνόταν επιπλέον για όλα τα πλοία)

Σύνολο : 384 tons (διαιρώ το σύνολο με το 8ωρο εργασίας)

$384/8 = 48$ (δεν βάζω ποτέ δεκαδικό πάντα στρογγυλοποιώ)

=48 tariffs (ωριαία παραγωγή)

B) Πάο στο πινάκα που καλύπτει τη φορτοεκφόρτωση κενών εμπορευματοκιβώτιων αφού αυτά υπερτερούν στο συνολικό βάρος του φορτίου. Από πινάκα περνώ το τελευταίο αριθμό ωριαίας που είναι το 24 άρα από τον αριθμό που βρήκα (44) αφαιρώ το 24 _____ $44-20=44$

(όλους τους πινάκες ωριαίας παραγωγής για όλα τα φόρτια είναι στο τέλος του κεφαλαίου 1)

Αυτό που βρήκα το πολλαπλασιάζω με τη διαφορά που βρίσκετε στο πινάκα

20*5.75= 113.40

Γ) **Πληρωμή :**

Ημερομίσθιο αργίας : 132.58 €

Από τη τελευταία tariff : 120.96€

Από διαφορά tariffs : 113.40 €

Διαφορά : 36.05 € (πληρώνετε σταθερά για κάθε είδος)

3rt/4rt/5rt tier : 7.09€ (επίδομα 3ης 4ης 5ης γραμμής)

GROSS PAYMENT : 410.08

+ fishia : 18.23

+leave fund : 34.24

GRANT TOTTAL : 462.55

Από το **GRANT TOTTAL** αφαιρώ

10% provident fund loan : 46.30

6.3% social insurance : 29.17

20% income tax : 92.60

provident fund : 11.04

trade union : 5.38

total deductions : 184.49

Δηλαδή καταλαβαίνετε ότι με μέσο ορό μισθού (μεροκάματο) γύρο στα 160 ευρώ ο κάθε λιμενεργάτης στοίχιζε στο κράτος 70-80 χιλιάδες το χρόνο και κατά συνέπεια το κράτος προσέφερε πανάκριβες υπηρεσίες στα πλοία που έρχονται στο λιμάνι με αποτέλεσμα πολλές γραμμές να προτιμούν γειτονικά λιμάνια που το κόστος ήταν σαφώς πιο χαμηλό.

Πιο κάτω οι πινάκες 1 και 2 με την ωριαία παράγωγη για τα εμπορευματοκιβώτια του οποίους χρησιμοποιήσαμε πιο πάνω

| Ωριαία Παραγωγή | Αύξηση Παραγωγής 12,50% | Αύξηση Ημερομισθίου 18,75% | Υπολ/σμός Ενθααρ. Ημερομισθίου για τα εμπορευματοκιβώτια |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|--|
| 08 | ----- | ----- | 30,24 |
| 09 | 12,50 | 18,75 | 35,91 |
| 10 | 25,00 | 37,50 | 41,58 |
| 11 | 37,50 | 56,25 | 47,25 |
| 12 | 50,00 | 75,00 | 52,92 |
| 13 | 62,50 | 93,75 | 58,59 |
| 14 | 75,00 | 112,50 | 64,26 |
| 15 | 87,50 | 131,25 | 69,93 |
| 16 | 100,00 | 150,00 | 75,60 |
| 17 | 112,50 | 168,75 | 81,27 |
| 18 | 125,00 | 187,50 | 86,94 |
| 19 | 137,50 | 206,25 | 92,61 |
| 20 | 150,00 | 225,00 | 98,28 |
| 21 | 162,50 | 243,75 | 103,95 |
| 22 | 175,00 | 262,50 | 109,62 |
| 23 | 187,50 | 281,25 | 115,29 |
| 24 | 200,00 | 300,00 | 120,96 |

Διαφορά: 5,67

Ο πιο πάνω πίνακας καλύπτει την φορτοεκφόρτωση κενών εμπορευματοκιβωτίων.

| Ωριαία Παραγωγή | Αύξηση Παραγωγής 6,25% | Αύξηση Ημερομισθίου 9,38% | Υπολ/σμός Ενθαρρ. Ημερομισθίου για τα εμπορευματοκιβώτια |
|-----------------|------------------------|---------------------------|--|
| 16 | ----- | ----- | 30,24 |
| 17 | 6,25 | 9,38 | 33,08 |
| 18 | 12,50 | 18,75 | 35,91 |
| 19 | 18,75 | 28,13 | 38,75 |
| 20 | 25,00 | 37,50 | 41,58 |
| 21 | 31,25 | 46,88 | 44,42 |
| 22 | 37,50 | 56,25 | 47,25 |
| 23 | 43,75 | 65,63 | 50,09 |
| 24 | 50,00 | 75,00 | 52,92 |
| 25 | 56,25 | 84,38 | 55,76 |
| 26 | 62,50 | 93,75 | 58,59 |
| 27 | 68,75 | 103,13 | 61,43 |
| 28 | 75,00 | 112,50 | 64,26 |
| 29 | 81,25 | 121,88 | 67,10 |
| 30 | 87,50 | 131,25 | 69,93 |
| 31 | 93,75 | 140,63 | 72,77 |
| 32 | 100,00 | 150,00 | 75,60 |
| 33 | 106,25 | 159,38 | 78,44 |
| 34 | 112,50 | 168,75 | 81,27 |
| 35 | 118,75 | 178,13 | 84,11 |

Διαφορά: 2,84

Ο πιο πάνω πίνακας καλύπτει γενικά όλα τα είδη φορτίων που βρίσκονται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια πλην των κενών (βλέπε πίνακα των 8 τόνων την ώρα).



CONTAINER TERMINALS λιμανιού Λεμεσού (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

1.2 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για συνήθη πλοία

Σχετικά με τα συνήθη πλοία, πληροφορείστε ότι ισχύουν δύο διαφορετικές συμφωνίες. Η πρώτη είναι για όλα τα φορτία σε παλέτες και η δεύτερη για όλα τα υπόλοιπα φορτία.

Τα πιο κάτω ισχύουν και για τις δύο συμφωνίες στα συνήθη φορτία:

1. ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΑ

| | |
|----------------------------|---------|
| Βασικό Ημερομίσθιο | € 54,78 |
| Τιμαριθμικό Επίδομα 21,01% | € 11,51 |
| | ----- |
| Σύνολο Ημερομισθίου | € 66,29 |

Στις εκάστοτε συνολικές απολαβές των λιμενεργατών θα προστίθεται η διαφορά του συντελεστή του ενθαρρυντικού ημερομισθίου από το βασικό ημερομίσθιο που ανέρχεται σε € 23,09 (€66,29 - € 43,20), νοουμένου ότι θα μπουν στο ενθαρρυντικό.

Για όλες τις περιπτώσεις οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται ολόκληρο το ημερομίσθιο ανάλογα με την ημέρα πρόσληψης.

Το ημερομίσθιο της Β΄ βάρδιας είναι αυξημένο κατά 25% από το ημερομίσθιο της Α΄ βάρδιας με εξαίρεση τα φορτία σε σάκους όπου το ημερομίσθιο είναι αυξημένο κατά 50%.

2. ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ

| <u>Είδος Φορτίου</u> | <u>Α΄ Βάρδια</u> | <u>Β΄ Βάρδια</u> |
|----------------------------|------------------|------------------|
| Γενικό Φορτίο | € | € |
| Εργασία από 1-8 ώρες | 66,29 | 82,86 |
| Σαββάτου, Κυριακής, Εορτών | 132,58 | 165,72 |

3. ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Μετά το πέρας του ωραρίου της Α΄ βάρδιας εάν υπολείπονται μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές για ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης θα παραμείνει η ίδια ομοχειρία αλλά όχι πέραν των 5.30 μ. μ.

Για την εργασία αυτή οι λιμενεργάτες θα αμείβονται ως ακολούθως:

Για εργασία μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές τις Καθημερινές θα αμείβονται για κάθε ωριαία παραγωγή ή μέρος αυτής € 15,54 και για τα Σάββατα/Κυριακές και Γιορτές για κάθε ωριαία παραγωγή ή μέρος αυτής € 23,30. Σε περίπτωση που για διάφορους λόγους ξεπεραστούν οι τρεις ωριαίες παραγωγές ή η ώρα 5.30 μ. μ. τότε οι λιμενεργάτες θα πληρώνονται ολόκληρο

4. ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΤΗΣ Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Για κάθε παραγωγή οι λιμενεργάτες θα πληρώνονται προς € 14,50 (δηλ. 174% της συνηθισμένης ώρας). Επιπρόσθετα οι λιμενεργάτες θα πληρώνονται για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας (όχι υπερωρίας) € 24,86 (δηλ. Διπλή υπερωρία καθημερινής).

ΣΑΒΒΑΤΟ ΚΥΡΙΑΚΗΣ Η ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΓΙΟΡΤΗΣ

Για κάθε ωριαία παραγωγή κάθε λιμενεργάτης θα αμείβεται προς € 29,00. Επιπρόσθετα ο κάθε λιμενεργάτης για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας (όχι υπερωρίας) θα δικαιούται € 37,28 (δηλ. Διπλή υπερωρία Σαββάτου ή Γιορτής).

ΚΥΡΙΑΚΗΣ/ΓΙΟΡΤΩΝ

Οι λιμενεργάτες θα αμείβονται όπως η αντίστοιχη εργασία καθημερινής.

5. ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ (για κάθε ώρα)

| | <u>ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ</u> | <u>ΣΑΒ/ΚΥΡΙΑΚΗ/ ΕΟΡΤΩΝ</u> |
|-----------|--------------------|--------------------------------|
| | € | € |
| A' Βάρδια | 12,43 | 18,64 |
| B' Βάρδια | 15,54 | 23,30 |

| | | |
|-----------------------------|-------|-------|
| Από 6.30 -7.30 π. μ. | 24,86 | 37,28 |
| Από 12.00-01.00 το μεσημέρι | 24,86 | 37,28 |

6. ΑΛΛΑ ΟΦΕΛΗΜΑΤΑ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ

Για κάθε ημερομίσθιο Α΄ και Β΄ βάρδιας ο Εργοδότης εισφέρει τα ακόλουθα ποσά:

| | |
|--|---------|
| Ταμείο Ιατροφαρμακευτικής Περίθαλψης | € 5,38 |
| Ταμείο Προνοίας | € 11,04 |
| Ταμείο Αργιών και Γιορτών | € 6,51 |
| Ταμείο 53 ^{ης} και 56 ^{ης} Εβδομάδας | € 11,72 |

Επίσης για κάθε ημερομίσθιο ο Εργοδότης θα αποκόπτει από κάθε λιμενεργάτη τα ακόλουθα ποσά:

| | |
|--|---------|
| Ταμείο Προνοίας | € 11,04 |
| Εισφορά ή συνδρομή προς τις συμβαλλόμενες συντεχνίες συν Ταμείο Ιατροφαρμακευτικής Περίθαλψης | € 5,38 |

Διευκρινίζονται σχετικά τα ακόλουθα:

Η φίσια αποτελείται από το Ταμείο Αργιών και Γιορτών και από το Ταμείο 53^{ης} και 56^{ης} Εβδομάδας.

Τα πιο πάνω ποσά είναι βασισμένα στα ημερομίσθια της 01.01.2008 δηλαδή € 64,81.

7. ΑΡΓΕΙΕΣ/ΓΙΟΡΤΕΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ

1. 1^{ης} Ιανουαρίου
2. 6^{ης} Ιανουαρίου
3. Καθαρά Δευτέρα
4. 25^{ης} Μαρτίου
5. 1^η Απριλίου
6. Δευτέρα του Κατακλυσμού
7. 1^η Μαΐου
8. Μεγάλη Παρασκευή
9. Μεγάλο Σάββατο
10. Δευτέρα του Πάσχα
11. 15^η Αυγούστου
12. 1^η Οκτωβρίου
13. 28^η Οκτωβρίου
14. Χριστούγεννα
15. 26^η Δεκεμβρίου

8. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

(α) Υπολογισμός Καθυστερήσεων

Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑ

Όταν η εργασία στο πλοίο αρχίσει μεταξύ της 7.30 π. μ. και της 9.30 π. μ. θα υπολογίζεται καθυστέρηση 2 ώρες και η πληρωμή θα γίνεται με βάση την 8ωρη εργασία.

Όταν η εργασία αρχίσει μετά τις 9.30 π. μ. οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται 4 ώρες καθυστέρηση και η πληρωμή θα γίνεται με βάση την 8ωρη εργασία.

Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑ

Όταν η εργασία στο πλοίο αρχίσει μεταξύ της 4.30 μ. μ. και της 6.30 μ. μ. οι λιμενεργάτες δικαιούνται 2 ώρες καθυστέρηση η δε παραγωγή θα υπολογίζεται με βάση τις 8 ώρες εργασίας.

Όταν η εργασία αρχίσει μετά τις 6.30 μ. μ. οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται 4 ώρες καθυστέρηση και η δε παραγωγή θα υπολογίζεται με βάση τις 8 ώρες εργασίας.

Β΄ ΩΡΑΡΙΟ

Τα ωράρια εργασία είναι ως ακολούθως :

Α΄ Βάρδια 7.30 π. μ. μέχρι 4.30 μ. μ. με μια ώρα διακοπή

Β΄ Βάρδια 4.50 μ. μ. μέχρι 11.30 μ. μ. χωρίς διακοπή

(γ) Τα πιο πάνω ισχύουν για τα συνήθη πλοία ανεξάρτητα εάν μεταφέρουν φορτίο LOOSE (χύμα) όσο και για τα φορτία σε παλέτες φορτία των οποίων το Ενθαρρυντικό Ημερομίσθιο είναι διαφορετικό (με την εξαίρεση που αναφέρεται πιο κάτω).

(δ) Πληρωμή Β΄ βάρδιας στις περιπτώσεις φορτοεκφόρτωσης σατσιαστού φορτίου χύμα (LOOSE) και φορτίων σε χαρτόνια LOOSE (χύμα) βάρους μέχρι 25 κιλών που δεν καθορίζονται στα συνήθη πλοία.

Στις περιπτώσεις αυτές το νυκτερινό ημερομίσθιο θα είναι 50% πιο ψηλό του ημερομισθίου ημέρας η δε αμοιβή Β΄ βάρδιας θα είναι 50% πιο ψηλή από την αντίστοιχη εργασία ημέρας Καθημερινής, Σαββάτου, Κυριακής ή Γιορτής όπου θα ακολουθείται η ίδια διαδικασία όπως περιγράφεται πιο πάνω.

Στην περίπτωση που το φορτίο είναι μικτό και οι λιμενεργάτες θα μπουν μέσα στο ενθαρρυντικό σύστημα τότε η πληρωμή θα γίνεται ανάλογα με την ποσότητα του φορτίου ως εξής: Το φορτίο που είναι μικρότερο σε ποσότητα θα μετατρέπεται και θα πληρώνεται σύμφωνα με το φορτίο με την μεγαλύτερη ποσότητα.

Στην περίπτωση που προσλαμβάνονται λιμενεργάτες για εργασία σε συνήθη πλοία που μεταφέρουν φορτίο ως η παράγραφος (*) και δεν μπαίνουν μέσα στο ενθαρρυντικό σύστημα αλλά υπάρχει μόνο φορτίο σε σάκους πέρα των 25 τόνων ή χαρτόνια χύμα πέρα των 13 τόνων ή από κοινού χαρτόνια χύμα και φορτίο σε σάκους πέρα των 20 τόνων, τότε οι λιμενεργάτες θα αμείβονται προς € 99,44 (€ 66,29 X 50%).

Στην αντίθετη περίπτωση, δηλ. Εάν το φορτίο σε σάκους είναι λιγότερο των 25 τόνων ή τα χαρτόνια χύμα λιγότερα των 13 τόνων ή από κοινού λιγότερα των 20 τόνων, τότε οι λιμενεργάτες θα αμείβονται προς € 82,86 (€ 66,29 X 25%).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Ο συντελεστής του ενθαρρυντικού ημερομισθίου είναι τα 2/3 του ολικού ημερομισθίου.
2. Κάθε υπερωρία Σαββάτου, Κυριακής και Εορτών πληρώνεται η μια ώρα δύο και ένα τέταρτο ώρας Καθημερινής.

3. Εάν οι λιμενεργάτες εργαστούν μεταξύ της 06.30 και 07.30 και το μεσημέρι θα πληρώνεται διπλή υπερωρία.
4. Ο αριθμός των λιμενεργατών που εργάζονται στην προκυμαία για την εκφόρτωση φορτίου σε σακιά (loose) είναι ως εξής :
 - Λιπάσματα: Τέσσερις (4) λιμενεργάτες
 - Σπόρος πατάτες : Τέσσερις (4) λιμενεργάτες
 - Για όλα τα άλλα φορτία θα προσλαμβάνονται 3 λιμενεργάτες.



Φορτοεκφόρτωση CONTAINER (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

1.3.ΤΑ ΝΕΑ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΠΡΟΚΥΜΑΙΑΣ (ΑΧΘΟΦΟΡΩΝ)

Τα νέα ημερομίσθια και οι αμοιβές των Εργατών Προκυμαίας που ισχύουν από την 10.01.2008 είναι τα ακόλουθα:

| | |
|--------------------|---------|
| Βασικό Ημερομίσθιο | € 65,93 |
| | ----- |
| | € 79,78 |

1. ΦΟΡΤΙΑ ΣΕ ΣΑΠΠΑΝΙ ΤΗΛΑΡΑ

| | | |
|-------------|-----------------------|--------|
| Ημερομίσθιο | Εργασία από 4- 8 ώρες | € |
| Καθημερινής | | 79,78 |
| Γιορτών | | 159,56 |

| | |
|-------------|--------|
| Ημερομίσθιο | € |
| Σαββάτου | 159,56 |
| Κυριακής | 239,34 |

| | | |
|-----------------------|-----------------------|--------|
| Νυκτερινό Ημερομίσθιο | Εργασία από 3- 8 ώρες | € |
| Καθημερινής | | 99,73 |
| Γιορτών | | 199,46 |

| | |
|-----------------------|--------|
| Νυκτερινό Ημερομίσθιο | € |
| Σαββάτου | 199,46 |
| Κυριακής | 299,19 |

| Αμοιβή για Εργασία | Υπερωρίες | Από 12 -1 μ.μ. και μετά το Κλείσιμο του λιμένος |
|-----------------------------------|-----------|--|
| | € | € |
| Καθημερινής | 14,96 | 29,92 |
| Σαββάτου, Κυριακής και Γιορτών | 22,44 | 44,88 |

2. ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ

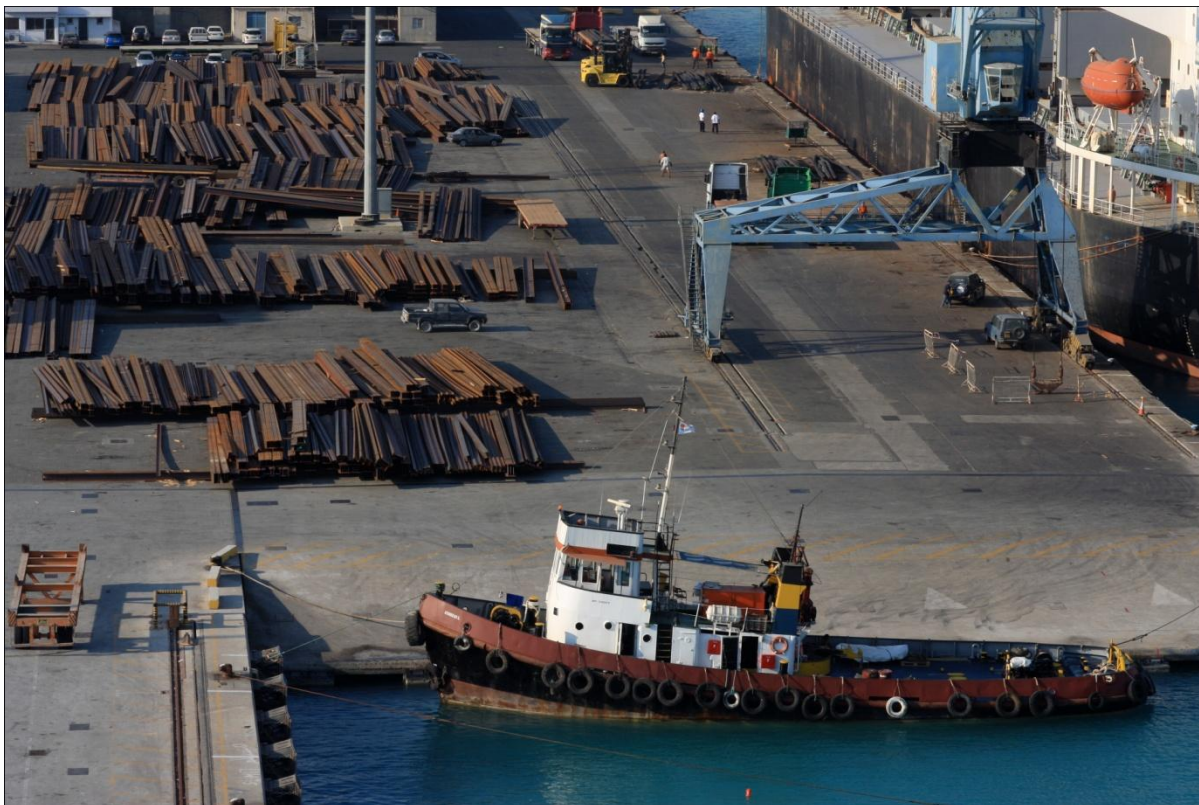
| | |
|-------------|--------|
| Ημερομίσθιο | € |
| Καθημερινής | 86,92 |
| Γιορτών | 173,84 |

| | |
|-------------|--------|
| Ημερομίσθιο | € |
| Σαββάτου | 173,84 |
| Κυριακής | 260,76 |

| | |
|-----------------------|--------|
| Νυκτερινό Ημερομίσθιο | € |
| Καθημερινής | 108,64 |
| Γιορτών | 217,28 |

| | |
|-----------------------|--------|
| Νυκτερινό Ημερομίσθιο | € |
| Σαββάτου | 217,28 |
| Κυριακής | 325,92 |

| Αμοιβή για Εργασία | Υπερωρίες | Από 12 -1 μ.μ. και μετά το Κλείσιμο του λιμένος |
|-----------------------------------|-----------|--|
| | € | € |
| Καθημερινής | 16,30 | 32,60 |
| Σαββάτου, Κυριακής και Γιορτών | 24,45 | 48,90 |



Φορτοεκφόρτωση σιδήρου (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

1.4 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για τους Σημειωτές στο Λιμάνι.

Τα ημερομίσθια των Σημειωτών αναθεωρούνται από την 09.07.2008 ως ακολούθως:

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Το ημερομίσθιο οκταώρου εργασίας ημέρας είναι :

| | |
|----------------------------|---------|
| Βασικό Ημερομίσθιο | € 84,40 |
| Τιμαριθμικό Επίδομα 21,01% | € 17,73 |
| | ----- |
| Σύνολο Ημερομίσθιων | €102,13 |

Νοείται ότι εάν ο Σημειωτής προσλαμβάνεται για εργασία που αρχίζει στις 7.30 π.μ. και η εργασία αυτή συμπληρώνεται σε οποιοδήποτε χρόνο εντός του κανονικού οκταώρου αυτός θα πληρώνεται ολόκληρο το ημερομίσθιο δηλ. € 102,13.

ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ (ΜΕΤΑ ΤΙΣ 4.30 Μ.Μ.)

Το ημερομίσθιο εργασίας μετά τις 4.30 μ.μ. ορίζεται σε € 114,65

Επιπλέον ο Σημειωτής από τη στιγμή που οι Στοιβαδότες εισήλθαν στο Ενθαρρυντικό Σύστημα για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας μέχρι τις 9.30 μ.μ. θα πληρώνεται μια ώρα υπερωρία δηλ. € 19,15. Μετά τις 9.30 μ.μ. για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας θα πληρώνεται διπλή υπερωρία.

ΕΡΓΑΣΙΑ Γ΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Το ημερομίσθιο για εργασία Γ΄ βάρδιας είναι αυξημένο κατά 50% από το ημερομίσθιο για εργασία Α΄ βάρδιας δηλ. € 153,20. Επιπλέον ο Σημειωτής για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας πληρώνεται διπλή υπερωρία.

Η Γ΄ βάρδια για τους Σημειωτές, αντίθετα με τους Στοιβαδότες, υπολογίζεται ότι εμπίπτει στην εργασία της ημέρας που ξημερώνει.

ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Το ημερομίσθιο οκταώρου εργασίας ημέρας Σαββάτου είναι € 204,26 (διπλάσιο ημερομίσθιο Καθημερινής).

Νοείται ότι όταν ο Σημειωτής προσλαμβάνεται για εργασία που αρχίζει στις 7.30 π.μ. και η εργασία αυτή συμπληρώνεται σε οποιοδήποτε χρόνο εντός του κανονικού οκταώρου αυτός θα πληρώνεται ολόκληρο το ημερομίσθιο δηλ. € 204,26.

ΠΛΗΡΩΜΗ ΝΥΚΤΕΡΙΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΑΒΒΑΤΟΥ

Η νυκτερινή εργασία Σαββάτου θα πληρώνεται όπως η νυκτερινή εργασία Καθημερινής συν ένα νυκτερινό ημερομίσθιο δηλαδή συνολικό € 229,30

Επιπλέον ο Σημειωτής μετά από τη στιγμή που οι στοιβαδότεροι εισέρχονται στο Ενθαρρυντικό Σύστημα για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας μέχρι τις 9.30 μ.μ. θα πληρώνεται μια ώρα υπερωρία δηλ. € 19,15. Μετά τις 9.30 μ.μ. για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας θα πληρώνεται διπλή υπερωρία.

ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟ ΚΥΡΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΓΙΟΡΤΩΝ

Το ημερομίσθιο οκταώρου εργασίας Κυριακής και επισήμων Γιορτών είναι €204,26.

Νοείται ότι όταν ο Σημειωτής προσλαμβάνεται για εργασία που αρχίζει στις 57.30 π.μ. και η εργασία αυτή συμπληρώνεται σε οποιοδήποτε χρόνο εντός του κανονικού οκταώρου, αυτός θα πληρώνεται ολόκληρο το ημερομίσθιο δηλ. € 204,26.

ΠΛΗΡΩΜΗ ΝΥΚΤΕΡΙΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΓΙΟΡΤΩΝ

(ΔΗΛ. ΜΕΤΑ ΤΙΣ 4.30 Μ.Μ)

Το νυκτερινό ημερομίσθιο Κυριακής και επισήμων Γιορτών ορίζεται σε € 229,30.

Επιπλέον ο Σημειωτής μετά από τη στιγμή που οι Στοιβαδότεροι εισέρχονται στο Ενθαρρυντικό Σύστημα για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας μέχρι τις 9.30 μ.μ.

θα πληρώνεται μια ώρα υπερωρία. Μετά τις 9.30 μ.μ. για κάθε ώρα πραγματικής εργασίας θα πληρώνεται διπλή υπερωρία.

ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4.30 Μ.Μ.- 5.30 Μ.Μ. ΓΙΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Η εργασία από 4.30 μ.μ. – 5.30 μ.μ. για συμπλήρωση της φορτοεκφόρτωσης θα πληρώνεται για μεν την Κυριακή και Σάββατο προς € 19,15 για την ώρα εργασία, για δε την Κυριακή και τις επίσημες Γιορτές προς € 28,72 για την ώρα εργασίας.

ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ

| Υπερωρίες | Καθημερινής & | Κυριακή & |
|-----------------------------------|---------------|------------------|
| | Σαββάτου | Επίσημων Γιορτών |
| | € | € |
| Από 06.30 – 07.30 π.μ. | 19,15 | 28,72 |
| Από 12.00 – 01.00 π.μ. | 38,30 | 57,44 |
| Από 04.30 – 05.30 μ.μ. | 19,15 | 28,72 |
| Από της 09.30 μ.μ. (για κάθε ώρα) | 38,30 | 57,44 |

ΆΛΛΑ ΩΦΕΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ

Για κάθε ημερομίσθιο Α΄ και Β΄ βάρδιας ο Εργοδότης εισφέρει τα ακόλουθα ποσά:

| | |
|--|---------|
| Ταμείο Ιατροφαρμακευτικής Περίθαλψης | € 5,38 |
| Ταμείο Προνοίας | € 11,04 |
| Ταμείο Αργιών και Γιορτών | € 6,51 |
| Ταμείο 53 ^{ης} και 56 ^{ης} Εβδομάδας | € 11,72 |

Επίσης για κάθε ημερομίσθιο ο Εργοδότης θα αποκόπτει από κάθε Σημειωτή τα ακόλουθα ποσά:

| | |
|--|---------|
| Ταμείο Προνοίας | € 11,04 |
| Εισφορά ή συνδρομή προς τις συμβαλλόμενες συντεχνίες συν Ταμείο Ιατροφαρμακευτικής Περίθαλψης | € 5,38 |

Διευκρινίζοντας σχετικά τα ακόλουθα:

Η φίσια αποτελείται από το Ταμείο Αργιών και Γιορτών και από το Ταμείο 53^{ης} - 56^{ης} Εβδομάδας.

ΕΠΙΣΗΜΕΣ ΓΙΟΡΤΕΣ

Οι Επίσημες Γιορτές είναι οι ακόλουθες:

1. 1^{ης} Ιανουαρίου
2. 6^{ης} Ιανουαρίου
3. Καθαρά Δευτέρα
4. 25^{ης} Μαρτίου

5. 1^η Απριλίου
6. Δευτέρα του Κατακλυσμού
7. 1^η Μαΐου
8. Μεγάλη Παρασκευή
9. Μεγάλο Σάββατο
10. Δευτέρα του Πάσχα
11. 15^η Αυγούστου
12. 1^η Οκτωβρίου
13. 28^η Οκτωβρίου
14. Χριστούγεννα
15. 26^η Δεκεμβρίου

ΩΡΑΡΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ισχύει το ίδιο όπως και στους Στοιβαδόρους.

ΠΡΟΣΛΗΨΗ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ

Τα μέλη του Συνδέσμου θα προσλαμβάνουν μέλη της Συντεχνίας για σκοπούς καταγραφής (Tallying) των φορτοεκφορτώσεων εμπορευμάτων από / στα πλοία. Γίνεται δε σύσταση όπως προσλαμβάνεται Σημειωτής για κάθε πόστο.

1.5 Τρόπος εργασίας παλαιού συστήματος για πλοία τύπου ΡΟ-ΡΟ.

| Ημερομίσθιο (Εργασία από 1-8 ώρες) | Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑ | Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑ |
|------------------------------------|------------|------------|
| | € | € |
| Καθημερινής | 66,29 | 82,86 |
| Σαββάτου | 132,58 | 165,72 |
| Κυριακής | 198,87 | 248,58 |

| | | |
|--------|--------|--------|
| Εορτών | 132,58 | 165,72 |
|--------|--------|--------|

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Στις εκάστοτε απολαβές των λιμενεργατών προστίθεται το ποσό των € 36,05

ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ 12^{ΗΣ} ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ 1^{ΗΣ} Μ.Μ.

Για εργασία μεταξύ της 12φης Μεσημβρινής και 1^{ης} μ.μ. και μεταξύ της 06.30 και 07.30 π.μ. οι λιμενεργάτες θα αμείβονται ως ακολούθως:

| | |
|---------------------------|---------|
| Καθημερινής | € 24,86 |
| Κυριακή/ Γιορτή / Σάββατο | € 37,28 |

ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΗΣ Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Μετά το πέρας του ωραρίου της Α΄ βάρδιας, εάν υπολείπονται μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές για ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωσης, θα παραμένει η ίδια ομοχειρία αλλά οπωσδήποτε όχι πέραν των 05.30 μ.μ.

Για την εργασία αυτή οι λιμενεργάτες θα αμείβονται ως ακολούθως:

Για εργασία μέχρι τρεις ωριαίες παραγωγές τις Καθημερινές θα αμείβονται για κάθε ωριαία παραγωγή ή μέρος αυτής € 15,54 (δηλαδή μια ώρα υπερωρίας Καθημερινής συν 25% επιπλέον) και για την Κυριακή/ Εορτή/ Σάββατο € 23,30 (δηλαδή μια ώρα υπερωρίας Κυριακής/ Εορτής/ Σαββάτου συν 25% επιπλέον).

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΝΘΑΡΡΥΝΤΙΚΟΥ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΟΥ Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο των λιμενεργατών Βάρδιας θα υπολογίζεται όπως το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο Α΄ βάρδιας και επιπλέον 25%.

ΕΡΓΑΣΙΑ Γ΄ ΒΑΡΔΕΙΑΣ

Οι απολαβές για εργασία Γ΄ βάρδιας είναι αυξημένες κατά 50% από τις απολαβές της Βάρδιας. Η Γ΄ βάρδια υπολογίζεται ότι εμπίπτει στην ίδια ημέρα που πληρώθηκε η προηγούμενη Α΄ και Β΄ βάρδια.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΩΦΕΛΗΜΑΤΑ

Τα κοινωνικά ωφέληματα των λιμενεργατών για εργασία σε πλοία τύπου ΡΟ-ΡΟ (καρέλια) είναι τα ίδια με τα συνήθη πλοία.

Πρόσληψη ομοχειρίας (πόστου)

Για όλα τα φορτία θα προσλαμβάνεται μια ομοχειρία από 6 λιμενεργάτες για κάθε 600 τόνους ή μέρος αυτών.

ΚΑΘΗΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Για εργασία σε πλοία τύπου ΡΟ-ΡΟ το ενθαρρυντικό ημερομίσθιο των λιμενεργατών θα υπολογίζεται πάντοτε με βάση την 8ωρη εργασία, ανεξάρτητα της ώρας έναρξης της εργασίας.

Η καθυστέρηση να υπολογίζεται ως ακολούθως:

Αβάρδια

Εάν η εργασία αρχίσει μεταξύ της 07.30 π.μ. και 09.30 π.μ. οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται 2 ώρες καθυστέρησης.

Εάν η εργασία αρχίσει μετά τις 09.30 π.μ. η πληρωμή καθυστέρησης θα είναι 4 ώρες.

Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑ

Εάν η εργασία αρχίσει μεταξύ της 04.30 μ.μ. και 06.30 μ.μ. οι λιμενεργάτες θα δικαιούνται 2 ώρες καθυστέρησης.

Εάν η εργασία αρχίσει μετά τις 06.30 μ.μ. η πληρωμή καθυστέρησης θα είναι 4 ώρες.

ΑΜΟΙΒΗ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ ΓΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ / ΦΟΡΤΩΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΠΟ / ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΤΥΠΟΥ ΡΟ-ΡΟ.

α) Στις συνολικές απολαβές των λιμενεργατών για την εκφόρτωση/ φόρτωση αυτοκινήτων από / σε πλοία ΡΟ-ΡΟ σε όλα τα λιμάνια θα προστίθεται από 09.07.2008 το χρηματικό ποσό των € 59,41.

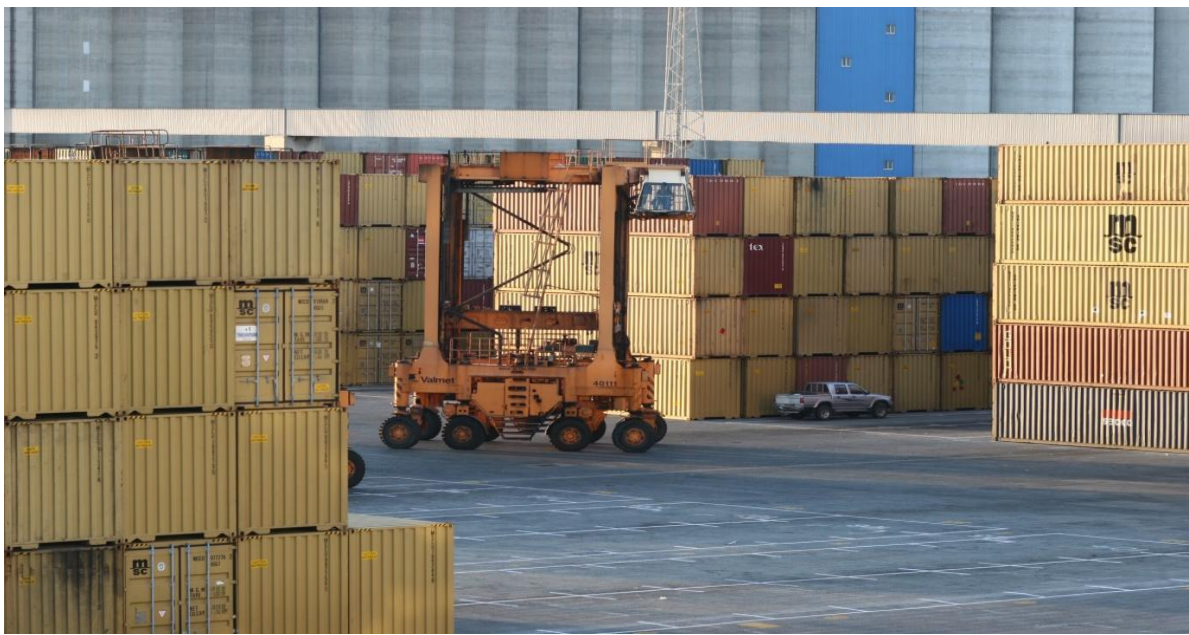
β) Ο αριθμός των αυτοκινήτων για κάθε ομοχειρία (πόστο) λιμενεργατών που προσλαμβάνεται είναι ο ακόλουθος:

| | | | | |
|-------|----------|------------|----|--------------|
| Μέχρι | 50 | αυτοκίνητα | 4 | λιμενεργάτες |
| Από | 51 – 75 | ” | 6 | ” |
| Από | 76 - 100 | ” | 8 | ” |
| Από | 101- 125 | ” | 10 | ” |
| Από | 126 -150 | ” | 12 | ” |
| Από | 151- 200 | ” | 15 | ” |

Πέραν των 200 αυτοκινήτων, για κάθε 50 αυτοκίνητα θα προσλαμβάνονται 3 λιμενεργάτες.

Συμπεράσματα

Καταλαβαίνουμε φυσικά ότι με το πιο πανό σύστημα ένα σύγχρονο λιμάνι δεν μπορεί να λειτουργήσει. Το κόστος φορτοεκφορτώσεις για οποιοδήποτε πλοίο είναι εξωφρενικά μεγάλο. Με τη εισαγωγή του εμπορευματοκιβωτίου στην αγορά και αφού πλέον ο όγκος φορτίου είναι τεράστιος το να πληρώνεις τους εργάτες με κύριο γνώμονα το βάρος μπορεί να σε οδηγήσει στη καταστροφή. Αυτό είδε και ο σύνδεσμος ναυτικών πρακτόρων που φοβούμενος τα χειρότερα προχώρησε στην δημιουργία της στιβαδορικής εταιρία απομακρύνοντας (με αποζημίωση) όλους τους ακριβοπληρωμένους κυβερνητικούς λιμενεργάτες.



Φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

Οι πινάκες που κάλυπταν όλα τα φορτία που εξυπηρετούνται στη Λεμεσό

Με τους πιο κατο πινάκες δούλευε το λιμάνι της Λεμεσού μέχρι και το 2008. Οι πινάκες αυτοί κάλυπταν όλα τα φορτία που έμπαιναν στο λιμάνι και βάση αυτών πληρώνοντας οι λιμενεργάτες . πιο κατο έχουμε ένα μικρό δείγμα αυτών των πινάκων που στο σύνολο τους ήταν γύρο στους 40

Πίνακες 3-4

| Ωριαία Παραγωγή | Αύξηση Παραγωγής 5,00% | Αύξηση Ημερομισθίου 7,50% | Υπολογισμός Ημερομισθίου για τα πλοία ΡΟ-ΡΟ |
|-----------------|------------------------|---------------------------|---|
| 20 | ----- | ----- | 30,24 |
| 21 | 5,00 | 7,50 | 32,51 |
| 22 | 10,00 | 15,00 | 34,78 |
| 23 | 15,00 | 22,50 | 37,04 |
| 24 | 20,00 | 30,00 | 39,31 |
| 25 | 25,00 | 37,50 | 41,58 |
| 26 | 30,00 | 45,00 | 43,85 |
| 27 | 35,00 | 52,50 | 46,12 |
| 28 | 40,00 | 60,00 | 48,38 |
| 29 | 45,00 | 67,50 | 50,65 |
| 30 | 50,00 | 75,00 | 52,92 |
| 31 | 55,00 | 82,50 | 55,19 |
| 32 | 60,00 | 90,00 | 57,46 |
| 33 | 65,00 | 97,50 | 59,72 |
| 34 | 70,00 | 105,00 | 61,99 |
| 35 | 75,00 | 112,50 | 64,26 |
| 36 | 80,00 | 120,00 | 66,53 |
| 37 | 85,00 | 127,50 | 68,80 |
| 38 | 90,00 | 135,00 | 71,06 |
| 39 | 95,00 | 142,50 | 73,34 |
| 40 | 100,00 | 150,00 | 75,60 |
| 41 | 105,00 | 157,50 | 77,87 |

Διαφορά: 2,27

Ο πιο πάνω πίνακας καλύπτει τα ακόλουθα είδη:

- Πατατόσπορο.
- Εκφόρτωση πατατόσπορου.

| Ωριαία Παραγωγή | Αύξηση Παραγωγής | Αύξηση Ημερομισθίου 8,82% | Υπολογισμός Ημερομισθίου για τα πλοία ΡΟ-ΡΟ |
|-----------------|------------------|---------------------------|---|
| 17 | ----- | ----- | 30,24 |
| 18 | 5,88 | 8,82 | 32,91 |
| 19 | 11,76 | 17,63 | 35,57 |
| 20 | 17,64 | 26,45 | 38,24 |
| 21 | 23,52 | 35,26 | 40,90 |
| 22 | 29,40 | 44,08 | 43,57 |
| 23 | 35,28 | 52,89 | 46,23 |
| 24 | 41,16 | 61,71 | 48,90 |
| 25 | 47,04 | 70,52 | 51,57 |
| 26 | 52,92 | 79,34 | 54,23 |
| 27 | 58,80 | 88,15 | 56,90 |
| 28 | 64,68 | 96,97 | 59,56 |
| 29 | 70,56 | 105,78 | 62,23 |
| 30 | 76,44 | 114,60 | 64,90 |
| 31 | 82,32 | 123,41 | 67,56 |
| 32 | 88,20 | 132,23 | 70,23 |
| 33 | 94,08 | 141,04 | 72,89 |
| 34 | 99,96 | 149,86 | 75,56 |
| 35 | 105,84 | 158,67 | 78,22 |
| 36 | 111,72 | 167,49 | 80,89 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 :ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 ΠΩΣ ΔΟΥΛΕΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ

Στο πιο κατω κεφάλαιο θα αναλύσουμε διεξοδικά όλο το καινούργιο σύστημα εργασίας και το πώς δουλεύει σήμερα η Λεμεσός. Θα αναλύσουμε κάθε συμφωνία που έγινε από το σύνδεσμο ναυτικών πρακτόρων και τους λιμενεργάτες καθώς και το τι συμφωνήθηκε στο τρόπο εργασίας για κάθε είδος πλοίου

Άρθρον 1° Ωράριο Εργασίας

Το ωράριο εργασίας των Λιμενεργατών και Σημειωτών καθορίζεται σε 38 ώρες την εβδομάδα πάνω σε πενθήμερη βάση εργασίας από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή.

Το ωράριο εργασίας του Λιμανιού καθορίζεται πάνω σε επταήμερη βάση επί 24ώρου βάσεως από Δευτέρα μέχρι Κυριακή.

Α΄ ΒΑΡΔΕΙΑ : Θα αρχίζει από 07.30 - 12.00 και από τις 13.00 – 16.30.

Διαφορά: 2,67

Β΄ ΒΑΡΔΕΙΑ : Θα αρχίζει από τις 16.30 και θα λήγει στις 24.00

Ο πιο πάνω πίνακας καλύπτει τα ακόλουθα είδη:

- Πατάτες, καρρόττα, παντζάρια σε παλλετες

Γ΄ ΒΑΡΔΕΙΑ : Θα αρχίζει από 24.00 και θα λήγει στις 07.30 το επόμενο πρωί.

Διευκρινίζεται ότι για πλοία που θα εργάζονται μεταξύ των ωρών 12.00 – 13.00 θα καταβάλλεται στους Λιμενεργάτες υπερωρία ως το άρθρο (5) πιο κάτω.

Άρθρον 2^ο Μισθοδοσία

Από 01.01.2011 το Βασικό ημερομίσθιο καθορίζεται στα € 57,33. Σε αυτό το ποσό προστίθεται το Τιμαριθμικό Επίδομα ($€ 67,33 \times 27,99\% = € 73,38$).

Το Βασικό ημερομίσθιο των Λιμενεργατών και Σημειωτών θα αναθεωρείται κάθε χρόνο με βάση τις ετήσιες αυξήσεις που έχουν συμφωνηθεί καθώς επίσης και τις εκάστοτε τιμαριθμικές αναπροσαρμογές.

Οι Σημειωτές θα συνεχίσουν να εργάζονται σαν χωριστή οντότητα όπως μέχρι σήμερα. Η αμοιβή τους θα είναι η ίδια με αυτήν των Λιμενεργατών με το αντίστοιχο ημερομίσθιο, κοινωνικά ωφελήματα, επίδομα βάρδιας και το 50% του εκάστοτε ποσού που προκύπτει από το ενθαρρυντικό σύστημα εργασίας των Λιμενεργατών.

Η πληρωμή των Λιμενεργατών και Σημειωτών θα γίνεται από το Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων ανά δεκαπενθήμερο.

Ο Σύνδεσμος αναλαμβάνει να αποκόπτει τις οφειλές προς τις Συντεχνίες από τους Λιμενεργάτες και Σημειωτές και θα τις παραδίδει στη Συντεχνία τους κάθε μήνα.

Άρθρον 3^ο Ετήσιες Αυξήσεις

(α) Από 01.01.2010 να παραχωρηθεί αύξηση στον βασικό μισθό € 1,25

(β) Από 01.01.2011 να παραχωρηθεί περαιτέρω αύξηση στον βασικό μισθό €1,40.

(γ) Από 01.01.2012 να παραχωρηθεί € 1,75 επιπρόσθετη αύξηση στον βασικό μισθό.

Άρθρον 4^{ον} Πληρωμή εργασίας μετά το τέλος της βάρδιας.

Οι Λιμενεργάτες και οι Σημειωτές θα μπορούν να παραμένουν και να εργάζονται και πέραν της λήξης της βάρδια τους μέχρι δύο ώρες πραγματικής εργασίας ανεξαρτήτως φορτίου, νοουμένου ότι το πλοίο στις δύο ώρες θα τελειώνει την φορτοεκφόρτωση του. Ο τρόπος πληρωμής των υπερωριών θα είναι ως εξής:

| | Καθημερινές | Σάββατο/Κυριακή & Γιορτές |
|---------------------------------------|--------------------|--|
| Πρώτη ώρα υπερωρίας (16.30 – 17.30) | € 20,27 | € 27,03 |
| Δεύτερη ώρα υπερωρίας (17.30 – 18.30) | € 25,34 | € 33,78 |

Τρίτη βάρδια θα υπολογίζεται την ημέρα που πληρώθηκε η προηγούμενη πρώτη και δεύτερη βάρδια.

Στα πιο πάνω ποσά θα προστίθενται ποσοστιαία οι εκάστοτε γενικές και τιμαριθμικές αυξήσεις που θα παραχωρούνται.

Εάν για οποιοδήποτε λόγο παραμένει η ομοχειρία και πέραν των δύο ωρών τότε θα αποζημιώνονται με ένα ημερομίσθιο έξτρα, και επιπλέον το επίδομα βάρδιας.

Άρθρον 5^{ον} Υπερωρίες.

Για εργασία κατά την διάρκεια του μεσημεριού και άλλες ώρες εργασίας που δεν αναφέρονται συγκεκριμένα, οι υπερωρίες που θα πληρώνονται θα είναι οι ακόλουθες:

Υπερωρία καθημερινής, θα πληρώνεται η μια ώρα ως μια και μισή (1=1,5) (€14,48).

Υπερωρία Σαββάτου, Κυριακής και Γιορτών θα πληρώνεται η μια ώρα ως δύο (1=2) (€ 19,31).

Την 1^η Ιανουαρίου κάθε χρόνου θα γίνεται αναπροσαρμογή της υπερωρίας με βάση τις εκάστοτε αυξήσεις που θα συμφωνούνται και το ύψος του τιμαρίθμου.

Άρθρον 6^ο Εργασία Σαββάτου, Κυριακή και Γιορτές.

Σε περίπτωση εργασίας Σαββάτου Κυριακής και Γιορτής, οι Λιμενεργάτες και οι Σημειωτές θα αμείβονται πέραν από το ενθαρρυντικό σύστημα που προνοείται στην Σύμβαση και το επίδομα βάρδιας, με διπλό ημερομίσθιο καθημερινής.

Άρθρον 7^ο Επίδομα βάρδιας.

Ο κάθε Λιμενεργάτης και Σημειωτές θα αμείβεται επιπρόσθετα από το ημερομίσθιο του σε κάθε βάρδια (Α, Β, Γ), με € 19,69 (βασικό € 15,60 + 27,99%) τιμάρημος από 01.01.2011) έξτρα ως επίδομα βάρδιας, το οποίο θα αναπροσαρμόζεται την 1^η Ιανουαρίου κάθε χρόνου, με βάση τις εκάστοτε αυξήσεις που θα συμφωνούνται και το ύψος του τιμαρίθμου.

Άρθρον 8^{ον} Τιμαριθμικό Επίδομα.

Θα παραχωρείται Τιμαριθμικό επίδομα σε όλους τους Λιμενεργάτες και Σημειωτές το οποίο θα προστίθεται επί του βασικού τους ημερομισθίου και η αυξομείωση του θα γίνεται με βάση τις ανακοινώσεις του Υπουργείου Οικονομικών κάθε 1^{ην} Ιανουαρίου και 1^{ην} Ιουλίου.

Άρθρον 9^{ον} Ετήσια άδεια.

Σε όλους τους Λιμενεργάτες και Σημειωτές θα παραχωρείται ετήσια άδεια ανάπαυσης ίση με 4 εβδομάδες τον χρόνο.

Για σκοπούς υπηρεσίας θα λαμβάνεται υπόψη η 1^η Ιανουαρίου μέχρι 31^η Δεκεμβρίου εκάστου χρόνου.

Η άδεια δεν μεταφέρεται για τον επόμενο χρόνο, αλλά πρέπει να ξεκαθαρίζει μέχρι το τέλος του τρέχοντος χρόνου.

Άρθρον 10^{ον} Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη .

Ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων θα συνεισφέρει το ποσό των € 7,47 για κάθε ημερομίσθιο για κάθε εργαζόμενο.

Η συνεισφορά των εργαζομένων καθορίζεται στο € 1,87 για κάθε ημερομίσθιο.

Την 1^{ην} Ιανουαρίου κάθε χρόνου θα γίνεται αναπροσαρμογή της συνεισφοράς της κάθε πλευράς με βάση τις εκάστοτε αυξήσεις που θα συμφωνούνται και το ύψος του τιμαρίθμου.

Άρθρον 11^{ον} Ταμείο Προνοίας.

Οι συνεισφορές των δύο μερών στο Ταμείο Προνοίας καθορίζονται ως ακολούθως:

(α) Εργοδοτική Συνεισφορά (6%) επί των συνολικών απολαβών.

(β) Εργατική Συνεισφορά (10%) επί των συνολικών απολαβών.

Άρθρον 12^{ον} Επίσημες Αργίες/Γιορτές.

Οι ακόλουθες Γιορτές καθορίζονται ως επίσημες αργίες μετά πληρωμής για όλους τους Λιμενεργάτες και Σημειωτές. Η πληρωμή των πιο κάτω γιορτών θα γίνεται από το Σύνδεσμο με το σύστημα της φύσιας κατά ημερομίσθιο

1. 1^{ης} Ιανουαρίου
2. 6^{ης} Ιανουαρίου
3. Καθαρά Δευτέρα
4. 25^{ης} Μαρτίου
5. 1^η Απριλίου
6. Δευτέρα του Κατακλυσμού
7. 1^η Μαΐου

8. Μεγάλη Παρασκευή
9. Μεγάλο Σάββατο
10. Δευτέρα του Πάσχα
11. 15^η Αυγούστου
12. 1^η Οκτωβρίου
13. 28^η Οκτωβρίου
14. 24^η Δεκεμβρίου
15. 25^η Δεκεμβρίου
16. 26^η Δεκεμβρίου

Το Λιμάνι δεν θα εργάζεται μόνο, στις πιο κάτω τέσσερις Αργίες, 1^η Ιανουαρίου, 1^η Μαΐου, Κυριακή του Πάσχα και Χριστούγεννα.

Άρθρον 13^{ον} Φιλοδώρημα και Αργίες.

Σε όλους τους Λιμενεργάτες και Σημειωτές θα παραχωρείται φιλοδώρημα με το σύστημα της φίσιας κατά ημερομίσθιο το ύψος της οποίας θα είναι από 01.01.2011 στις € 23,66 (€ 18,74 X 26,24%). Το ποσό της φίσιας θα αναθεωρείται αυτόματα κάθε 1^η Ιανουαρίου ανάλογα με την αύξηση του Τιμαρίθμου και των γενικών αυξήσεων που θα αναφέρονται στην Συλλογική μας Σύμβαση.

Οι Λιμενεργάτες και Σημειωτές θα έχουν σύνολο εγγυημένων απολαβών (01.01 – 31/12) ύψους € 18687,72 (14803 X 26,24%) το χρόνο, και σε περίπτωση κατά

την οποία δεν θα εξασφαλίσουν το πιο πάνω ποσό κατά την διάρκεια του χρόνου, τότε ο Σύνδεσμος υποχρεούται να το συμπληρώσει.

Το ποσό αυτό θα αναπροσαρμόζεται κάθε 1^η Ιανουαρίου με βάση τις συμφωνηθείσες ετήσιες αυξήσεις και το ύψος του τιμαρίθμου.

Εάν διαρκούσης της σύμβασης διαφανεί ότι οι απολαβές των Λιμενεργατών Λάρνακας είναι σημαντικά κάτω των € 18687,72 και συγκεκριμένα κατώ από τις € 14950,18 τότε το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων θα κληθεί να καταβάλλει προσπάθεια για συζήτηση με τις Συντεχνίες και το Σύνδεσμο, με σκοπό να βοηθήσει στην επίλυση του θέματος έτσι ώστε η πραγματική εργασία του Λιμανιού να ανταποκρίνεται στις εγγυημένες απολαβές των Λιμενεργατών.

Συμφωνείται μεταξύ των δύο πλευρών ότι εάν μέχρι τον Σεπτέμβριο του έτους 2010 δεν εξευρεθεί λύση στο θέμα της απασχόλησης των Λιμενεργατών και Σημειωτών στο Λιμάνι Βασιλικού τότε το ζήτημα των εγγυημένων απολαβών για την Λάρνακα θα υποβληθεί στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων για επίλυση.

Οι δύο πλευρές συμφωνούν διευκρινιστικά ότι για σκοπούς υπολογισμού των ετησίων απολαβών των Λιμενεργατών και Σημειωτών στα πλαίσια του εγγυημένου συστήματος εργασίας όταν αυτοί απουσιάζουν από τις εργασίες τους (είτε με άδεια ασθενείας ή για άλλους λόγους εκτός της κανονικής ετήσιας άδειας τους για ανάπαυση) θα λαμβάνονται υπόψη οι απολαβές των άλλων συναδέλφων τους της ίδιας ομοχειρίας (όταν πρόκειται για Λιμενεργάτες) ή των άλλων Σημειωτών που ο αριθμός τους είναι παραπλήσιος και θα προστίθενται στις πραγματικές φορολογητέες απολαβές όσων απουσιάζουν.

Άρθρον 15^ο Συνδρομή Συντεχνιών.

Η Συνδρομή των Λιμενεργατών και Σημειωτών στις Συντεχνίες καθορίζεται σε 1% επί του συνόλου των απολαβών τους.

Άρθρον 16^ο Ενθαρρυντικό Σύστημα Εργασίας.

Πέραν από το βασικό ημερομίσθιο που συμφωνείται θα εφαρμόζεται για τους Λιμενεργάτες ενθαρρυντικό σύστημα εργασίας για όλα τα είδη φορτίων και πλοίων ως ακολούθως:

2.2 Πλοία Εμπορευματοκιβωτίων

1. Ανεξάρτητα από τις ομοχειρίες που θα εργάζονται στο πλοίο, αυτό θα θεωρείται ενιαίο τόσον όσον αφορά το σύνολο του φορτίου όσον και τις απολαβές των Λιμενεργατών.
2. Η ομοχειρία στα πλοία αυτά θα αποτελείται από τέσσερις (4) Λιμενεργάτες ένα (1) Σημειωτή και ένα (1) Επιστάτη για όλο το πλοίο.
3. Σε Περίπτωση που στη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης χρειαστεί επιστάτη , τότε θα γίνεται από ένα μέλος της ομοχειρίας.
4. Σε περίπτωση που φορτοεκφορτώνονται εμπορευματοκιβώτια με τους Γερανοούς του πλοίου, τότε θα αποτελούν μέρος της ομοχειρίας.
5. Η αμοιβή τους θα είναι επιπρόσθετη και ίση με τις απολαβές των μελών της ομοχειρίας.
6. Πέρα από το ημερομίσθιο της ημέρας και το επίδομα βάρδιας, για κάθε εμπορευματοκιβώτιο γεμάτο ή άδειο 20 ή 40 ποδών που φορτοεκφορτώνεται θα πληρώνεται επιπλέον προς € 1,87, (δηλαδή πλέον δεν πληρώνεται ο εργάτης σύμφωνα με το βάρος αλλά με τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων)

2.3 Πλοία Τύπου ΡΟ-ΡΟ(ΑΒΑΝΤΙΣ), (PALLET CARRIER)

Η Ομοχειρία στα εν λόγω πλοία θα αποτελείται από τέσσερις (4) Λιμενεργάτες, ένα (1) Σημειωτή και ένα(1) Επιστάτη για όλο το πλοίο. Η αμοιβή τους θα είναι ενάμιση (1.5) ημερομίσθιο καθημερινής επιπλέον το επίδομα βάρδιας ανεξαρτήτως φορτίου.

Έχουν επίσης συμφωνηθεί τα ακόλουθα:

Για όλα τα φορτία που περιέχονται στην κουβέρτα του πλοίου, τα οποία εκφορτώνονται από τους Λιμενεργάτες τότε η ίδια ομοχειρία Λιμενεργατών του πλοίου θα χειρίζεται τα εν λόγω φορτία, οι οποίοι επιπρόσθετα από την συλλογική τους σύμβαση, θα αμείβονται και τα ακόλουθα ποσά:

(α) Για όλα τα φορτία – πλην της πολυστερίνης θα αμείβονται με το αντίστοιχο ποσό ανά τόνο που προνοεί η συλλογική σύμβαση με βάση το είδος του φορτίου.

(β) Για την πολυστερίνη, ανεξάρτητα από τη ποσότητα που φορτοεκφορτώνεται, οι Λιμενεργάτες θα αμείβονται επιπρόσθετα με ένα ποσό ύψους € 21,42 ο κάθε ένας.

2.4 Πλοία Τύπου PO-PO και CARRIERS)

1. Ανεξάρτητα από τις ομοχειρίες που θα εργάζονται στο πλοίο, αυτό θα θεωρείται ενιαίο τόσο όσο αφορά στο σύνολο του φορτίου, όσο και στις απολαβές των Λιμενεργατών.
2. Η ομοχειρία στα πλοία αυτά για το γενικό φορτίο θα αποτελείται από τέσσερις (4) Λιμενεργάτες, ένα (1) Σημειωτή και ένα (1) Επιστάτη για ολόκληρο το πλοίο. Σε περίπτωση φορτοεκφόρτωσης αυτοκινήτων για κάθε εικοσιπέντε (25) αυτοκίνητα θα προσλαμβάνεται ένας Λιμενεργάτης.
3. Όταν πλοίο τύπου PO-PO μεταφέρει προς φορτοεκφόρτωση γενικό φορτίο και αυτοκίνητα:
 - (i) Εάν οι ποσότητες του γενικού φορτίου και των αυτοκινήτων δεν υπερβαίνουν τους 75 τόνους και τα 75 αυτοκίνητα αντίστοιχα τότε εφαρμόζεται η συλλογική σύμβαση δηλαδή θα προσλαμβάνεται μια ομοχειρία τεσσάρων (4) Λιμενεργατών και ένα Σημειωτή.
 - (ii) Εάν η ποσότητα του φορτίου είναι πέραν των 75 τόνων και ο αριθμός των αυτοκινήτων δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) θα προσλαμβάνεται μια ομοχειρία τεσσάρων Λιμενεργατών και ένας Σημειωτής.

Σε αυτή τη περίπτωση τα αυτοκίνητα θα υπολογίζονται προς €15 το κάθε ένα.
4. Εάν η ποσότητα του γενικού φορτίου δεν υπερβαίνει τους 75 τόνους και ο αριθμός των αυτοκινήτων είναι πέραν των 75:

Θα προσλαμβάνεται μια ομοχειρία τεσσάρων (4) Λιμενεργατών για το φορτίο και για μέχρι 75 αυτοκίνητα. Πέρα των 75 αυτοκινήτων, για κάθε 25 αυτοκίνητα θα προσλαμβάνεται επιπλέον ένας (1) Λιμενεργάτης.

Επίσης θα προσλαμβάνεται ένας Σημειωτής για ολόκληρο το φορτίο.

5. Εάν η ποσότητα του γενικού φορτίου και ο αριθμός των αυτοκινήτων υπερβαίνει τους 75 τόνους και τα 75 αυτοκίνητα αντίστοιχα θα εφαρμόζεται η συλλογική σύμβαση, δηλαδή για το γενικό φορτίο θα προσλαμβάνονται τέσσερις (4) Λιμενεργάτες και για τα αυτοκίνητα για κάθε 25 αυτοκίνητα θα προσλαμβάνεται ένας (1) Λιμενεργάτης.

Επίσης για όλο το φορτίο θα εργάζεται ένας Σημειωτής.

Σε αυτή τη περίπτωση για σκοπούς αμοιβής των Λιμενεργατών τα αυτοκίνητα και το γενικό φορτίο θα υπολογίζεται χωριστά (όπως αναφέρεται πιο κάτω).

Για την εφαρμογή της πιο πάνω συμφωνίας έχουν διευκρινιστεί μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών τα ακόλουθα:

6. Στη περίπτωση όπως ταυτόχρονα φορτοεκφορτώνεται φορτίο από την κουβέρτα με τη χρήση γερανού (π.χ. εμπορευματοκιβώτια) θα προσλαμβάνεται έξτρα ομοχειρία Λιμενεργατών από τέσσερις(4) και ένας (1) Σημειωτής και θα αμείβονται ανάλογα με το είδος του φορτίου (π.χ. ως εμπορευματοκιβώτια).

2.5 Τρόπος πληρωμής

(α) Τα αυτοκίνητα (τύπου σαλούν) θα πληρώνονται προς € 1,87 το ένα.

(β) Το γενικό φορτίο θα πληρώνεται προς € 0.38 τον τόνο.

(γ) Τα εμπορευματοκιβώτια θα πληρώνονται προς € 1,87 το ένα.

(δ) Τα μηχανοκίνητα οχήματα τύπου τρακτέρ, φορτηγά, μηχανές, μπετόν, λεωφορεία, μουτσούνες, οχήματα με αλυσίδα ή άλλα παρόμοια αυτοκινούμενα οχήματα μέχρι δεκαπέντε (15) τόνους θα πληρώνονται προς € 9,34 το κάθε ένα.

Πέραν των 15 τόνων όλα τα πιο πάνω μηχανοκίνητα οχήματα θα πληρώνονται προς € 56,05 το ένα.

(ε) Σε περίπτωση που θα φορτοεκφορτωθεί αυτοκινούμενο όχημα με διαφορετικό τρόπο τότε θα πληρώνεται διπλό ανάλογα σε ποία κατηγορία εμπίπτει όπως πιο πάνω. Τούτο ισχύει μόνο στη περίπτωση αυτοκινήτων που δεν ξεκινούν για να οδηγηθούν εντός ή εκτός του πλοίου.

Την 1^η Ιανουαρίου κάθε χρόνο θα γίνεται αναπροσαρμογή του ποσού με βάση τις εκάστοτε αυξήσεις που θα συμφωνούνται και το ύψος του τιμαρίθμου.

2.6 Συνήθη Πλοία

1. Ανεξάρτητα από τις ομοχειρίες που θα εργάζονται στο πλοίο, αυτό θα θεωρείται ενιαίο τόσο όσον αφορά στο σύνολο του φορτίου, όσο και τις απολαβές των Λιμενεργατών.

2. Ο ομοχειρία στα χύμα φορτία θα αποτελείται από εννέα (9) λιμενεργάτες, ένα (1) Σημειωτή και ένα (1) Επιστάτη για ολόκληρο το πλοίο.

3. Σε περίπτωση που η φορτοεκφόρτωση του πλοίου γίνεται με τη βοήθεια fork lift, τότε η ομοχειρία θα αποτελείται από τέσσερις (4) Λιμενεργάτες, ένας (1) επιστάτης, ένας (1) Σημειωτής και ένα (1) Επιστάτη για ολόκληρο το πλοίο.

4. Η ομοχειρία στα Ομαδοποιημένα φορτία θα αποτελείται από επτά (7) Λιμενεργάτες ένα (1) Σημειωτή και ένα (1) Επιστάτη για ολόκληρο το πλοίο.

5. Σε περίπτωση που φορτοεκφόρτωση ή μέρος αυτής σε όλα τα είδη γενικού φορτίου θα γίνει με τους γερανούς του πλοίου, τότε θα προσλαμβάνονται επιπλέον δύο (2) Λιμενεργάτες που θα εκτελούν χρέη Εργοδηγού. Η αμοιβή τους θα είναι επιπρόσθετη και ίση με την αμοιβή της ομοχειρίας.

Ο τρόπος πληρωμής στα συνήθη πλοία θα είναι ο ακόλουθος:

(α) Γενικό φορτίο, φορτίο χύμα, μπάλες χαρτιού ή ρουλά, λάστιχα, σχάρες σιδήρου, σωλήνες, βαρέλια, αυτοκίνητα, στύλοι Α.Η.Κ. ρουλά χαρτιού Κουβά, pallet χαρτί (λαδόκολλες) Pallets χωρίς forklift και οποιοδήποτε φορτίο που δεν αναφέρεται πιο πάνω ή κάτω θα πληρώνεται προς € 0,93 τον τόνο.

(β) Σίδερο οικοδομής (μακρύ ή ρουλό), προκατασκευασμένα σιδερικά, ξυλεία , σκληρή ξυλεία, καπλαμάδες, frofile Ungles, φορτία forklift ή Jambo Bags ή λαμαρίνες στρογγυλές θα πληρώνονται προς € 0,38 τον τόνο.

(γ) φορτία σε σάκους θα πληρώνονται προς € 1,87 τον τόνο.

Την 1^η Ιανουαρίου κάθε χρόνου θα γίνεται αναπροσαρμογή του ποσού με βάση τις εκάστοτε αυξήσεις που θα συμφωνούνται και το ύψος του τιμαρίθμου.

2.7 Ειδική Συμφωνία για τα πλοία εξερεύνησης (research) που προσεγγίζουν στο Λιμάνι Λεμεσού.

1. Τα συνήθη πλοία που μεταφέρουν στην Λεμεσό τα διάφορα φορτία που θα χρησιμοποιηθούν από τα εξερευνητικά (research) πλοία (εκφόρτωσης ή φόρτωσης) για κάθε 700 τόνους φορτίου θα προσλαμβάνονται μια ομοχειρία Λιμενεργατών επτά (7) και ένα (1) Σημειωτή, ανεξάρτητα από τις ημέρες που θα διαρκέσει η φορτοεκφόρτωση, οι οποίοι θα αμείβονται με βάση την συλλογική σύμβαση. Επίσης θα εργάζεται και επιστάτης.

2. Για τα εξερευνητικά (research) πλοία: Κάθε φορά που θα υποβάλλονται από το Πρακτορείο στην Αρχή Λιμένων μανιφέστα για φορτοεκφόρτωση ειδών εξερεύνησης του θαλάσσιου χώρου και άλλων συναφών εμπορευμάτων και ανεξάρτητα από τις ημέρες που τα εν λόγω πλοία θα βρίσκονται πλευρισμένα στο Λιμάνι. Για κάθε 400 τόνους ή μέρος τους να προσλαμβάνονται δύο (2) Λιμενεργάτες, οι οποίοι θα αμείβονται με το βασικό τους ημερομίσθιο ανάλογα με την ημέρα απασχόλησης (Καθημερινή, Σάββατα, Κυριακές/ Γιορτές και επιπλέον τα κοινωνικά τους ωφελήματα.

2.8 Πλοία που μεταφέρουν φορτία με ιμάντα , crabs και ζώα

Για όλα τα πιο πάνω πλοία που μεταφέρουν **σόγια, Σιτηρά, Αλάτι , κάρβουνο, παλιοσίδερα, χώμα, άμμο και παρόμοιου τύπου φορτία, ή ζώα**, η ομοχειρία θα αποτελείται από τρεις (3) Λιμενεργάτες (εκτός από τα παλιοσίδερα όπου θα προσλαμβάνουν και Σημειωτή) και η αμοιβή τους θα είναι ενάμιση (1.5) ημερομίσθιο καθημερινής επιπλέον το επίδομα βάρδιας.

Σε περίπτωση που η φορτοεκφόρτωση γίνεται με αναρροφυτήρες (τύπου επιτροπής Σιτηρών) θα προσλαμβάνονται δύο (2) Λιμενεργάτες για κάθε αναρροφυτήρα και θα πληρώνονται με (1.5) ημερομίσθιο επιπλέον το επίδομα βάρδιας.

Άρθρον 17^ο Συμπληρωματικές Συμφωνίες.

Συμπληρωματικά έχουν συμφωνηθεί τα ακόλουθα:

(α) Πλοία που δηλώνονται ότι θα αφιχθούν στο Λιμάνι αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, δεν προσέρχονται τότε θα καταβάλλουν το 100% του αντίστοιχου ημερομισθίου και των κοινωνικών ωφελημάτων (ημέρας, νύχτας, Σαββάτου, Κυριακής ή Γιορτής) ως αποζημίωση.

(β) Οι εργοδότες θα έχουν το δικαίωμα να προσλαμβάνουν ομοχειρίες στις 12 το μεσημέρι κάθε μέρα εκτός Κυριακής.

(γ) Η κοινή Τεχνική Επιτροπή θα συνεχίσει τις εργασίες της για τη πιστή εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης.

(δ) Οι δύο πλευρές συμφωνούν ότι τα πλαίσια του νέου σχεδίου εργασίας οι Λιμενεργάτες και Σημειωτές υποχρεώνονται να φέρουν και χρησιμοποιούν τις στολές τους και τα άλλα μέσα προσωπικής προστασίας στα πλοία. Για το σκοπό τούτο άμεσα υπεύθυνοι θα είναι οι Επιστάτες.

(ε) Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι οι φορτοεκφορτώσεις των πλοίων θα πρέπει να γίνονται με βάση το νόμο περί Λιμενεργατών και ότι οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης των πλοίων θα πρέπει να συνεχίσουν να παρέχονται από τα μέλη του Συνδέσμου όπως μέχρι σήμερα.

Άρθρον 18^ο Ασφάλειες Λιμενεργατών.

Ο Σύνδεσμος / Ναυτικός Πράκτορας υποχρεούται να έχει τις πιο κάτω ασφάλειες για να μπορεί να προσλάβει Λιμενεργάτες και Σημειωτές από το Γραφείο Εργασίας: P & I Club, Employers Liability, Public Liability και Personal Accident.

Άρθρον 19^{ον} Διάρκεια Σύμβασης.

Η Σύμβαση τίθεται σ' εφαρμογή από τη 1^η Ιανουαρίου, 2010 και η διάρκεια της είναι μέχρι τις 31/12/2012.

Τρόπο πληρωμής πλοίων τύπο ΡΟ-ΡΟ και Car Carriers:

(α) Τα αυτοκίνητα (τύπου σαλούν) πληρώνονται προς € 1,99 το ένα

(β) Το γενικό φορτίο πληρώνεται προς € 0,40 τον τόνο.

(γ) Τα εμπορευματοκιβώτια πληρώνονται προς € 1,99 το ένα

(δ) Τα μηχανοκίνητα οχήματα ή άλλα παρόμοια οχήματα μέχρι δεκαπέντε (15) τόνους θα πληρώνονται προς € 9,93 το κάθε ένα.

(ε) Πέραν των (15) τόνων όλα τα πιο πάνω μηχανοκίνητα οχήματα πληρώνονται προς € 59,56 το κάθε ένα.

(στ) Κάτω από 10 αυτοκίνητα πληρώνονται προς € 15 το κάθε ένα



φορτοεκφόρτωση πλοίου (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Συγκριτική μελέτη κόστους παλαιού και νέου συστήματος

Με τη βοήθεια του προγράμματος πληρωμών της σιβαδορικής εταιρείας τρέξαμε τα στοιχεία για 2 ειδή φορτιών από πλοία που μπήκαν στο λιμάνι Λεμεσού και είδαμε ποσό στοίχησε η φορτοεκφόρτωση τους.

Για τα ίδια πλοία και φόρτια πήραμε παλιές ταρίφες(πριν το 2008) από το σύνδεσμο ναυτικών πρακτόρων και με τη βοήθεια του κ. Αντρέα Ζιττη συνταξιούχου γραμματικού στο λιμάνι είδαμε ποσό θα στοίχιζε η φορτοεκφόρτωση με τα ίδια δεδομένα 5 χρόνια πριν .

Τα στοιχεία που πρόεκυψαν ήταν τρομερά αφού για το ίδιο πλοίο είχαμε τεράστιες διαφορές. Παρατηρήσαμε μια διάφορα κόστους φορτοεκφόρτωσης της τάξης του 45-50%. Όπως θα δείτε και από τα στοιχεία πιο κάτω αν αυτό συνεχιζόταν σε λίγα χρόνια το λιμάνι Λεμεσού θα ήταν μη ανταγωνίσιμο με τα γειτονικά αφού το κόστος έως και το 2008(σχετικά πρόσφατα δηλαδή) ήταν τεράστιο.

Στη επομένη σελίδα έχουμε εισάγει στο προγράμματος πληρωμών της στιβαδορικής τα δεδομένα για πλοίο εμπορευματοκιβωτίων. Τα αποτελέσματα ήταν εκκωφαντικά αφού στο πιο κατω πινάκα θα δούμε μια διαφορά που ανέρχεται πάνω από το 50 %

| | | | | | |
|------|------------|------|----|-------|---------|
| | | | PW | TALLY | FOREMAN |
| | | 0 | 4 | 1 | 1 |
| Tons | 100 Tarifa | 1.99 | | | |

Portworkers 4

EARNINGS

| | PW | TALLY |
|----------------------|---------------|---------------|
| Incentive tons | 49.75 | 24.88 |
| Incentive containers | 0.00 | 0.00 |
| Incentive vehicles | 0.00 | 0.00 |
| Wage | 77.88 | 77.88 |
| Shift Allowance | 20.93 | 20.93 |
| Weekend/Holiday | 0.00 | 0.00 |
| Noon Earnings | 15.37 | 15.37 |
| Other Earnings | 0.00 | 0.00 |
| Gross Payment | 163.93 | 139.06 |
| Fishia | 25.14 | 25.14 |
| Total | 189.07 | 164.20 |
| Leave Fund | 15.12 | 13.12 |
| Grand Total | 204.19 | 177.32 |

CONTRIBUTIONS

| | PW | TALLY |
|--------------|--------------|--------------|
| TKP | 4.08 | 3.54 |
| Soc.Ins. | 13.87 | 12.04 |
| Red.Fund | 2.45 | 2.12 |
| Ind.Fund | 1.02 | 0.89 |
| Prov.Fund | 12.24 | 10.62 |
| Med.Fund | 7.94 | 7.94 |
| Fishia | 25.14 | 25.14 |
| Leav.Fund | 15.12 | 13.12 |
| Total | 81.86 | 75.41 |

DEDUCTIONS

| | PW | TALLY |
|--------------|--------------|--------------|
| Soc. Ins. | 13.87 | 12.04 |
| Inc. Tax | 20.4 | 17.7 |
| Prov.Fund | 20.40 | 17.70 |
| Trad.Union | 2.04 | 1.77 |
| Med.Fund | 1.99 | 1.99 |
| Total | 58.70 | 51.20 |

| | PW | TALLY |
|--------------------|---------------|--------------|
| NET PAYMENT | 105.23 | 87.86 |


| | |
|----------------|---------------|
| FOREMAN | 163.93 |
| | 81.86 |
| | 245.79 *50% |
| | 368.69 |

| | |
|----------------------------|------------------|
| Net Wages | 508.77 |
| Foreman Cost | 368.69 |
| Employee Deductions | 286.00 |
| Employer Contributions | <u>402.85</u> |
| STEVEDORING CHARGES | 1566.31 |
| Repayment 45% | 704.84 |
| Administration Fees | 54.82 |
| Compensation Fund | 39.16 |
| USC Service Fee | 100.00 |
| Port Overtime | 30.00 |
| TOTAL | €2,495.12 |

USC UNITED STEVEDORING CO LTD
CARGO VESSELS STATEMENT

Employment List: 010793-010794-

Date: 26/07/2008 - 27/07/2008

Agent: 

Vessel's name: 

No: 3426

| Number of Portworkers : | 18 | <u>Employee Deductions</u> | <u>Employer Contributions</u> | <u>Total</u> |
|--------------------------|----|--------------------------------|-----------------------------------|--------------|
| Net Wages | | | | 6.227,49 |
| Leave Fund | | | 901,76 | 901,76 |
| Redunadancy Fund | | | 146,10 | 146,10 |
| Industrial Training | | | 60,97 | 60,97 |
| Social Insurance | | 767,15 | 767,15 | 1.534,30 |
| T.K.P | | | 243,54 | 243,54 |
| Provident Fund | | 198,72 | 198,72 | 397,44 |
| Provident Fund Loan | | 1.217,70 | | 1.217,70 |
| Primage | | | 1.095,93 | 1.095,93 |
| Trade Union/Medical Fund | | 96,84 | 96,84 | 193,68 |
| Flshia | | | 328,14 | 328,14 |
| Income Tax | | 2.435,40 | | 2.435,40 |
| Port Overtime | | | | 50,00 |
| Analogiko | | | | 112,72 |
| Others | | | | |
| | | <u>4.715,81</u> | <u>3.839,15</u> | |

| | |
|---|------------------|
| Total portworkers remuneration expenses: | 14.945,17 |
| USC Service Fee | 205,00 |
| Extra Employee | 94,00 |
| Second Day | 94,00 |
| V.A.T 15 % | 58,95 |
| Grand Total | 15.397,12 |

Issued by:
Maria Vliqqa

Checked by
G Ioannides

Από το τιμολογιο που εχουμε από τη φορτοεκφορτοση του 2008 και τα αποτελεσματα από το προγραμμα της ας παμε να αναλυσουμε τι επερνε ο κάθε εργατης και γιατι το τελικο κοστος ηταν διπλασιο από σημερα.

3.1 Πινάκα(5) κόστους πλοίου εμπορευματοκιβώτιων

| | Κόστος το 2008 | Κόστος το 2013 |
|------------------------------|----------------|----------------|
| 1 ^η μέρα εργασίας | 10129.34 Ε | 4367.43 Ε |
| 2 ^η μέρα εργασίας | 5807.78 Ε | 2495.12 Ε |
| Σύνολο | 15937.12 Ε | 6871.55 Ε |

Παλαιό σύστημα

1^η μέρα εργασίας

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 10

Γραμματικοί : 2

Φορτίο : 1353 τόνοι (γεμάτα εμπορευματοκιβώτια)

: 153 τόνοι (άδεια εμπορευματοκιβώτια)

Ανάλυση φορτίου:

| | 20' | 40' |
|--------|-----|-----|
| γεμάτα | 109 | 91 |
| άδεια | 30 | 21 |

Τη πρώτη μέρα εργαστήκαν με τα γεμάτα εμπορευματοκιβώτια

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 756.61 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων πάει στα: 436.36 ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Ο κάθε γραμματικός θα πάρει

Ακάθαρτο εισόδημα : 436.30 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων πάει στα: 241.65 ευρώ

Ε ένας από τους δυο έχει βάλει και υπερορία που πληρώνετε με 48.11 ευρώ

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $436.36 * 10 = 4363.60$

Γραμματικός 1 : 241.65

Γραμματικός 2 : 289.79

Συνολικό κόστος πλοίου(1^η μέρα) : 4895.04 ευρώ

2^η μέρα εργασίας

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 5

Γραμματικοί : 1

Φορτίο : 10τόνοι (γεμάτα εμπορευματοκιβώτια)

: 322 τόνοι (άδεια εμπορευματοκιβώτια)

Ανάλυση φορτίου:

| | 20' | 40' |
|--------|-----|-----|
| γεμάτα | - | - |
| άδεια | 39 | 61 |

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 410.08ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων
πάει στα: 225.59 ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Ο κάθε γραμματικός θα πάρει

Ακάθαρτο εισόδημα :375.20 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων
πάει στα: 204.50 ευρώ

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $225.59 * 5 = 1127.95$

Γραμματικός 1 : 204.50

Συνολικό κόστος πλοίου(2^η μέρα) : 1332.45ευρώ

Άρα συνολικά το πλοίο στοίχισε

| | |
|---------------------------|----------------|
| Σε net wages | : 6227.49 ευρώ |
| Σε employee deductions | : 4715.81 ευρώ |
| Σε employee contributions | : 3839.15 ευρώ |
| Σε χρεώσεις υπηρεσιών | : 205.00 ευρώ |
| Σε λοιπά έξοδα | : 188.00 ευρώ |
| V.A.T 15% | : 58.95 ευρώ |

ΑΡΑ ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ: 15397.12

Βλέπουμε ότι υπάρχει μια τεραστία διαφορά μεταξύ του παλαιού και νέου συστήματος . Ας δούμε πιο κάτω τους λόγους που φέρνουν το κόστος από το 15397.12 ευρώ στις 6871.55 ευρώ για το ίδιο ακριβώς φορτίο

- 1) Το 2008 για το φορτίο αυτό εργαστήκαν συνολικά 18 λιμενεργάτες. Το 2013 όμως για το ίδιο φορτίο θα εργαστούν 12 λιμενεργάτες δηλαδή έχουμε 6 μισθούς αυτόματα πιο λίγους και το πλοίο τελειώνει τις εργασίες του ακριβώς στο ίδιο χρονικό διάστημα.

- 2) Ο μισθός των λιμενεργατών το 2013 μειώθηκε αφού για τη πρώτη μέρα εργασίας βλέπουμε να είναι 215.81 από 436.60 που ήταν το 2008 και για τη δεύτερη μέρα είναι 105.23 από 225.59 που ήταν το 2008

- 3) Τέλος οι λιμενεργάτες πλέον δεν είναι κυβερνητικοί άρα δεν έχουν καμιά ασυλία όπως είχαν μέχρι και το 2008 ούτε τα οφέλη του κυβερνητικού υπαλλήλου με τα όποια επιβαρυνόταν ο πλοιοκτήτης .

Το επόμενο παράδειγμα που θα δούμε αφορά τη φορτοεκφόρτωση σιδερένιων τεμαχίων για οικοδομικά έργα εδώ πάλι έχουμε μια τεραστία διαφορά της τάξης του 45% στο πιο κατω πινάκα θα δούμε τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα

Πινάκας (6) κόστους για πλοίο γενικού φορτιού

| | Κόστος το 2008 | Κόστος το 2013 |
|--------|----------------|----------------|
| Σύνολο | 27690.66 Ε | 14854.71 Ε |



φορτοεκφόρτωση πλοίου (πηγή: φωτογραφικό αρχείο αρχής λιμένων Κύπρου)

| | | | | |
|------|-------------|------|-------|---------|
| | | PW | TALLY | FOREMAN |
| | | 28 | 4 | 1 |
| Tons | 5924 Tarifa | 0 | | |
| | | 0.40 | | |

Portworkers 28

| EARNINGS | | |
|----------------------|---------------|---------------|
| | PW | TALLY |
| Incentive tons | 84.63 | 42.31 |
| Incentive containers | 0.00 | 0.00 |
| Incentive vehicles | 0.00 | 0.00 |
| Wage | 77.88 | 77.88 |
| Shift Allowance | 20.93 | 20.93 |
| Weekend/Holiday | 0.00 | 0.00 |
| Noon Earnings | 15.37 | 15.37 |
| Other Earnings | 0.00 | 0.00 |
| Gross Payment | 198.81 | 156.49 |
| Fishia | 25.14 | 25.14 |
| Total | 223.95 | 181.63 |
| Leave Fund | 17.92 | 14.56 |
| Grand Total | 241.87 | 196.19 |

| CONTRIBUTIONS | | |
|---------------|--------------|--------------|
| | PW | TALLY |
| TKP | 4.84 | 3.92 |
| Soc.Ins. | 16.46 | 13.33 |
| Red.Fund | 2.90 | 2.35 |
| Ind.Fund | 1.21 | 0.98 |
| Prov.Fund | 14.52 | 11.76 |
| Med.Fund | 7.94 | 7.94 |
| Fishia | 25.14 | 25.14 |
| Leav.Fund | 17.92 | 14.56 |
| Total | 90.93 | 79.98 |

| DEDUCTIONS | | |
|--------------|--------------|--------------|
| | PW | TALLY |
| Soc. Ins. | 16.46 | 13.33 |
| Inc. Tax | 24.2 | 19.6 |
| Prov.Fund | 24.20 | 19.60 |
| Trad.Union | 2.42 | 1.96 |
| Med.Fund | 1.99 | 1.99 |
| Total | 69.27 | 56.48 |

| | | |
|--------------------|------------------|---------------------|
| NET PAYMENT | PW 129.54 | TALLY 100.02 |
|--------------------|------------------|---------------------|

| | |
|----------------|---------------|
| FOREMAN | 198.81 |
| | 90.93 |
| | 289.74 *50% |
| | 434.61 |

| | |
|----------------------------|----------------|
| Net Wages | 4027.26 |
| Foreman Cost | 434.61 |
| Employee Deductions | 2165.36 |
| Employer Contributions | <u>2865.96</u> |
| STEVEDORING CHARGES | 9493.19 |
| Repayment 45% | 4271.93 |
| Administration Fees | 332.26 |
| Compensation Fund | 237.33 |
| USC Service Fee | 400.00 |
| Port Overtime | 120.00 |

TOTAL €14,854.71

USC UNITED STEVEDORING CO LTD
CARGO VESSELS STATEMENT

Employment List: 010773-010777-

Date: 24/07/2008 - 26/07/2008

Agent

Vessel's name

No: 3428

| Number of Portworkers : | 33 | <u>Employee Deductions</u> | <u>Employer Contributions</u> | <u>Total</u> |
|--------------------------|----------|----------------------------|-------------------------------|--------------|
| Net Wages | | | | 11.321,11 |
| Leave Fund | | | 1.640,48 | 1.640,48 |
| Redunadancy Fund | | | 265,76 | 265,76 |
| Industrial Training | | | 110,86 | 110,86 |
| Social Insurance | 1.395,21 | 1.395,21 | | 2.790,42 |
| T.K.P | | | 442,92 | 442,92 |
| Provident Fund | 364,32 | 364,32 | | 728,64 |
| Provident Fund Loan | 2.214,60 | | | 2.214,60 |
| Primage | | | 1.993,14 | 1.993,14 |
| Trade Union/Medical Fund | 177,54 | | 312,54 | 490,08 |
| Flshia | | | 601,59 | 601,59 |
| Income Tax | 4.429,20 | | | 4.429,20 |
| Port Overtime | | | | 75,00 |
| Analogiko | | | | 205,06 |
| Others | | | | |
| | | <u>8.580,87</u> | <u>7.126,82</u> | |

| | |
|---|------------------|
| Total portworkers remuneration expenses: | 27.308,86 |
| JSC Service Fee | 162,00 |
| Second Day | 85,00 |
| Third Day | 85,00 |
| V.A.T 15 % | 49,80 |
| Grand Total | 27.690,66 |

Issued by:

Maria Vligga

Checked by

C. Jansz

Ας δούμε τώρα πώς προκύπτει η διαφορά μεταξύ των 27960.66 ευρώ που στοίχησε το πιο πανό πλοίο από τις 14854.71 ευρώ που στοιχίζει σήμερα. Πριν πάω να αναλύσω το κόστος βλέπουμε από το τιμολόγιο του 2008 ότι για την ολοκλήρωση της φορτοεκφόρτωση του δεδομένου πλοίου το 2013 χρειάστηκαν μια μέρα ενώ το 2008 χρειάστηκαν 3 μέρες. Άρα αναπόφευκτα το κόστος είναι μεγαλύτερο. Πάμε λοιπόν να αναλύσουμε το κόστος για το πλοίο μας όπως θα γινόταν το 2008.

Παλιό σύστημα

1^η μέρα εργασίας

1^ο πόστο (ομοχειρία εργασίας)

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 7

Φορτίο : 984 τόνοι σίδηρο

Ανάλυση φορτίου : 492 iron s/bars

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 485.42 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων πάει στα: 271.53 ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $271.53 * 7 = 1900.71$

Συνολικό κόστος πλοίου(1^η μέρα / πόστο) : 1900.71ευρώ

1^η μέρα εργασίας

2ο πόστο (ομοχειρία εργασίας)

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 8

Φορτίο : 1310 τόνοι σίδηρο

Ανάλυση φορτίου : 655 iron s/bars

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 641.63 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων πάει στα: 366.36ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $366.36 * 8 = 2931.12$

Συνολικό κόστος πλοίου(1^η μέρα /2ποστο) : 2931.12ευρώ

2^η μέρα εργασίας

1^ο πόστο (ομοχειρία εργασίας)

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 3

Φορτίο : 1054 τόνοι σίδηρο

Ανάλυση φορτίου : 527 iron s/bars

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 519.71 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων
πάει στα: 292.39ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $292.39 * 3 = 877.17$

Συνολικό κόστος πλοίου(2^η μέρα/1 πόστο) : 877.17ευρώ

2^η μέρα εργασίας

2^ο πόστο (ομοχειρία εργασίας)

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 7

Φορτίο : 1648τόνοι σίδηρο

Ανάλυση φορτίου : 698 iron s/bars

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 801.65 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων
πάει στα: 463.97ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $463.97 * 7 = 3247.79$

Συνολικό κόστος πλοίου(2^η μέρα /2 πόστο) : 3247.79ευρώ

3^η μέρα εργασίας

1^ο πόστο (ομοχειρία εργασίας)

Λιμενεργάτες που απασχολήθηκαν : 8

Φορτίο : 926 τόνοι σίδηρο

Ανάλυση φορτίου : 480 iron s/bars

Ο κάθε λιμενεργάτης από το φορτίο αυτό θα πάρει:

Ακάθαρτο εισόδημα : 525.04 ευρώ

Με την αφαίρεση της συντεχνίας, του φόρου και των κοινωνικών ασφαλίσεων
πάει στα: 295.54 ευρώ (για μια μόνο μέρα)

Άρα συνολικά το πλοίο για τη πρώτη μέρα εργασίας στοίχισε:

Λιμενεργάτες : $295.54 * 8 = 2364.32$

Συνολικό κόστος πλοίου(3^η μέρα) : 2364.32ευρώ

Άρα συνολικά το πλοίο στοίχισε

| | |
|---------------------------|-----------------|
| Σε net wages | : 11321.11 ευρώ |
| Σε employee deductions | : 8580.87 ευρώ |
| Σε employee contributions | : 7126.82 ευρώ |
| Σε χρεώσεις υπηρεσιών | : 162.00 ευρώ |
| Σε λοιπά έξοδα | : 170.00 ευρώ |
| V.A.T 15% | : 49.80 ευρώ |

ΑΡΑ ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ: 27960.66

Άρα από τις 27960.66 ευρώ που θα πλήρωνε το 2008 κάποιος πλοιοκτήτης σήμερα θα πλήρωνε 14854.71 ευρώ και το πλοίο του θα ήταν έτοιμο για αναχώρηση σε μια μέρα και όχι σε τρεις .

Τέλος από τη συγκριτική μελέτη που κάναμε ας δούμε τι συμπεράσματα έχουμε βγάλει :

- 1) Μικρότερα μεροκάματα εργασίας άρα και πιο φθηνές υπηρεσίες
- 2) Λιγότερες χρεώσεις ταμείων αφού πλέον οι λιμενεργάτες δεν είναι κυβερνητικοί
- 3) Καμιά ασυλία αφού μπορεί ο εργοδότης (στοιβαδόρικής εταιρίας) να απολύσει οποιόν δεν αποδίδει το επιθυμητό και να προσλάβει οποιόν είναι καλύτερος και πιο παραγωγικός
- 4) Ρύθμιση ομοχειρίας αν χρειαστεί περά από τις συμφωνίες (όπως έγινε στο φορτίο με σιδερά πιο πάνω) για καλύτερη εξυπηρέτηση πελατών. Πράγμα που δεν γινόταν μέχρι και το 2008

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

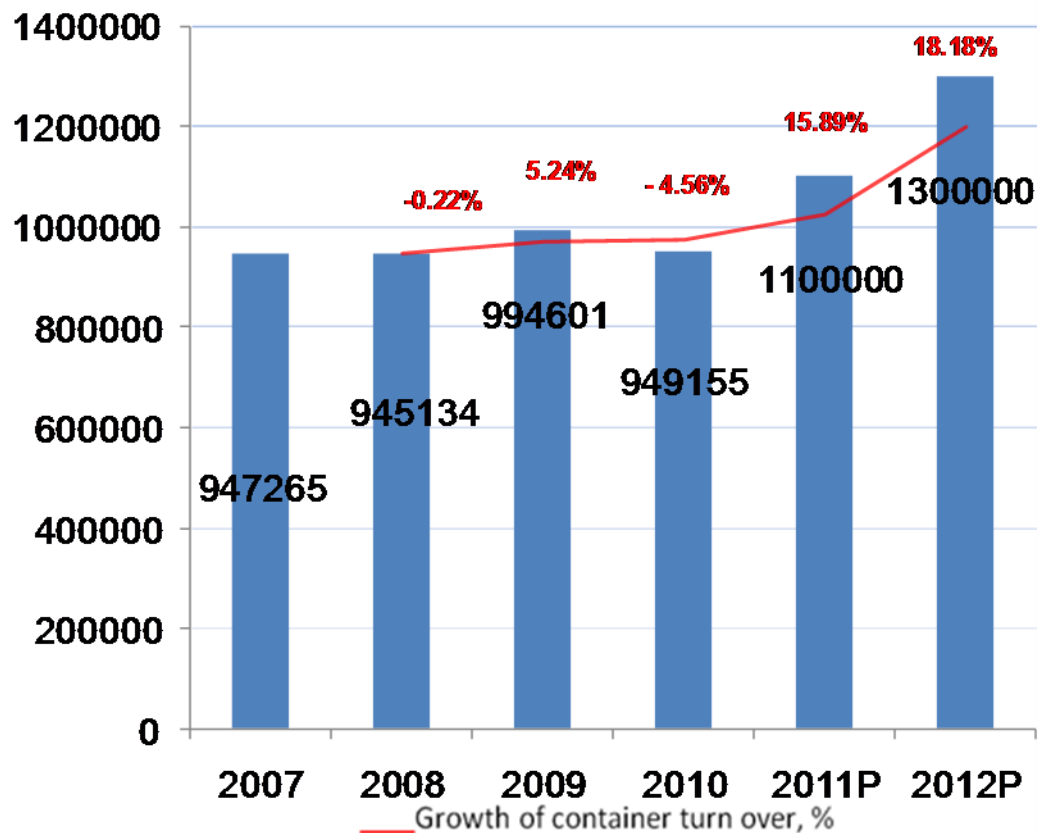
Συγκριτική μελέτη κόστους και υποδομών με γειτονικά λιμάνια της μεσόγειου

Όπως είναι γνωστό η Κύπρος έχει εκμεταλλευτεί σε πολύ υψηλό βαθμό την αστάθεια που υπάρχει στις γειτονικές χώρες (π.χ. ο πολυετής πόλεμος στο Λίβανο) δημιουργώντας ένα λιμάνι με αρκετή εμπορική κίνηση τόσο σε φορτία που κατέφθαναν για την εγχώρια αγορά αλλά κύριος ήταν ένας σταθμός διαμετακομιστικού εμπορίου σε μέση ανατολή και Ευρώπη . Τα τελευταία χρόνια όμως που υπάρχει μια σταθερότητα στις γειτονικές μας χώρες έχουν σημειωθεί αλματώδεις βήματα ανάπτυξης σε λιμάνια όπως της Βηρυτού του Port said (Αίγυπτος) φέρνοντας το λιμάνι της Λεμεσού σε μια συνεχιζόμενη ύφεση τα τελευταία χρόνια. Πιο κάτω θα κάνουμε μια σύγκριση τόσο του κόστους όσο και τον υποδομών του λιμανιού της Βηρυτού και του λιμανιού της Λεμεσού

4.1 Σύγκριση λιμάνι Βηρυτού με λιμάνι Λεμεσού

Το λιμάνι της Βηρυτού είναι ένα γειτονικό λιμάνι που ανταγωνίζεστε το λιμάνι της Λεμεσού σε πολύ μεγάλο βαθμό. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια το λιμάνι του Λίβανου έκανε βήματα ανάπτυξης που αύξησαν την εμπορευματική του κίνηση (κυρίως σε εμπορευματοκιβώτια) αφήνοντας με απώλειες το λιμάνι Λεμεσού.

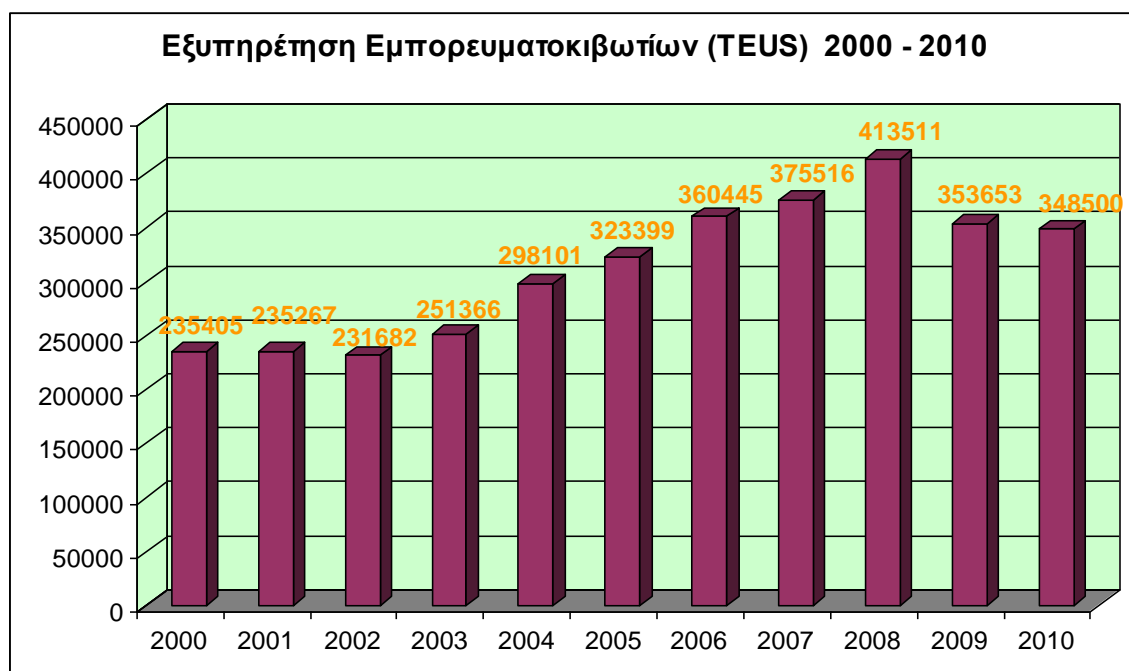
Όπως βλέπουμε από το πίνακα πιο κάτω η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης στη Βηρυτού είναι πλασματική



Πινάκας εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων Βηρυτού (πηγή: liner bb plan Lebanon)

Βλέπουμε από τα πιο πανό στοιχεία ότι από το 2009 και μέχρι σήμερα έχουμε μια αύξηση της τάξης του 18.18% με του αναλυτές στο Λίβανο να μιλούν για αύξηση έως και 30% αφού η ύφεση στην Κύπρο τους έχει φέρει σε θέση να προσφέρουν πιο φθηνές αλλά και εξίσου ποιοτικές υπηρεσίες

Για τη Λεμεσό τα νούμερα μας δείχνουν μια ύφεση



Πινάκας εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων Λεμεσού (πηγή: στατιστικά στοιχεία αρχής λιμένων Κύπρου)

Πινάκας εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων Λεμεσού

| | | |
|------|--------|-------|
| 2008 | 413511 | % |
| 2009 | 353635 | -1.5% |
| 2010 | 348500 | -0.8% |
| 2011 | 345539 | -1.1 |
| 2012 | 307394 | -11.1 |

Από τα στατιστικά στοιχεία βλέπουμε τη μεγάλη διάφορα αφού από τα 413511 εμπορευματοκιβώτια που εξυπηρετούσε το λιμάνι Λεμεσού το 2008(μεγάλη αύξηση λόγω της καινοτομίας που έγινε) το 2012 έφτασε να εξυπηρετεί κάπου στα 301395 με τη μείωση να φτάνει κοντά στο 20%.

Πιο κάτω θα δούμε τους λόγους που οδήγησαν σε αυτά τα αποτελέσματα.

Το έτος 2000 το λιμάνι του Λίβανου κατασκεύασε καινούργιο container terminal αξίας 15 εκατομμύριων δολαρίων, με μήκος 600μ βύθισμα 15.5 μέτρα και εφεδρικό χώρο 23 εκτάρια. Ακόμα οι αρχές του λιμανιού όταν ήρθαμε σε επικοινωνία μας είπαν πως οι λόγοι για τη ραγδαία ανάπτυξη ήταν οι εξής:

A) τα τελευταία 3 χρόνια έγινε:

- 1)επέκταση του υπάρχον κρηπιδώματος
- 2)επέκταση ελεύθερων ζωνών
- 3)καλύτερες υπηρεσίες στα πλοία
- 4) αγορά καινούργιου εξοπλισμού

B) ακόμα σημαντικό ρόλο είχε η εισαγωγή 2 κολοσσών της ναυτιλίας στο λιμάνι της Βυρηττού όπως η **PORTIA PEEL PORTS LIMITED (PPPL)** και η **LOGISTICS AND PORT MANAGEMENT, AMERICAS L.L.C. (LPMA)** που συνέβαλαν στα μέγιστα

τόσο στο καλό σχεδιασμό κινήσεων όσο και στη παροχή ανώτερων τεχνικών γνώσεων.

Σύγκριση υποδομών

A) Το λιμάνι Λεμεσού

1. Δύο γερανογέφυρες (Post panamax) ανυψωτικής δύναμης 45 τόνων που τοποθετήθηκαν στην νότια προβλήτα το 1996
2. Τέσσερις γερανογέφυρες (panamax) ανυψωτικής δύναμης 40 τόνων που τοποθετήθηκαν αρχικά στην ανατολική προβλήτα το 1992 και μεταφέρθηκαν στην νέα δυτική προβλήτα το 1996
3. Ένας γερανός σε σιδηροτροχιές (Luffing crane) ανυψωτικής δύναμης 35 τόνων που τοποθετήθηκε στην δυτική προβλήτα
4. Ένας κινητός γερανός (DEMAG) ανυψωτικής δύναμης 21 τόνων
5. Ένας κινητός γερανός (Gottwald) ανυψωτικής δύναμης 35 τόνων
6. Ηλεκτρογεννήτριες

B) ΜΟΝΟ στο CONTAINER TERMINAL του 2000

6 Ship-To-Shore (STS) Post Panamax gantry cranes, with a 60-meter outreach
2 Mobile Harbor Cranes
18 Rubber Tired Gantry (RTG) cranes with a 40-ton capacity each
15 Reach Stackers
7 Top Loaders

9 Empty Handlers
5 Six-Wheel Trucks
4 Goose Necks

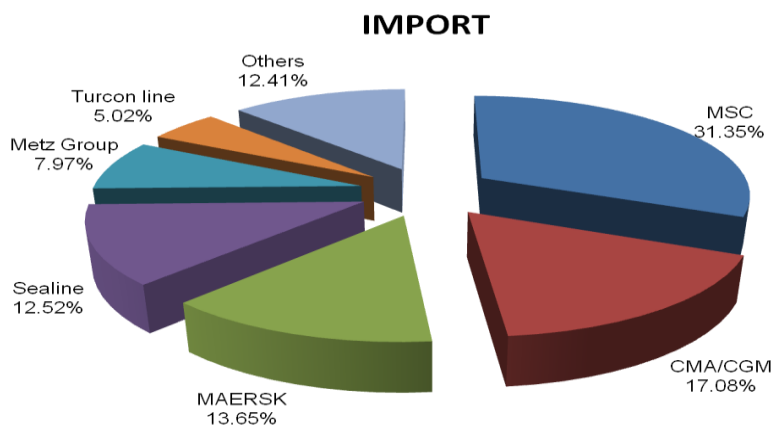
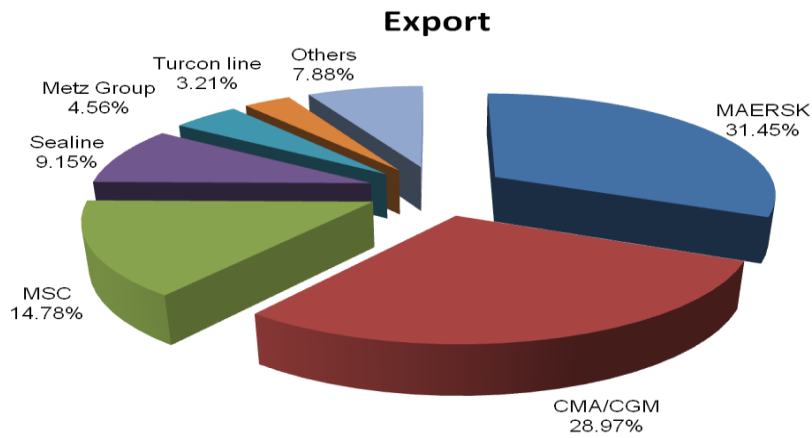
Πινάκας (7) εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων

| Χρονολογία | Λεμεσός (σε TEU) | Βηρυτός (σε TEU) |
|------------|------------------|------------------|
| 2009 | 353682 | 994601 |
| 2010 | 348358 | 994155 |
| 2011 | 345740 | 1013147 |
| 2012 | 307394 | 1129528 |

Πιο πανό βλέπουμε μια τεραστία διάφορα στα νούμερα πράγμα περίεργο αφού τα 2 λιμάνια είναι της ίδιας περίπτωσης και ακόμα η Λεμεσός είναι και σε ευνοϊκότερη γεωγραφική θέση.

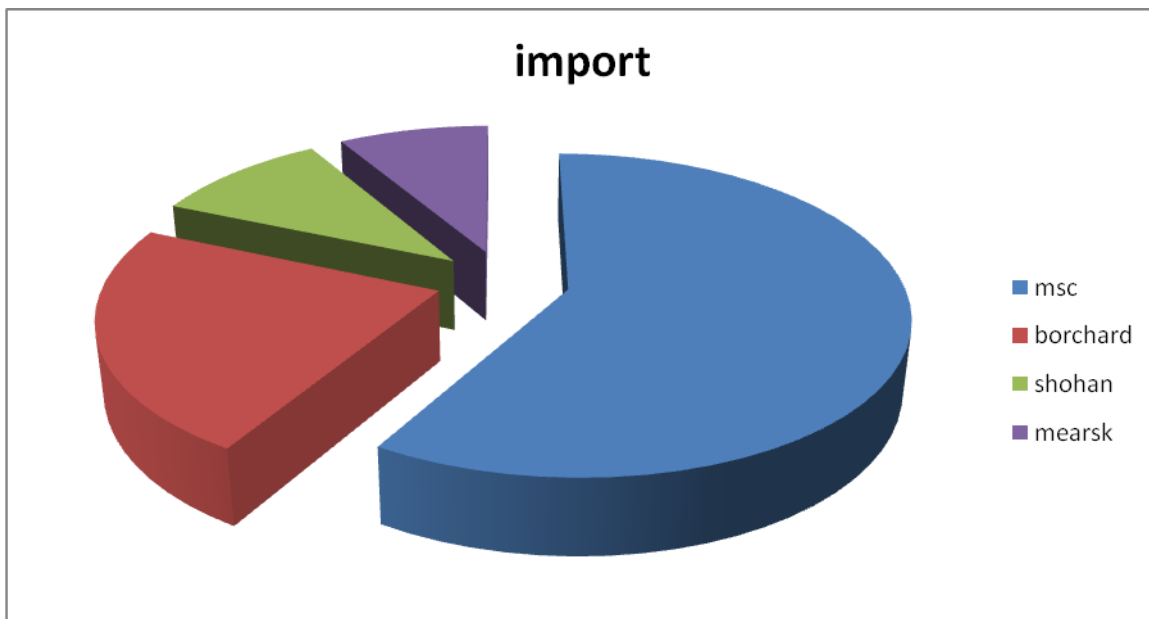
Ας δούμε λοιπόν τους κύριους αιμοδότες των 2 λιμανιών :

1) Βηρυτός σχ. 1 γραφικές παραστάσεις εξάγων εισαγωγών

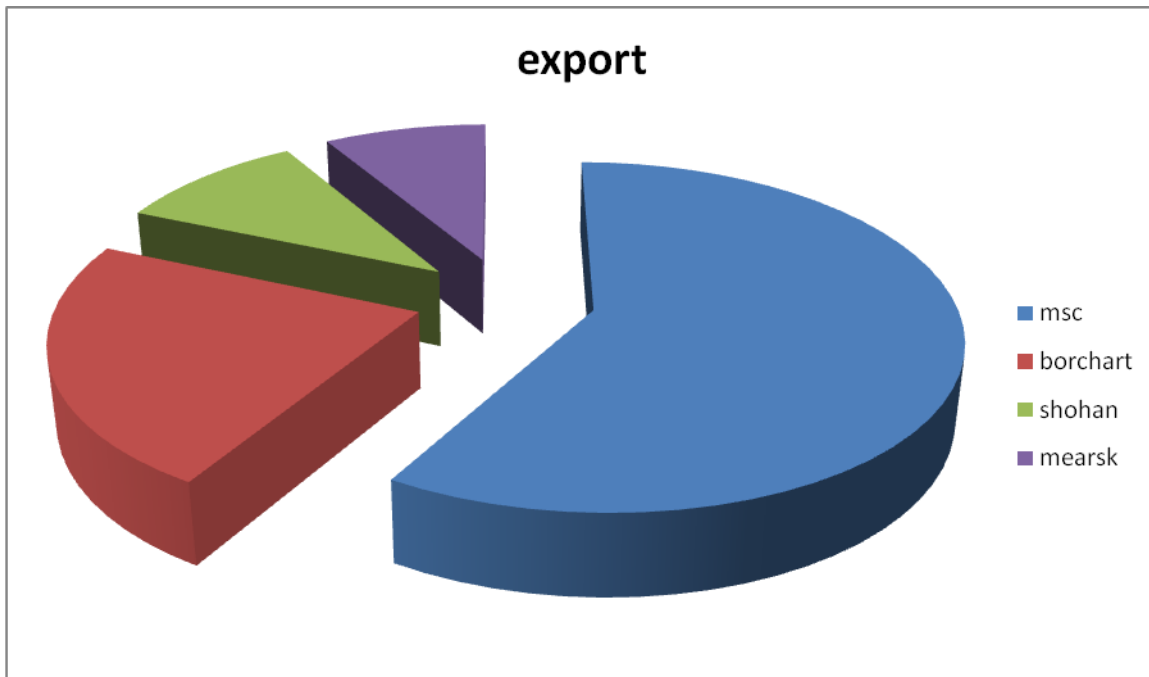


Σχ. 2

2)Λεμεσός



Σχ. 3



Σχ. 4

Βλέπουμε από τα στατιστικά στοιχεία ότι 2 τεράστιοι κολοσσοί της Ευρώπης (CMA/CGM και MAERSK) προτιμούν ένα μη ευρωπαϊκό λιμάνι. Ο κύριος λόγος που τα τελευταία χρόνια η Βηρυτός υπερτερεί της Λεμεσού κατά την άποψη μου πέρα από τις καλύτερες υποδομές είναι το κόστος του λιμανιού (THC).

Στο πιο κάτω πίνακα(8)θα δούμε της διαφορές σε κόστος (σε USD)

| | Λεμεσός | Βηρυτός |
|-------------------------------|--|---|
| Full Import containers | USD 110.00 per 20' USD 149.00 per 40' | USD 95.00 per 20' USD 141.00 per 40' |
| Full Export containers | USD 110.00 per 20' USD 149.00 per 40' | USD 84.00 per 20' USD 111.00 per 40' |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| | | |
| Empty export/import containers | USD 55.00 per 20' USD 75.00 per 40' | USD 52.00 per 20' USD 75.00 per 40' |

Από το πιο πανό πινάκα βλέπουμε μια αρκετά μεγάλη διάφορα ειδικά στα **Full Export** containers που καθιστά το λιμάνι της Λεμεσού ασύμφορο με τα σημερινά δεδομένα και αυτό απομακρύνει τις μεγάλες εταιρίες με τεράστιο όγκο φορτίου. Αυτό το βλέπουμε πιο καθαρά με τη συμφωνίες μεταφορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων που έχουν τα 2 λιμάνια.

Βηρυτός :

- 1) συμφωνία με την MSC για μεταφόρτωση 250000 TEUs/έτος
- 2) συμφωνία με την CMA/CGM για μεταφόρτωση 100000 TEUs/έτος για 3 χρόνια

Λεμεσός:

- 1) συμφωνία με την MSC για μεταφόρτωση 100000 TEUs/έτος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Συμπεράσματα και εισηγήσεις για αύξησης των εσόδων του λιμανιού Λεμεσού και προσέγγισης νέων ναυτιλιακών εταιριών

5.1 Συμπεράσματα

Από όλα τα πιο πάνω στοιχεία φαίνεται καθαρά ότι ένα λιμάνι με ομολογούμενος παρά πολύ μεγάλες δυνατότητες λόγω της γεωγραφικής του θέσης έχει χάσει πολύτιμο έδαφος από τους ανταγωνιστές του (π. χ .τη Βηρυτό όπως είδαμε πιο πάνω). Αυτό είναι αποτέλεσμα της χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρει το λιμάνι Λεμεσού αφού όπως έχουμε δει τα προβλήματα υποδομών και εξοπλισμού για τους σημερινούς όγκους φορτιών

είναι τεραστία. Το πιο σημαντικό όμως μειονέκτημα κατά την άποψη μου στη Λεμεσό είναι το παρά πολύ υψηλό κόστος αφού επί δεκαετίες όπως έχουμε δει τα συνδικάτα των λιμενεργατών έκαναν ότι ήθελαν στο λιμάνι, έπαιρναν τεραστία μεροκάματα με αποτέλεσμα οι χρεώσεις για όλα τα είδη το πλοίων να είναι τεράστιες και ειδικά για τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων αφού και μέχρι το 2008 οι εργάτες πληρώνονταν με το βάρος.

Είδαμε στο δεύτερο κεφάλαιο αναλυτικά τη πολύ καλή προσπάθεια που έγινε από το σύνδεσμο ναυτικών πρακτόρων για μείωση του κόστους και σε ένα μικρό βαθμό τα κατάφερε αλλά όπως είδαμε στο τέταρτο κεφάλαιο και στη συγκριτική μελέτη πρέπει να γίνουν ακόμα πολλές αλλαγές για να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου παρουσιάζονται κάποιες προσπάθειες που γίνονται σήμερα για βελτίωση του λιμανιού καθώς και εισηγήσεις για τη μελλοντική καλύτερη λειτουργία του λιμανιού Λεμεσού

5.2 Προσπάθεια αναβάθμισης του λιμανιού

Από το 2007 άρχισε μια προσπάθεια αναβάθμισης του λιμανιού αφού τα προβλήματα λόγω έλλειψης χώρου και υποδομών ήταν μεγάλα . Συγκεκριμένα λόγω ακαταλληλότητας του λιμανιού λόγω κόστους και λόγω του ασύμφορου κλίματος που υπήρχε με τα συνδικάτα των κυβερνητικών λιμενεργατών να κάνουν ότι θέλουν στο λιμάνι, η Λεμεσός έχασα πολλές εταιρίες και συγκεκριμένα 3 κολοσσούς όπως η DSR, COSCO, EVERGREEN



Αεροφωτογραφία λιμανιού (πηγή: παρουσίαση ανάπλασης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

5.2.1 Υλοποίηση του έργου αναβάθμισης σε 2 φάσεις:

1^Η ΦΑΣΗ : Εκβάθυνση του λιμανιού

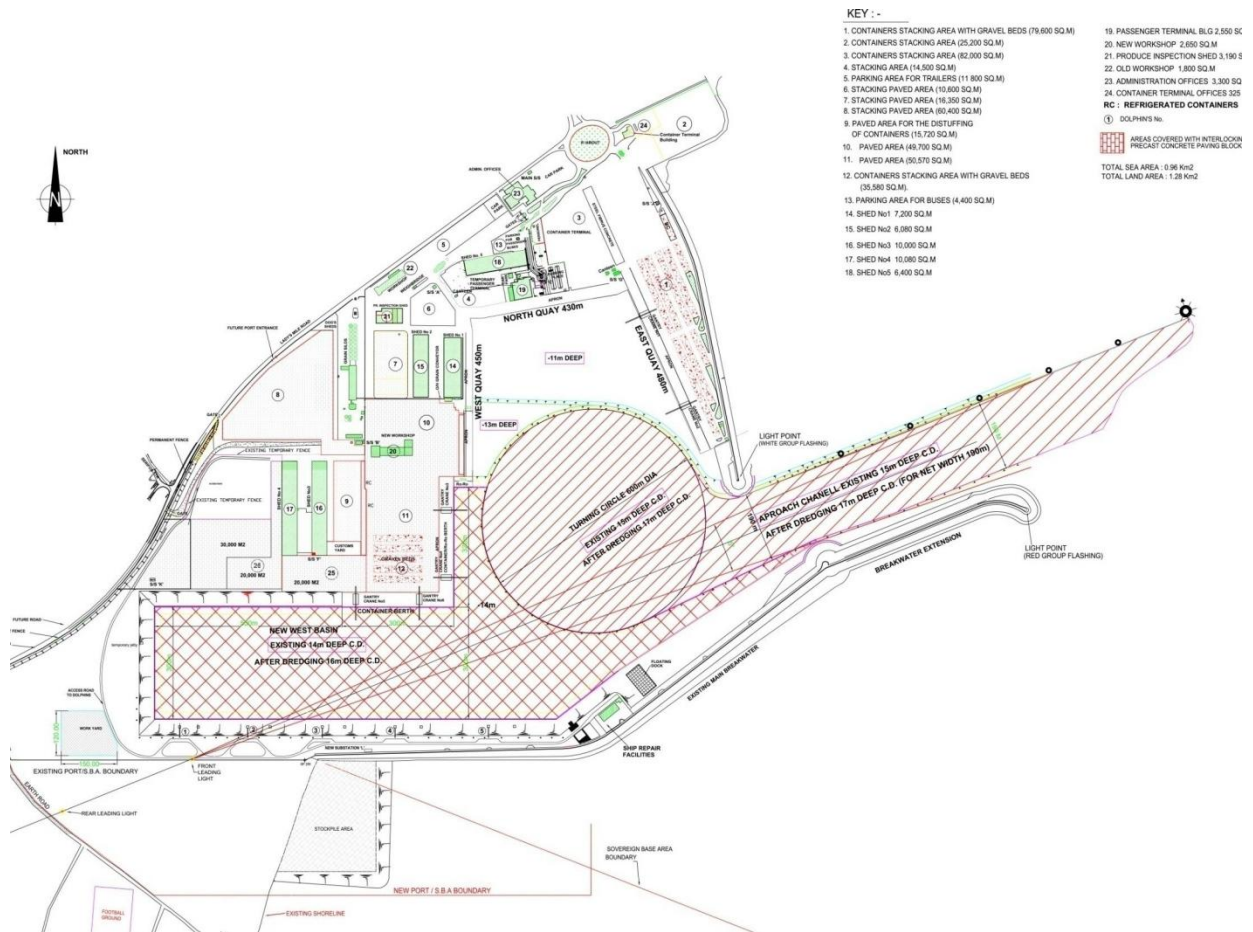
2^Η ΦΑΣΗ : Κατασκευή κρηπιδώματος μήκους 500 μέτρων

5.2.2 Επιχειρησιακό πρόγραμμα

Σκοπός του προγράμματος είναι να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού Λεμεσού, να υπάρξει αειφόρος ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια ώστε το λιμάνι να δώσει στη χώρα μια σταθερά κερδοφόρα πηγή. Βασικός άξονας προτεραιότητας του προγράμματος είναι δημιουργία σύγχρονων μεταφορικών υποδομών. Ακόμα με την αναβάθμιση η αρχή λιμένων Κύπρου θέλει μέσα στα επόμενα χρόνια να:

- A) αύξηση τη δυναμικότητα του λιμανιού
- B)βελτιώσει την ελκυστικότητα του λιμανιού
- Γ)βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα
- Δ)βελτιώσει τη προσβασιμότητα της χώρας
- Ε)μπορεί να εξυπηρετεί πλοία 3^{ης} και 4^{ης} γενιάς

Εκβάθυνση λιμανιού



Σχέδιο εκβάθυνσης (πηγή: παρουσίαση ανάπτυξης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

Κατασκευαστικές εργασίες εκβάθυνση

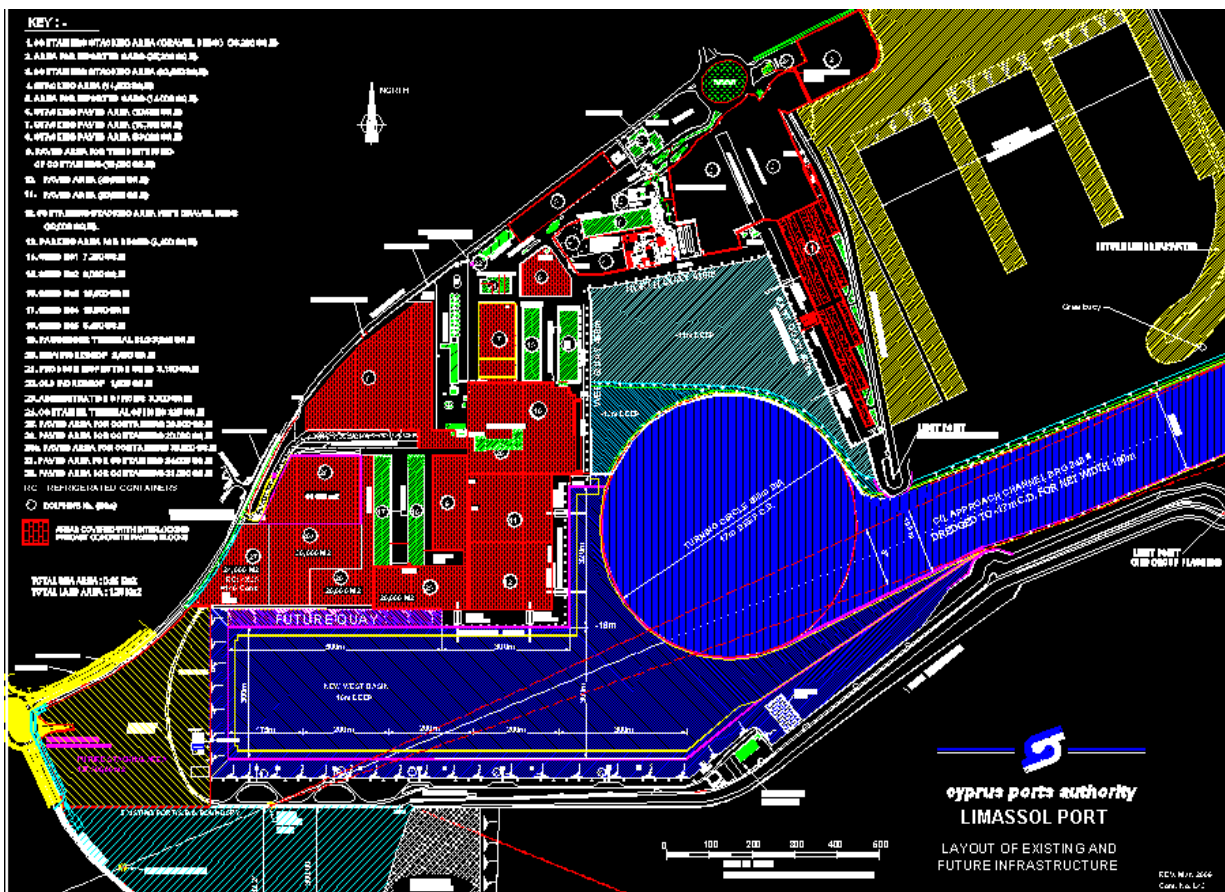


Εργασίες εκβάθυνσης (πηγή: παρουσίαση ανάπλασης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

Η φάση της εκβάθυνση αναμένετε να ολοκληρωθεί κοντά στο τέλος του 2013

Επέκταση κρηπιδώματος

Η επέκταση του κρηπιδώματος αναμένετε να ολοκληρωθεί μέσα στην επομένη πενταετία και το όλο έργο αναμένεται να στοιχίσει κοντά στα 90 εκατομμύρια ευρώ



Τελικό σχέδιο ανάπτυξης (πηγή: παρουσίαση ανάπτυξης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

5.2.3 ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΓΟ

- Μακροπρόθεσμη εξυπηρέτηση του Κυπριακού φορτίου.
- Ενίσχυση του πλεονεκτήματος της γεωγραφικής θέσης.
- Αξιοποίηση των ευκαιριών από την ανάπτυξη των θαλασσιών λεωφόρων της Ανατολικής Μεσογείου.

- Καλύτερη διασύνδεση της Κύπρου με το δίκτυο των εμπορευματικών μεταφορικών ροών της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Κύπρος - ευρωπαϊκό κέντρο διακίνησης με τρίτες χώρες



Άλλα οφέλη

Με την αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού και των δυνατοτήτων πρόσβασης θα δημιουργηθούν :

- ✓ περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης,
- ✓ θα ωφεληθούν επιχειρήσεις, επενδύσεις
- ✓ και γενικότερα η οικονομία της χώρα



Φορτοεκφόρτωση πλοίου (πηγή: παρουσίαση ανάπλασης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

5.3 Αγορά αχθοφορικής εταιρίας

Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας που το κόστος στη Λεμεσό είναι πολύ υψηλό είναι το παράδοξο της αχθοφορικής εταιρίας. Το συνδικάτο των αχθοφόρων έχει στη κατοχή του όλα τα μηχανήματα οριζόντιας μεταφοράς στο λιμάνι δηλαδή ότι μπαίνει στα κρηπιδώματα του λιμανιού, όποια κίνηση γίνεται

πανό στο μόλο δεν έχει λόγο η αρχή λιμένων Κύπρου αλλά πληρώνεται απευθείας η αχθοφορική εταιρία. Ουσιαστικά η κυπριακή κυβέρνηση δεν έχει κάποιο οικονομικό όφελος από τις οριζόντιες κινήσεις που γίνονται στα κυπριακά λιμάνια και εκτός αυτού δημιουργείται και πρόβλημα με την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού αφού οι αχθοφόροι χρεώνουν με τις ταρίφες (με το βάρος δηλαδή) όπως ήταν το σύστημα από το 1960.

Σύμφωνα με το κύριο Κουζαπα γενικός διευθυντής του συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων το πρόβλημα είναι πολύ σοβαρό. Οι συνομιλίες μεταξύ των αχθοφόρων και του συνδέσμου έχουν αρχίσει από το 2005 για εξαγορά της εταιρίας αλλά οι διαδικασίες έχουν κολλήσει και μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί λύση.

Το παράδοξο που συμβαίνει και γιατί είναι δύσκολες οι διαπραγματεύσεις :

Μέσα στο κυβερνητικό λιμάνι της Λεμεσού από την ίδρυση του 72 αχθοφόροι έχουν δημιουργήσει μια μετοχική εταιρία όπου τα μηχανήματα και η διαχείριση της εταιρίας (πληρωμές , προσλήψεις , απολύσεις) ανήκουν στους 72 μέτοχους. Δηλαδή έχουν δημιουργήσει ιδιωτικοποιημένη εταιρία μέσα σε κυβερνητικό λιμάνι και για αυτό όλες οι συνομιλίες μέχρι σήμερα πέφτουν στο κενό.

Προτεινόμενοι τρόποι επίλυσης

- 1) Αγορά της αχθοφορικής από την ίδια την αρχή λιμένων. Κατά την γνώμη αυτό είναι ασύμφορο αφού λόγω της ύφεσης, να δημιουργήσεις άλλη μια κυβερνητική μηχανή με κυβερνητικούς υπαλλήλους που ακόμα και σήμερα είναι υψηλόμισθοι είναι ασύμφορο
- 2) Αγορά της αχθοφορικής από το σύνδεσμο ναυτικών πρακτόρων. Αυτό όμως συνεπάγεται ακόμα ένα μεγάλο δάνειο για την αποζημίωση των μετόχων και την εξαγορά της εταιρίας που με τη κρίση του χρηματοπιστωτικού συστήματος στη Κύπρο είναι αρκετά δύσκολο
- 3) Εισαγωγή στο λιμάνι στρατηγικού επενδυτή όπου θα αναλάβει την οριζόντια κίνηση με μειωμένο κόστος για τους πελάτες του λιμανιού και

πολλαπλά οφέλη για την ανταγωνιστικότητα και δυναμικότητα του λιμανιού.



5.4 Εισαγωγή μεγάλων στρατηγικών επενδύων

Όπως έχουμε δει από γειτονικά λιμάνια της περιοχής (Βηρυτός , Πειραιάς) με την εισαγωγή στρατηγικών επενδύων έχουν αυξήσει την ελκυστικότητά τους τόσο σε εμπορευματοκιβώτια όσο και σε διαμετακομιστικά φορτία.

Τρανταχτό παράδειγμα όταν ο κολοσσός της COSCO ζήτησε από τη κυπριακή κυβέρνηση το δυτικό μόλο του λιμανιού Λεμεσού και η κυπριακή κυβέρνηση αρνήθηκε με αποτέλεσμα η COSCO να αποσύρει όλες της εργασίες από τη Λεμεσό και να αποταθεί στο λιμάνι του Πειραιά το οποίο αποδέχτηκε τη πρόταση. Έτσι η ελληνική κυβέρνηση είχε και έσοδα από τη συμφωνία με τη COSCO αλλά και ο ανταγωνισμός μεταξύ ΟΛΠ και COSCO έφερε σημαντική ανάπτυξη και στους δυο.

Από άρθρο της καθημερινής

Οφέλη από τον ανταγωνισμό για Cosco και ΟΛΠ

Σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων της Μεσογείου εξελίσσεται ο Πειραιάς, με κινητήριο δύναμη τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιώς (ΣΕΠ). Η θυγατρική εταιρεία της κινεζικής Cosco, που διαχειρίζεται τον προβλήτα ΙΙ, αύξησε κατά 95% τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο εννέαμηνο του 2012 σε σχέση με το αντίστοιχο περυσινό διάστημα. Σημαντική ήταν και η αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από τον προβλήτα Ι, που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ, καθώς το ίδιο διάστημα αυξήθηκε κατά 34,5%.

Από μελέτη της εθνικής τράπεζας

Συγκεκριμένα, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά (ο οποίος καλύπτει σχεδόν το 90% της ελληνικής αγοράς) υπερδιπλασιάστηκε την τελευταία τριετία, προσεγγίζοντας τα 2,7 εκατ. TEUs (μονάδα μέτρησης της ποσότητας των εμπορευμάτων) το 2012 από 0,85 εκατ. TEUs το 2010), όταν η διακίνηση στα υπόλοιπα ανταγωνιστικά Μεσογειακά λιμάνια αυξήθηκε μόνο κατά 20% κατά την ίδια περίοδο

Από τα πιο πάνω στοιχεία και από την ύφεση που αντιμετωπίζει το λιμάνι Λεμεσού τα τελευταία 3 χρόνια μια καλή λύση για ανάπτυξη είναι η είσοδος σε αυτό τόσο μεγάλων εταιριών που θα βοηθήσουν στη καλύτερη λειτουργία του λιμανιού (διαχείριση και τεχνική κατάρτιση) όσο και παραχώρηση προβλήτας ώστε μεγάλοι κολοσσοί να μεταφέρουν τις εργασίες τους στη Κύπρο και το λιμάνι να αποκτήσει μια δυναμικότητα που να μπορεί να ανταγωνίζεται τα γειτονικά λιμάνια και να μπορεί να προσφέρει στην οικονομία του νησιού.



Μελλοντική ιδέα λιμανιού

(πηγή: παρουσίαση ανάπλασης λιμανιού από την αρχή λιμένων)

Επίλογος

Ελπίζω μέσα από τα στοιχεία και την ερευνά που έκανα να έδωσα μια ολοκληρωμένη εικόνα για το τι γίνεται τι γινόταν και ποιες προοπτικές έχει η θα μπορούσε να έχει κατά την ταπεινή μου άποψη το λιμάνι Λεμεσού.

Επικεντρώθηκα όπως έχετε παρατηρήσει μετά από υπόδειξη του καθηγητή μου στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων αφού σήμερα είναι ο κινητήριος μοχλός της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η μικρή εμπειρία που απέκτησα στο λιμάνι για την έρευνα μου έδειξε ότι ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών όχι μόνο δεν αναμένετε να χαθεί αλλά με τη πάροδο του χρόνου αναμένεται να αναπτυχτεί ιδιαίτερα μεταφέροντας όλο και περισσότερο όγκο φορτιού. Ακόμα ένας άλλος πολύ ενδιαφέρον κλάδος που ανακάλυψα μέσω της εργασίας μου είναι ο κλάδος της συνεχούς προσπάθειας βελτιστοποίησης του τρόπου λειτουργίας των λιμανιών που είναι εξίσου ενδιαφέρον.

Θέλω να ευχαριστήσω θερμά το κ. Χαρίλαο Ψαραύτη επιβλέπον καθηγητή της εργασίας μου, για το ενδιαφέρον του, την καθοδήγηση του και τις συμβουλές που ήταν πολύτιμες και μου έδειξαν με το τι θέλω να ασχοληθώ στο μέλλον.

Ακόμα θέλω να ευχαριστήσω το κύριο Γιώργο Ιωαννίδη γενικό διευθυντή της στοιβαδορικής για την βοήθεια του σε όλη τη διάρκεια της μελέτης μου.

Το κύριο Λευτέρη Κουζαπά διευθυντή του συνδέσμου ναυτικών πρακτόρων καθώς και όλο το κόσμο του λιμανιού που με πολύ ευγένεια με βοηθείσαι να ολοκληρώσω την εργασία μου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές - Εκθέσεις - Αναφορές

Διαδικτύου της Κυπριακής Δημοκρατίας

www.cus.com.cy Ηλεκτρονική Διεύθυνση της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών

www.pio.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf Στατιστική Υπηρεσία της Κυπριακής Δημοκρατίας

www.mcw.gov.cy Ηλεκτρονική ιστοσελίδα του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας

www.moi.gov.cy Ηλεκτρονική ιστοσελίδα του Γραφείου Τύπου και Πληροφοριών

Ομιλία κυρίου Μαδέλλα Chartered Accountants, Σεπτέμβριος 2003

Ομιλία του Γενικού Διευθυντή της ΑΛΚ, Γιαννάκη Κόκκινου στην Βουλή με θέμα “Έργα Επέκτασης Λιμανιού Λεμεσού”, 2009

Ενημερωτικό σημείωμα της Επίσκεψης Υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων στο λιμάνι Λεμεσού τη Δευτέρα 27.7.2009

Ηλεκτρονικός τύπος

www.cna.org.cy Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων

www.naftemporiki.gr Εφημερίδα «Ναυτεμπορική» στο Διαδίκτυο

φωτογραφικά αρχεία

ιστορικό αρχείο λιμανιού Λεμεσού

φωτογραφικό αρχείο λιμανιού Λεμεσού

liner bb plan Lebanon

παρουσίαση ανάπλασης λιμανιού από την αρχή λιμένων