

# Νίκος Τσάκος «Η ναυτιλία είναι μαραθώνιος, όχι σπριντ»

Ο Νίκος Τσάκος φέρει περήφανα ένα όνομα με ιδιαίτερο βάρος ως άξιος συνεχιστής της μεγάλης ναυτιλιακής οικογενειακής παράδοσης. Συγκαταλέγεται αναμφισβήτητα ανάμεσα στους σημερινούς «γίγαντες των θαλασσών». Παραμένει ωστόσο ένας άνθρωπος προσιτός, προσγειωμένος, με άπλητο χιούμορ και περίσσια ενέργεια. Γνωρίζοντας καλά πού πατάει, έχει ξεκάθαρη εικόνα για το μέλλον της ναυτιλίας και όχι μόνο. Είχαμε την εξαιρετική τιμή να κουβεντιάσουμε μαζί του, λίγο πριν τα Χριστούγεννα, για τη ναυτιλία, την Ελλάδα και τον Ολυμπιακό

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΜΥΡΤΩ ΡΑΦΤΟΠΟΥΛΟΥ

**Κ**ύριε Τσάκο, πού βρίσκεται η ναυτιλία μετά από περίπου ενάμιση χρόνο κρίσης στην αγορά;

«Κατ' αρχάς, ας μην ξεχνάμε ότι εννιά από τα δέκα πράγματα που βλέπουμε αυτή τη στιγμή γύρω μας, μεταφέρονται δια θαλάσσης. Άρα φυσικό είναι η ναυτιλία να είναι ο άμεσος δείκτης του τι συμβαίνει στο παγκόσμιο εμπόριο. Γι' αυτό και είδαμε αυτό το κοκκάλωμα της ναυτιλίας, ιδίως στα χύδην φορτία και στα containers που μεταφέρουν είδη πρώτης ανάγκης. Από πέρυσι ήδη με την ανάπτυξη της Άπω Ανατολής και ιδιαίτερα της Ινδίας και της Κίνας, τα χύδην

φορτία έχουν επανέλθει σε μια ικανοποιητική απόδοση. Όχι βέβαια σε νούμερα της τάξεως του 2007-2008, αλλά σε νούμερα που αν τα βλέπαμε το 2002-2003, θα τα θεωρούσαμε ικανοποιητικά. Όσον αφορά στην αγορά δεξαμενοπλοίων, έχει επανέλθει και εκεί μια ικανοποιητική αγορά, ίσως λόγω του χειμώνα που αυξάνει τη ζήτηση για πετρέλαιο. Εκεί που τα πράγματα παραμένουν σκούρα και φαίνεται ότι θα υπάρξει ακόμα "πολύ κουπί" είναι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Και αυτό γιατί σε μια αγορά που δεν είχε ωριμάσει ακόμα έγιναν τεράστιες παραγγελίες, πολλές εκ των οποίων χωρίς συγκεκριμένο σκοπό. Κατασκευάστηκαν για πρώτη φορά

πλοία που μπορούσαν να μεταφέρουν 8.000, 9.000 ακόμα και 12.000 containers, τα οποία θα αργήσουν πάρα πολύ να απορροφηθούν από την αγορά και ίσως αρκετά από αυτά να μην χρειαστούν. Αυτό θυμίζει λίγο την εποχή που είχαν βγει τα ultra large crude carriers τη δεκαετία του '70, τα οποία ήταν τεράστια σαν τους δεινόσαυρους. Υπήρχε τότε η εκτίμηση, πριν το δεύτερο μεγάλο oil shock του '89, ότι θα γίνει χαμός με την αγορά πετρελαίου και δεν θα φτάνουν τα δεξαμενόπλοια. Έτσι έγινε και με την αγορά container-ships πριν τη σημερινή κρίση, που όλοι σπεύσανε να παραγγείλουν ultra large containerships, τα οποία πολύ φοβάμαι ότι θα έχουν

την ίδια τύχη, δηλαδή θα είναι παλαιολιθικά».

**Αναφέρατε την αγορά των δεξαμενοπλοίων, που είναι και η κύρια αγορά δραστηριοποίησης της TEN. Εμπκρατεί αισιοδοξία; Γιατί πολλά από τα δεξαμενόπλοια ναυλώθηκαν ως αποθηκευτικοί χώροι.**

**Εσείς ποια στρατηγικά ακολουθήσατε για να επιβιώσετε;**

«Εμείς έχουμε μια νοοτροπία η οποία είναι συντηρητική. Αυτό βοήθησε την TEN από την ημέρα που ιδρύθηκε το 1993 να είναι κερδοφόρα. Έχουμε στρατηγική μακροχρόνιας ναύλωσης και επίσης μοιραζόμαστε πολλά από τα κέρδη με τους ναυλωτές. Βέβαια, αυτό σε μια περίοδο που η αγορά είναι πολύ καλή, τότε "αφήνει κάτι στο ▶