Με την Αντιγόνη Σολομωνίδου Δρουσιώτου
antigoni.drousiotou@phileleftheros.com

Παραμένουμε και στηρίζουμε την κυπριακή οικονομία

ΘΩΜΑΣ ΚΑΖΑΚΟΥ: *Προβάλαμε ότι η κυπριακή ναυτιλία παραμένει ένας αξιόπιστος προμηθευτής υπηρεσιών*

Η ναυτιλία παραμένει στην Κύπρο και συνεχίζει να στηρίζει την κυπριακή οικονομία, επισημαίνει ο Θωμάς Καζάκου, γενικός διευθυντής του Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου, αλλά υποδεικνύει ότι χρειάζεται και πολιτική στήριξη με συγκεκριμένα μέτρα, για να μπορέσει να αναλάβει το βάρος αυτό. Η ένταξη μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλώνει, με την έγκριση του ναυτιλιακού φορολογικού μας συστήματος το 2010, απέδειξε πως όταν εργαστείς σωστά και με διαφάνεια, μπορείς να πετύχεις τη διασφάλισή σου.

-«Η ναυτιλία παραμένει στην Κύπρο και συνεχίζει να στηρίζει την οικονομία», όπως το σλόγκαν της εκστρατείας που ξεκινήσατε; Η πρωτοβουλία αυτή αναλήφθηκε από τις πρώτες μέρες της απόφασης του Eurogroup. Αν και η ναυτιλία είναι μία αμιγώς διεθνοποιημένη βιομηχανία και παρ' όλο του ότι έχουμε δεχτεί πλήγμα, διότι αρκετές από τις ναυτιλιακές εταιρείες-μέλη του Επιμελητηρίου είχαν συναλλαγές με τις επηρεαζόμενες τράπεζες, θεωρήθηκε απαραίτητο να γίνει μία ενορχηστρωμένη προσπάθεια ώστε να στείλουμε το μήνυμα ότι η κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία παραμένει στην Κύπρο. Συνεχίζουμε λοιπόν να στηρίζουμε την οικονομία μας χωρίς, προς το παρόν, καμία εταιρεία να έχει εκφράσει πρόθεση να φύγει εκτός Κύπρου.

-Ούτε και αυτές που έχουν πληγεί από το χρηματοπιστωτικό μας σύστημα; Ακόμα και αυτές, μας δήλωσαν ότι δεν προτίθενται να φύγουν. Έχουμε δημιουργήσει μια μικρή «ομάδα κρούσεως» από τις επηρεαζόμενες από τη Λαϊκή και την Τράπεζα Κύπρου εταιρείες-μέλη μας, καταγράψαμε τα προβλήματά τους, προχωρήσαμε σε επαφές με την Κυβέρνηση και την Κεντρική Τράπεζα. Εκείνο που κράτησα είναι το ότι μία από τις εταιρείες μας, που είχε υποστεί σημαντικό οικονομικό κούρεμα, μας ζήτησε να τονίσουμε στις επαφές μας ότι δεν θέλει να φύγει τις τραπεζικές της συναλλαγές από την Κύπρο, διότι θεωρούνται υψηλού επιπέδου από πλευράς άμεσης ανταπόκρισης, κόστους και διαπροσωπικής εξυπηρέτησης.

> ***Πρέπει να αρθούν όλοι οι περιορισμοί και με τη λειτουργία της ενοποιημένης Τράπεζας Κύπρου να ξεκινήσει ουσιαστικά η επαναλειτουργία της οικονομίας***

-Η ναυτιλία είναι συνηθισμένη σε θέματα χειρισμού κρίσεων; Ναι, γι' αυτό αμέσως μετά την πρώτη απόφαση του Eurogroup, τεθήκαμε σε κατάσταση κρίσεως, ούτε πανικού, ούτε μεμψιμοιρίας. Ενημερώναμε σε τακτική βάση, τα Μέσα Ενημέρωσης του εξωτερικού και ιδιαίτερα, τα εξειδικευμένα διεθνή ναυτιλιακά έντυπα, διότι πρόβαλαν μία πολύ αρνητική εικόνα της Κύπρου ως επιχειρηματικό κέντρο. Συνάμα, ενημερώναμε την Ένωση Ευρωπαίων Πλοιοκτητών και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, στα οποία σώματα το Επιμελητήριό μας εκπροσωπεί διαχρονικά την κυπριακή ναυτιλιακή βιομηχανία. Έτσι, στο εξωτερικό από τις πρώτες μέρες προβάλαμε την εικόνα ότι η κυπριακή ναυτιλία παραμένει ένας αξιόπιστος προμηθευτής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Είχαμε πολλές επαφές με ξένα μέσα ενημέρωσης, ιδιαίτερα γερμανικής προέλευσης, αλλά και κρατικούς εκπροσώπους ευρωπαϊκών χωρών, όπως για παράδειγμα με αντιπροσωπεία της Επιτροπής Οικονομικών της γερμανικής Βουλής στα πλαίσια επαφών που είχε με την κυπριακή Βουλή.

-Τι ακούσατε από τους Γερμανούς βουλευτές; Παρ' όλο που η συνάντηση αυτή θεωρητικά ήταν ένα φιλικό δείπνο που διοργάνωσε η πρέσβειρα της Γερμανίας στην Κύπρο και το οποίο διήρκησε αρκετές ώρες, γύρισα στο σπίτι πεινασμένος! Αυτό νομίζω ότι απαντά το ερώτημά σας. Κατά τη διάρκεια της ημέρας είχαν σχηματίσει ένα σύμπλεγμα αρνητικών και θετικών εικόνων για την οικονομική κατάσταση στην Κύπρο, από τις επαφές τους στο κυπριακό Κοινοβούλιο. Στο Επιμελητήριό μας υπάρχουν πολλών γερμανικών οικονομικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες και έτσι θεωρήθηκε ότι η επαφή μαζί μας ήταν ιδιαίτερα σημαντικής φύσεως. Ο νυν πρόεδρος μας είναι Γερμανός υπήκοος, απόλυτα «κυπροποιημένος» εδώ και πολλά χρόνια, έτσι οι Γερμανοί βουλευτές ένιωθαν ότι συνομιλούσαν με άτομα της ίδιας εθνικότητας. Προσωπικά είχα την ευκαιρία να συνομιλήσω σε βάθος με τον εκπρόσωπο των Πρασίνων, ο οποίος στο τέλος της βραδιάς μου είπε ότι «τον κούρασε μεν η μακρά συνομιλία μας, αλλά ότι έμαθε πολλά που δεν ήταν σε γνώση του», εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι για δυόμισι ώρες έπαιρνε συνεχώς σημειώσεις. Αποτέλεσμα τέτοιων επαφών που έγιναν με την κοινοβουλευτική αυτή αντιπροσωπία, πιστεύω ότι βοήθησαν στη λήψη της θετικής ψήφου που πήραμε στο γερμανικό Κοινοβούλιο λίγες μέρες μετά.

-Τι εικόνα είχαν; Η εικόνα τους ήταν αρνητική, ότι είμαστε ένας φορολογικός παράδεισος. Το ξέπλυμα βρώμικου χρήματος ελάχιστα αναφέρθηκε. Κατά τη διάρκεια της βραδιάς η επαναλαμβανόμενη φράση ήταν «πείστε μας γιατί δεν πρέπει να σας θεωρούμε φορολογικό παράδεισο». Τους μιλήσαμε για το φορολογικό σύστημα της ναυτιλίας μας, το οποίο είναι εγκριμένο από το 2010 από την Ευρωπαϊκή Ένωση και θεωρείται από τα πλέον ανταγωνιστικά. Μας πήρε δέκα χρόνια διαπραγμάτευσης με την ΕΕ και η έγκριση μας δόθηκε από τον επίτροπο Ανταγωνισμού, Τζ. Αλμούνια.

> ***Είναι καταστροφική η όποια σκέψη εξόδου της Κύπρου από την ΕΕ***

-Η ναυτιλία είναι ένας από τους ελάχιστους εναπομείναντες παραγωγικούς τομείς της οικονομίας μας; Ναι, ο οποίος συνεχίζει να προσφέρει χωρίς να χρειάζεται οποιανδήποτε περαιτέρω φυσική υποδομή ή κρατική επένδυση. Άμεση προτεραιότητά μας αυτές τις δύσκολες μέρες υπήρξε η ανάγκη επίλυσης των προβλημάτων που πρόκυψαν από τους τραπεζικούς περιορισμούς, διότι δραστηριοποιούμαστε εκτός Κύπρου. Αν και η Κεντρική Τράπεζα ανταποκρίνεται γρήγορα στα αιτήματα των μελών μας, δεν παύει να δημιουργείται μια αρνητική εικόνα ότι το κυπριακό κράτος λειτουργεί με περιορισμούς. Το γρηγορότερο δυνατόν, λοιπόν, πρέπει να φύγουν πλήρως όλοι οι περιορισμοί και με τη λειτουργία της ενοποιημένης Τράπεζας Κύπρου να ξεκινήσει ουσιαστικά η επαναλειτουργία της οικονομίας μας, για να μπορέσουν και οι ναυτιλιακές εταιρείες να συνεχίσουν απρόσκοπτα να εργάζονται από την Κύπρο.

-Αν δεν επέλθει γρήγορα η ομαλοποίηση της τραπεζικής αστάθειας; Αν δεν επιλυθεί το θέμα της Τράπεζας Κύπρου και γενικά των τραπεζών, σίγουρα θα επέλθει τρομερό πλήγμα στην κυπριακή οικονομία. Αν η οικονομία της Κύπρου καταρρεύσει, σίγουρα δεν θα μείνει καμία εταιρεία στην Κύπρο.

-Τι απαντάτε στο ενδεχόμενο εξόδου της Κύπρου από την ΕΕ; Αυτό δεν θεωρείται βιώσιμη λύση στο τρέχον οικονομικό πρόβλημα της Κύπρου. Για μας το θέμα εξόδου της Κύπρου από ΕΕ θα είναι μια επικίνδυνη κίνηση. Η ένταξη μας στην ΕΕ με την έγκριση του ναυτιλιακού φορολογικού μας συστήματος το 2010, απέδειξε ότι όταν εργαστείς σωστά και με διαφάνεια, μπορείς να πετύχεις τη διασφάλισή σου. Είμαστε η ζωντανή απόδειξη. Γι' αυτό λέω ότι θα ήταν καταστροφική η όποια σκέψη εξόδου της Κύπρου από την ΕΕ, χωρίς μια άλλη επιτυχώς αποδεδειγμένη φόρμουλα λειτουργιάς της κυπριακής οικονομίας. Ζητούμε από την Κυβέρνηση και την πολιτική ηγεσία να συστρατευτούν και να δουλέψουμε όλοι μαζί για την οικονομία.

-Η ναυτιλία συνδέεται και με την εξόρυξη φυσικού αερίου; Ναι, οι ειδικοί θεωρούν ότι ο πιο οικονομικά συμφέρων τρόπος μεταφοράς φυσικού αερίου (αφού αυτό μεταφερθεί πρώτα στην Κύπρο) είναι μέσω θαλάσσης.

Στο 7% η συνεισφορά στο ΑΕΠ

- Η κυπριακή σημαία είχε δοθεί ανεξέλεγκτα και μας δημιουργούσε πολλές φορές προβλήματα. *Αυτό ήταν ένα θέμα του παρελθόντος. Η Κύπρος επισήμως, από το 2005 και μετά, θεωρείται από τα πιο ποιοτικά νηολόγια στον κόσμο. Σήμερα αποδείχτηκε πόσο έγκαιρα και διορατικά ο ιδιωτικός τομέας δούλεψε σκληρά μαζί με το δημόσιο, ούτως ώστε τώρα που η χώρα μας χρειάζεται τομείς που μπορούν να συνεχίσουν απρόσκοπτα την εργασία τους, να μπορεί να στηρίξει την οικονομία.*

- Τι προσφέρει η Ναυτιλία στην κυπριακή οικονομία; *Η Ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά σε θέματα έμμεσης φορολογίας και παρεμφερών επενδύσεων. Η συνεισφορά του κλάδου μας υπολογίζεται στο 7% του ΑΕΠ και επικεντρώνεται περισσότερο σε θέματα φυσικής παρουσίας και της δραστηριοποίησης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο. Η Λεμεσός θεωρείται το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη και το δεύτερο στον κόσμο. Η Ναυτιλία είναι το μακροβιότερο παράδειγμα άμεσων ξένων επενδύσεων στην Κύπρο. Η πρώτη «υπεράκτια» εταιρεία στην Κύπρο δημιουργήθηκε το 1972 στη Λεμεσό και είναι ακόμη εδώ. Το Κυπριακό Νηολόγιο, κατά 80% περίπου, ανήκει σε βορειο-ευρωπαϊκά οικονομικά συμφέροντα, άρα ουσιαστικά μιλούμε για άμεση ξένη επένδυση, που είναι η καλύτερη οποιασδήποτε άλλης μορφής στην Κύπρο.*

- Γι' αυτό η Κύπρος χαρακτηρίζεται ως υπερδύναμη στον τομέα της παγκόσμιας ναυτιλίας; *Η χρήση του όρου αυτού ανήκει σε ένα φίλο, πρώην υπουργό Συγκοινωνιών της Κύπρου, ο οποίος όταν πήγε για πρώτη φορά στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στο Λονδίνο, τον ρώτησα όταν επέστρεψε στην Κύπρο, «πώς τα πήγαμε κ. Υπουργέ» και μου απάντησε ότι πρέπει να τον λέω «υπουργό Υπερδύναμης». Διότι ο Αμερικανός ομόλογός του, του ζήτησε να τον στηρίξει σε ένα θέμα υπό συζήτηση τότε, μια που η Κύπρος είναι πολύ μεγάλη χώρα στη Ναυτιλία σε σχέση με την Αμερική.*

- Μπορεί η Ναυτιλία να βοηθήσει στην ανεργία; *Ήδη το πράττει με τη διατήρηση και λειτουργία των εταιρειών μας στην Κύπρο και με τα προγράμματα που εφαρμόζουμε από το 1993, το σχέδιο κατάρτισης εργοδότησης αποφοίτων Μέσης Εκπαίδευσης, το οποίο μετεξελίχθηκε σε ειδικό πρόγραμμα κατάρτισης των υπαλλήλων των εταιρειών μας. Ο ευρύτερος κλάδος της Ναυτιλίας υπολογίζεται ότι απασχολεί γύρω στους 4.500 υπαλλήλους.*

- Οι νέοι μπορεί να ελπίζουν ότι μπορεί να βρουν δουλειά στη Ναυτιλία; *Δεδομένου ότι οι βασικοί πυλώνες που έχουμε τονίσει υλοποιηθούν, ώστε να μην υπάρξει υποτροπή. Παλιά δεν πήγαινε κανείς στο ναυτικό επάγγελμα, τώρα υπάρχουν λίστες αναμονής. Περισσότεροι νέοι βλέπουν το ναυτικό επάγγελμα ως προσοδοφόρο και σίγουρο. Κρατώντας τη Ναυτιλία και αυξάνοντάς την, θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της ανεργίας.*

Η Λεμεσός είναι το μεγαλύτερο κέντρο πλοιοδιαχείρισης στην Ευρώπη

-Ποια είναι τα πλεονεκτήματα της Κύπρου ως ναυτιλιακό κέντρο; Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία πολύ υψηλού κόστους. Η ανάγκη των πλοιοκτητών και πλοιοδιαχειριστών να έχουν μια σταθερή και νομότυπη φορολογική βάση λειτουργίας για να μπορούν να προβλέπουν τις ακριβείς φορολογικές τους οφειλές, είναι ίσως το βασικότερο στοιχείο. Γι' αυτό διαγνώσαμε έγκαιρα ως Επιμελητήριο το θέμα φορολογίας από το 1996 και ενταχθήκαμε στις προενταξιακές ομάδες εργασίας με τις αρμόδιες κυβερνητικές υπηρεσίες.

-Πού εστιάζεται η ελκυστικότητα του φορολογικού μας συστήματος; Πρώτο στο ότι έχει εγκριθεί από την ΕΕ και διαφέρει από τον εταιρικό φόρο, ο οποίος είναι μη προβλέψιμος, μιας και βασίζεται στα κέρδη της εταιρείας. Ο φόρος χωρητικότητας βασίζεται σε ένα σταθερό τέλος που επιβάλλεται στη μεταφορική δύναμη του κάθε πλοίου. Έτσι το γνωρίζει από την αρχή ο πλοιοκτήτης και κάνει ανάλογα το επιχειρηματικό του σχέδιο. Το δεύτερο είναι ότι το δικό μας σύστημα, ενώ είναι παρόμοιο με άλλα της ΕΕ, είναι το μόνο που παρέχει το τρίπτυχο των τριών βασικών διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που είναι η πλοιοκτησία, η πλοιοδιαχείριση και η ναύλωση πλοίων. Αντίστοιχα εγκριμένα συστήματα στην ΕΕ εξειδικεύονται σε ένα ή δύο. Η Κύπρος είναι επίσης η μόνη χώρα εγκριμένου «Ανοικτού Νηολογίου» στην ΕΕ. Αυτό σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να είσαι Κύπριος υπήκοος για να εγγράψεις πλοίο στην Κυπριακή Δημοκρατία. Μπορεί λοιπόν ένας πλοιοκτήτης από την Ασία ή την Αμερική να ενταχθεί μέσω της Κύπρου σε αυτό το φορολογικό σύστημα, φτάνει να εφαρμόζει τα υψηλότερα επίπεδα απαιτήσεων που έχει η ΕΕ.

-Είμαστε οι πιο φθηνοί στην Ευρώπη; Όχι, δεν είμαστε οι πιο φτηνοί από πλευράς τέλους φόρου χωρητικότητας, αλλά μας προτιμούν λόγω των πλεονεκτημάτων του πακέτου του φορολογικού μας συστήματος, το οποίο είναι ίσως το πλέον ανταγωνιστικό εντός ΕΕ. Αν επιλύαμε το θέμα του τουρκικού εμπάργκο, τότε το κυπριακό Νηολόγιο θα μεγάλωνε ραγδαίως.

-Πόσες ναυτιλιακές εταιρείες εκπροσωπούνται στο Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο; Το Επιμελητήριο εκπροσωπεί γύρω στις 150 ναυτιλιακές και ναυτιλιακά συναφείς εταιρείες, οι οποίες συλλογικά ελέγχουν από τα γραφεία τους στην Κύπρο, με καταμέτρηση του 2012, ένα στόλο γύρω στα 2.200 ποντοπόρα πλοία, 49 εκατ. τόνους ολικής χωρητικότητας. Επειδή δεν μπορούν όλα τα πλοία μας να είναι κάτω από κυπριακή σημαία, έχουμε και άλλες σημαίες. Για σκοπούς σύγκρισης αναφέρω ότι ο κυπριακός στόλος, ο οποίος κατατάσσεται σήμερα στη 10η θέση διεθνώς και στην 3η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κατέχει χίλια περίπου πλοία με 20 εκατ. τόνους ολικής χωρητικότητας. Ως υποστηρικτές της αρχαίας ρήσης, όμως, «ουκ εν τω πολλώ το ευ», η δική μας φιλοσοφία είναι η ποιοτική ναυτιλία. Δεν είναι αυτοσκοπός μας να γίνουμε οι πρώτοι στον κόσμο.

Άμεση ανάγκη η δημιουργία θέσης υφυπουργού Ναυτιλίας

-Κινδυνεύουμε να κάνουμε μοιραία λάθη στη Ναυτιλία, όπως στο χρηματοπιστωτικό μας σύστημα; Η Ναυτιλία βασίζεται σε δυο βασικούς τομείς, στο φορολογικό και λειτουργικό πλαίσιο. Το φορολογικό θεωρείται ότι είναι διασφαλισμένο τουλάχιστον για τα επόμενα 7 χρόνια από την ΕΕ.

-Όπως δήλωσε ο Πρόεδρος Αναστασιάδης, παρά τους πειρασμούς η Τρόικα δεν έχει αγγίξει τον τομέα αυτό; Ναι, λόγω του γεγονότος ότι το ειδικό ναυτιλιακό φορολογικό σύστημα της Κύπρου βασίστηκε και εγκρίθηκε επίσημα από την ΕΕ, σε συγκεκριμένο φορολογικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που εφαρμόζεται σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες που επιθυμούν να έχουν συστήματα «φόρου χωρητικότητας». Αν καταφέραμε για 40 τόσα χρόνια η Ναυτιλία να παραμένει στην Κύπρο παρά το τουρκικό εμπάργκο που είναι η «αχίλλειος πτέρνα» μας, τότε μπορούμε να κρατήσουμε τη θετική αυτή πορεία. Όταν πρωτοξεκίνησα πριν 20 χρόνια στο Επιμελητήριο, οι δημοσιογράφοι ναυτιλιακών εντύπων που έρχονταν από το εξωτερικό, μας χαρακτήριζαν ως τον τότε «άγνωστο οικονομικό γίγαντα» της Κύπρου. Οι πιο σημαντικές αιτίες λοιπόν, για να μετακινηθούν ναυτιλιακές εταιρείες από την Κύπρο εστιάζονται στο αν θα αλλάξει η φορολογία μας και αν η Κύπρος παραμείνει στάσιμη σε θέματα ανάπτυξης.

-Ποιες είναι οι ανάγκες ανάπτυξης της Ναυτιλίας; Η Ναυτιλιακή Διοίκηση της Κύπρου να αναβαθμιστεί λειτουργικά για να μπορέσει να αναπτύξει περαιτέρω την Κυπριακή Ναυτιλία. Η Ναυτιλία αποτελεί ένα από τα 9 τμήματα του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Εδώ και χρόνια προσπαθήσαμε, και χαίρομαι να αναφέρω ότι καταφέραμε σε μεγάλο βαθμό, η Ναυτιλία να μένει εκτός μικροπολιτικής διαμάχης διότι είναι θέμα εθνικής οικονομίας. Τώρα πρέπει να βγούμε μπροστά για να προωθήσουμε αυτό που έχουμε κτίσει και να λύουμε πιο γρήγορα τα καθημερινά προβλήματα. Για παράδειγμα, τον Μάιο του 2012 μετά από σχεδόν 18 μήνες προσπάθειας, καταφέραμε να περάσει από τη Βουλή το νομοσχέδιο για τη νομιμοποίηση χρήσης ένοπλων φρουρών πάνω στα πλοία μας. Πήρε 18 μήνες κάτι που θα μπορούσε να γίνει πολύ πιο γρήγορα. Είχαμε χάσει και πλοία λόγω αυτής της καθυστέρησης.

-Τι ζητάτε συγκεκριμένα; Χρειαζόμαστε άμεση αναβάθμιση της Ναυτιλιακής Διοίκησης με τη δημιουργία υφυπουργού Ναυτιλίας, ο οποίος θα ασχολείται αποκλειστικά με τα θέματα / προβλήματα της Ναυτιλίας και να τα επιλύει. Η Ναυτιλία δουλεύει 365 μέρες τον χρόνο, τα πλοία δεν σταματούν ποτέ. Προβλήματα μπορούν να συμβούν ανά πάσα στιγμή και πρέπει να λύονται άμεσα. Γι' αυτό χρειάζεται αρμόδια πολιτική δομή που θα δίνει λύσεις και θα εποπτεύει τη σωστή και γρήγορη εφαρμογή των πολιτικών αποφάσεων. Η Ναυτιλία μεταφέρει το 90% του παγκόσμιου εμπορίου, 3 μέρες χρειάζεται να σταματήσει ο παγκόσμιος στόλος να κινείται, η μισή υφήλιος θα αποξεραθεί και η άλλη μισή θα πεινάσει. Με χαρά ακούσαμε τον Πρόεδρο Αναστασιάδη στην πρόσφατη Γενική μας Συνέλευση, ότι προωθεί τον διορισμό υφυπουργού Ναυτιλίας μέσω σχετικού Νομοσχεδίου που κατατέθηκε ήδη στη Βουλή για έγκριση. Παράκλησή μας λοιπόν, είναι η άμεση έγκριση και διορισμό του ατόμου. Το δεύτερό μας αίτημα είναι η προώθηση προς τα έξω του φορολογικού μας συστήματος για να προσελκύσουμε περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στην Κύπρο. Γίνονται προσπάθειες με τον CIPA. Το 2010 μόλις περάσαμε το φορολογικό μας σύστημα, είχαμε οργανώσει κατ' ιδίαν συναντήσεις με τις μεγαλύτερες εταιρείες πλοιοκτησίας σε Νορβηγία, Δανία, Γερμανία και καταφέραμε να εγγράψουμε 30 καινούργιες εταιρείες στο Κυπριακό Νηολόγιο.

-Σήμερα είμαστε στο 2013. Χρειάζεται η ανάληψη μίας διεθνούς εκστρατείας προώθησης στο εξωτερικό, αλλά εμείς είμαστε ιδιώτες, γι' αυτό πρέπει να το αναλάβει η Κυβέρνηση με την έμπρακτη συμμετοχή του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και του CIPA. Ένας από τους πυλώνες δραστηριοτήτων του υφυπουργού, θα πρέπει να είναι και η προώθηση της Ναυτιλίας στο εξωτερικό.

-Ποιες χώρες είναι ανταγωνιστικές; Εντός Ευρώπης ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής μας παραμένει η Μάλτα μετά η Γερμανία, η Ελλάδα κ.ά.. Διεθνώς, ο μεγάλος μας ανταγωνισμός είναι η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ. Από το 1987 θέτουμε ως πάγιο θέμα το τουρκικό εμπάργκο, το οποίο μάς προκαλεί προβλήματα, είναι η αχίλλειος μας πτέρνα. Όταν σε μια διεθνή αγορά, ειδικά τώρα που υπάρχει μείωση της ζήτησης, αν για το ίδιο πλοίο ο ένας το προσφέρει με πιο χαμηλό ναύλο από τον άλλο λόγω τουρκικού εμπάργκο, τότε θα προτιμήσουν εκείνον που είναι πιο φτηνός. Εδώ είναι η ζημιά. Πρέπει να τεθεί ξανά η άρση του εμπάργκο ως «Μέτρο Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης», το οποίο θα βοηθήσει την ενταξιακή πορεία της Τουρκίας και τους Τούρκους εμπόρους που είναι 70 ναυτικά μίλια μακριά από την Κύπρο ώστε να χρησιμοποιούν τη δική μας υποδομή. Τρίτο θα βοηθήσει τον Ευρωπαίο καταναλωτή, διότι θα μειωθεί το κόστος μεταφοράς.

-Κάνατε προσπάθειες ως Επιμελητήριο στην ΕΕ; Βεβαίως, εδώ και 20 χρόνια. Εμείς ανήκουμε στην Ένωση Ευρωπαίων Πλοιοκτητών, η οποία μετά από σχετικό μας αίτημα, κάθε χρόνο πριν από την έκθεση προόδου των ενταξιακών διαπραγματεύσεων της Τουρκίας αποστέλλει επιστολή στον Ευρωπαίο Επίτροπο Διεύρυνσης, στον Πρόεδρο του Ευρωκοινοβουλίου, στον Πρόεδρο Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στον Πρόεδρο Επιτροπής Μεταφορών του ΕΚ, με την οποία απαιτούμε την άμεση άρση του εμπάργκο. Ζητούμε μία πιο διεκδικητική πολιτική από τη νέα Κυβέρνηση και να αναχθεί η άρση του εμπάργκο, ως Μέτρο Οικοδόμησης Εμπιστοσύνης.