

## ΝΙΚΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ

Χτίζοντας  
ένα νέο  
μύθο

Σε αντίθεση με την πλειοψηφία των παραδοσιακών εφοπλιστών που μειώνουν τους στόλους τους και στρέφονται σε επενδύσεις εκτός ναυτιλίας, ο Νίκος Διαμαντή Πατέρας επεκτείνει τις δραστηριότητές του στην ποντοπόρο ναυτιλία. Σε ηλικία 38 ετών διαχειρίζεται έναν από τους μεγαλύτερους στόλους φορτηγών πλοίων στον κόσμο.

**Ε**ίναι big με όλες τις έννοιες. Μεγάλο το δέμας καθώς έλεγαν οι αρχαίοι. Αποπνέει δύναμη με ένα ζεστό ανεπιτήδευτο χαμόγελο. Άνθρωπος του εδώ και τώρα, δίνει εντολές που εάν δεν εκτελούνται αμέσως, θυμώνει.

«Μπορεί να εξοργιστεί με ένα ασήμαντο γεγονός, αλλά να μείνει ψύχραιμος στην πιο μεγάλη καταστροφή», μας εξηγεί ένας στενός συνεργάτης του. Εχθρός της μετριότητας, με έντονο το αίσθημα της τελειότητας. Στα γραφεία της Pacific & Atlantic επί της Ακτής Μιαούλη όπου συναντιόμαστε η δράση βρίσκεται στο ζενίθ. Τηλέφωνα χτυπούν ασταμάτητα, οι γραμματείς πηγαionoφέρνουν

έγγραφα. Ο ίδιος πηγαionoέρχεται νευρικά μιλώντας κοφτά, σε επιτακτικό τόνο σε δύο τηλεφωνικές γραμμές ταυτόχρονα σε ανοιχτή ακρόαση, με ένα πούρο στο χέρι.

Μπροστά μας ένα τεράστιο παράθυρο με θέα την αχνογάλανη θάλασσα και το λιμάνι του Πειραιά. Βλέπω έναν παγκόσμιο χάρτη δεξιά του με μαγνήτες πλοίων.

– «Κάθε πρωί θέλω να γνωρίζω πού είναι κάθε πλοίο του στόλου μου», μου τονίζει.

Προσπαθώ να μετρήσω τους μαγνήτες που είναι διασκορπισμένοι στους πέντε ωκεανούς.

Στρογγυλός αριθμός. Πενήντα πλοία.





**Ε**κείνη τη στιγμή μας διακόπτει ο διευθυντής ναυλώσεων. Ζητά οδηγίες για ένα πλοίο που ανοίγει στη Βόρεια Ευρώπη. Αυτό θα επαναληφθεί αρκετές φορές κατά τη διάρκεια της διάρκειας συνομιλίας μας.

«Η δουλειά μας δεν σταματάει ποτέ. Είμαι σε εγρήγορση το μεγαλύτερο μέρος του 24ώρου», λέει ο Νίκος Πατέρας. «Ο παλός ο κόσμος έχει την εντύπωση ότι ο εφοπλιστής κάθεται στο γραφείο του και υπάρχουν μηχανή που κόβει χρήματα.

Αυτό είναι μεγάλο λάθος.

Η ναυτιλία, όπως και όλες οι διεθνείς επιχειρήσεις, επηρεάζεται από τον παγκόσμιο ρυθμό ανάπτυξης, τις εξαγωγές, την τιμή του πετρελαίου και από τις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια η ναυτιλία αντιμετωπίζει βαθιές οικονομικές κρίσεις κάθε 5-7 χρόνια, που έχουν ως αποτέλεσμα να ξαναμοιράζεται η τράπουλα».

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Πότε αρχίζει η ναυτιλιακή ιστορία της οικογένειας Πατέρα;

γενιές τους από τις Οinouσσεσ/Χίο στον Πειραιά και στην Αθήνα. Κατά τη διάρκεια της κατοχής η διαχείριση των πλοίων της οικογένειάς μας όπως και άλλων Ελλήνων εφοπλιστών γινόταν από το Λονδίνο. Στα κρίσιμα αυτά χρόνια δημιουργήθηκαν ισχυροί δεσμοί μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και της αγγλικής ναυτιλιακής κοινότητας, οι οποίοι διατηρούνται μέχρι σήμερα».

**Υπήρξαν έπειτα μέλη της οικογένειάς σας που εγκαταστάθηκαν εκεί;**

«Η πλειονότητα παρέμεινε στο Λονδίνο, όπου τα παιδιά πήγαν σε αγγλικά σχολεία. Ο πατέρας μου Διαμαντής και ο αδελφός του ο Γιάννης παρέμειναν στην Αθήνα. Πήγαν σχολείο στη Λεόντειο, αποφοίτησαν και οι δύο από τη Σχολή Εμποροπλοιάρχων, μπάρκαρον ως δόκιμοι και έφτασαν αντιστοίχως ως τον βαθμό του υποπλοιάρχου και του πλοιάρχου. Το 1957 έκαναν τη δική τους "επανάσταση", έφυγαν από την οικογενειακή επιχείρηση και ίδρυσαν την Pateras Brothers Limited. Από το 1957 έως το 1990 διαχειρίστηκαν συνολικά πενήντα φορτηγά πλοία...».

**Ο ανώτερος αριθμός πλοίων που κατείχαν ποιος ήταν;**

«Ο πατέρας μου και ο θείος μου είχαν μία θεωρία. **“Είτε είχες 15 πλοία είτε είχες 50 πλοία, μία μερίδα παστίτσιο θα έτρωγες”**. Η αλήθεια πάντως είναι ότι όσο περισσότερα πλοία έχεις τόσο λιγότερο χρόνο μπορείς να αφιερώσεις στον εαυτό σου και την οικογένειά σου»

«Το 1850 με την αγορά ιστιοφόρων, τα οποία μετέφεραν εμπορεύματα μεταξύ των νησιών του Αιγαίου, της Μούρης Θάλασσας και Λιμανιών της Μεσογείου. Αφετηρία ήταν το νησί μας, οι Οinouσσεσ, και "γραφείο" τα καράβια τους.

Είναι σημαντικό ότι οι Χιώτες και οι Οinouσιώτες ήταν από τους πρώτους εφοπλιστές που πίστεψαν στον ατμό και αντικατέστησαν τα ιστιοφόρα τους».

**Και μετά;**

«Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος βρήκε την οικογένεια με δύο πλοία που τορπιλίστηκαν από τους Γερμανούς και στη συνέχεια, μετά τον πόλεμο, συμμετείχαμε στο νέο ξεκίνημα του ελληνικού εφοπλισμού με την αγορά ενός εκ των εκατό αμερικανικών λιμπερτι...»

**Υπάρχει η εντύπωση ότι αυτά σχεδόν χαρίστηκαν...**

«Αυτό είναι λανθασμένο. Τα πλοία πουλήθηκαν με ευνοϊκούς δανειακούς όρους σε Έλληνες εφοπλιστές που αποδεδειγμένα είχαν χάσει πλοία τους στον πόλεμο».

**Πότε ήρθατε στον Πειραιά;**

«Το 1930-35 τα αδέρφια μετέφεραν τις οικο-

«Ο πατέρας μου και ο θείος μου είχαν μία θεωρία: "Είτε είχες 15 πλοία είτε είχες 50 πλοία, μία μερίδα παστίτσιο θα έτρωγες". Η αλήθεια είναι ότι όσο περισσότερα πλοία έχεις τόσο λιγότερο χρόνο μπορείς να αφιερώσεις στον εαυτό σου και στην οικογένειά σου. Οι ίδιοι δεν ξεπέρασαν τα 15 πλοία κατά μέσο όρο».

**Ποια είναι σήμερα η θέση της δυναστείας Πατέρα στα ναυτικά πράγματα;**

**Α**πό το 1945 έως το 1975 υπήρξαν 25 ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχοντο από τις οικογένειες Πατέρα, Χατζηπατέρα και Λαϊμού. Είχαν πολλούς συναυτιλιάρχους λόγω εντοπιότητας και συγγενείας μεταξύ τους. Την τελευταία δεκαετία υπάρχουν μόνο 6-7 εφοπλιστικές εταιρείες συμφερόντων των ανωτέρω οικογενειών».

**Από τη μεγάλη οικογένεια Πατέρα ποιοι παραμένουν; Πού οφείλεται αυτό;**

«Είναι ένα συνολικό φαινόμενο που έχει επηρεάσει όλες τις παραδοσιακές εφοπλιστικές οικογένειες. Νομίζω ότι δεν πρέπει να εννοηθείς όλα σου τα αυγά στο ίδιο καλάθι. Η δια-

# ΝΙΚΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ

φοροποίηση είναι υγιής όσο διατηρείς την προτεραιότητα στη ναυτιλία. Υπάρχει το λυπηρό φαινόμενο παραδοσιακών εφοπλιστικών οικογενειών που έχουν σταματήσει κάθε ναυτιλιακή δραστηριότητα και έχουν μεταφέρει τα κεφάλαιά τους σε άλλους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας. Έτσι εξηγείται η μείωση των παραδοσιακών εφοπλιστικών γραφείων διεθνώς».

**Ποια είναι η προσωπική σας διαδρομή στον κώρο της ναυτιλίας;**

**Θ**εωρώ ευτύχημα ότι ο πατέρας μου με έπαιρνε στο γραφείο από δέκα ετών και ο θείος μου στα καράβια που περνούσαν από τον Πειραιά. Σε ηλικία 17 και 18 ετών δούλεψα ως δόκιμος σε πλοία της εταιρείας και ολοκλήρωσα την εκπαίδευσή μου στην Αγγλία, με σπουδές στα ναυτιλιακά, στο City of London Polytechnic. Μετά ήρθα στην Ελλάδα να εκπληρώσω τις υποχρεώσεις μου στο Πολεμικό Ναυτικό. Από το 1986 μέχρι το 1990 εργαζόμουν στην τότε οικογενειακή εταιρεία και απέκτησα ικανή πεί-

**Πώς γίνεται αυτό; Λιούγεται αντιφατικό με τόσα μεγέθη.**

«Είναι απλό. Μοιράζω αρμοδιότητες σε ικανά στελέχη. Είμαι της άποψης ότι πρέπει να δίνεις εξουσία στους συνεργάτες σου και να τους στηρίζεις στα δύσκολα».

**Ποιος είναι ο ρόλος της προσωπικότητας και του χαρακτήρα στη δική σας δουλειά; Τι αρετές πρέπει να έχει κανείς;**

«Πρέπει να έχει υπομονή και επιμονή, να είναι αυστηρός και δίκαιος. Τέλος πρέπει να έχεις την ικανότητα να παίρνεις δύσκολες αποφάσεις σε δευτερόλεπτα».

**Και σκληρός;**

«Υπάρχουν αποφάσεις που πρέπει να πάρει ένας επιχειρηματίας στη διάρκεια της καριέρας του που απαιτούν πολύ γερό στομάχι».

**Ποιες είναι οι συμβουλές που θα δίνετε σε ένα νέο που θέλει να ασχοληθεί με τον εφοπλισμό;**

«Το πρώτο είναι να σπουδάσει Ναυτικό Δίκαιο, διότι όλες οι συμφωνίες που γίνονται, είτε αφορούν ναυλώσεις, είτε αγοραπωλησίες,

**«Το πρώτο που χρειάζεται ένας νέος για να ασχοληθεί με τον εφοπλισμό είναι να σπουδάσει Ναυτικό Δίκαιο. Το δεύτερο είναι να μπαρκάρει ως δόκιμος και το τρίτο να επιλέξει ικανούς και έμπειρους συνεργάτες»**

ρα κάτω από την καθημερινή πολύτιμη καθοδήγηση του πατέρα μου και του θείου μου, έτσι ώστε μετά την αποχώρησή τους το 1992, να μπορέσω να κολυμπήσω μόνος μου σε βαθιά νερά».

**Πότε νιώσατε για πρώτη φορά την επιθυμία να ασχοληθείτε με τον εφοπλισμό;**

«Από την πρώτη επίσκεψη που έκανα στα γραφεία της εταιρείας, σε ηλικία δέκα ετών. Με συνάρπασαν οι ναυτικοί χάρτες, οι φωτογραφίες των πλοίων στους τοίχους, η διεθνής αύρα αυτής της δουλειάς».

**Πώς πραγματώνεται σήμερα και πώς δικαιώνεται αυτή η διεθνής αύρα που σας ενέπνευσε;**

«Σήμερα η εταιρεία μας διαχειρίζεται σαράντα πέντε-πενήντα ποντοπόρα πλοία. Ο αριθμός δεν είναι ποτέ σταθερός, διότι αγοράζουμε ή πουλάμε πλοίο σχεδόν κάθε μήνα. Την τελευταία δεκαετία αγοράσαμε ή πουλήσαμε εκατό πλοία. Ο αριθμός των ναυτικών που απασχολούμε ξεπερνά τους χίλιους και οι εργαζόμενοι στα γραφεία φτάνουν τους εκατό. Ο τζίρος του ομίλου σε ναυλώσεις και αγοραπωλησίες πλοίων είναι γύρω στα 200 εκατομμύρια δολάρια τον χρόνο».

**Εν τω πολλώ λοιπόν το ευ;**

«Είναι θέμα χαρακτήρα και πληθωρικής προσωπικότητας. Ελέγχω όμως την παραμικρή λεπτομέρεια σε κάθε επένδυση».

είτε συμβόλαια δανείων, απαιτούν νομικές γνώσεις. Οπότε γίνεται σαφές ότι για έναν νέο εφοπλιστή είναι απαραίτητο προσόν. Το δεύτερο είναι να μπαρκάρει ως δόκιμος για μερικούς μήνες, για να ζήσει από κοντά τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί. Έτσι θα μάθει να τους φέρνει με σεβασμό και δικαιοσύνη. Το τρίτο είναι να επιλέξει ικανούς και έμπειρους συνεργάτες. Τέλος, να μην κοιτάξει ποτέ το ρολόι του, διότι ο εφοπλισμός δεν έχει ωράριο».

**Υπάρχουν μυστικά επιτυχίας και ποια είναι της δικής σας;**

**Κ**αταρχήν να αγαπάς αυτό που κάνεις. Να είσαι δημιουργικός και οραματιστής, πρέπει να είσαι διπλωμάτης, διότι συναλλάσσεσαι με όλες τις φυλές του κόσμου, να έχεις πάρει σωστές αρχές από την οικογένειά σου και τέλος να έχεις μια μάνα που να προσεύχεται για σένα καθημερινά».

**Λε μιλήσουμε για το κοινωνικό προφίλ. Υπάρχουν δύο σχολές. Του Α. Ωνάση, δηλαδή του high profile, και του Κ.Μ. Λεμού, του low profile. Προς τα πού κλίνετε;**

«Εξαρτάται από την ιδιοσυγκρασία του κάθε ανθρώπου το πώς θέλει να συμπεριφέρεται στη ζωή του. Προσωπικά δεν είμαι ιδιαίτερα κοινωνικός. Καλό είναι να ακολουθεί κανείς τη χρυσή τομή. Εδώ ταιριάζουν οι στίχοι του



## Για τους ναυτικούς:

« Στο παρελθόν γεννιόντουσαν και αντί για αίμα κυκλοφορούσε θάλασσα στις φλέβες τους. Σήμερα δεν γνωρίζω »

## Για τους εφοπλιστές:

« Προσφέρουν στην εθνική οικονομία και κάνουν τους Έλληνες περήφανους ανά την υφήλιο, διότι είναι πρώτοι στον τομέα τους »

## Πρόβλεψη:

« Την επόμενη 20ετία, οι εναπομείναντες Έλληνες αξιωματικοί θα επαρκούν για να επανδρώνουν τμήματα ναυτιλιακών εταιρειών μόνο. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα συνεχίσει να διεκδικεί ναυτιλία »

Καβάφη: "Κι αν δεν μπορείς να κάνεις τη ζωή σου όπως την θέλεις, τούτο μόνο προσπάθησε. Όσο μπορείς μην την εξευτελίζεις μες στην πολλή συνάφεια του κόσμου, την ανοησία των πολλών συναστροφών"...

Κύριε Πατέρα, το παρελθόν κατακτάται;

«Όλοι έχουμε δικαίωμα να διδαχτούμε μέσα από το παρελθόν και να πάρουμε θετικά στοιχεία και να τα επανακατακτήσουμε. Τα λάθη του παρελθόντος πρέπει να τα αποφεύγουμε, εάν έχουμε μυαλό».

Η προσωπική σας διαδρομή θα ήταν εξίσου εύκολη εάν δεν υπήρχε η οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία;

«Υπάρχουν εφοπλιστές που δεν έχουν μακρά οικογενειακή παράδοση και είναι πολύ επιτυχημένοι. Θα φέρω συγκεκριμένα παραδείγματα. Τα αδέρφια Μαρτίνου, Παππάς, Μανιός, Πρακοπίου και άλλοι. Το να έχεις παράδοση βοηθά στο ότι έχεις μεγαλώσει σ' ένα ναυτικό περιβάλλον, έχεις ακούσει από πρώτο χέρι ιστορίες για μεγάλες επιτυχίες, για ναυτιλιακές κρίσεις, έχεις επισκεφτεί πλοία της οικογένειας από μικρός και, το πιο σημαντικό απ' όλα, επειδή οι παλιές ναυτικές οικογένειες ξεκίνησαν από τζάβανα μες στα βαπόρια, μαθαίνεις να σέβεσαι και να εκτιμάς το δύσκολο επάγγελμα του ναυτικού. Από την άλλη πλευρά, εάν δεν θέλεις να ασχοληθείς με τη ναυτιλία δεν θα ασχοληθείς, είτε έχεις παράδοση είτε όχι».

Γιατί οι προηγούμενες γενιές των παραδοσιακών εφοπλιστών θεωρούνται πιο επιτυχημένες από τις νεώτερες;

«Ίσως γιατί το επάγγελμα του εφοπλιστή δεν είναι εξίσου προσοδοφόρο όπως παλιά και τα ρίσκα είναι τεράστια. Θα φέρω πάλι ένα παράδειγμα. Στο παρελθόν την παρουσία σου, δηλαδή το πλοίο, το εμπιστευόσουν στα χέρια συγγενών ή συμπατριωτών από το νησί σου όπου λειτουργούσαν σαν οικογένεια.

Το πλοίο, η προπέλα που γυρνούσε, φρόντιζε τις οικογένειές τους, τις σπουδές των παιδιών τους και υπήρχε αλληλοεκτίμηση μεταξύ του πλοιοκτήτη και του πληρώματος. Πολλές φορές καπετάνιος στο πλοίο ήταν ο ίδιος ο εφοπλιστής ή τα αδέρφια του. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι ο Μάρκος Πατέρας, ο πατριάρχης της οικογένειάς μας, είχε επτά γιους καπετάνιους».

Τι νομίζετε ότι έχει αλλάξει σήμερα;

«Σήμερα δεν υπάρχει το δέσιμο και η επικοινωνία που υπήρχαν στο παρελθόν. Ο πρωταρχικός λόγος είναι η έλλειψη Ελλήνων ναυτικών και ιδιαίτερα αξιωματικών. Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν στραφεί σε αλλοδαπά πληρώματα για να συμπληρώσουν αυτό το κενό και όπως είναι αυτόνοτο, οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν πονάνε το πλοίο όπως οι Έλληνες».

Τι νομίζετε ότι φταίει;

«Για να μην τα χρεώνουμε όλα στις εκάστοτε κυβερνήσεις, είναι ένας συνδυασμός πραγ-

μάτων. Το κράτος δεν δίνει τα απαραίτητα κίνητρα στους νέους και οι νέοι ναυτικοί δεν έχουν την υπομονή ή και τη διάθεση να μπαρκάρουν στα ποντοπόρα για μεγάλα χρονικά διαστήματα, διότι η δουλειά του ναυτικού είναι ψυχικά σκληρή».

Λιούγεται οξύμωρο, με δείκτη ανεργίας που υπερβαίνει το 10%, να μην υπάρχει ανθρώπινο δυναμικό στη ναυτιλία...

«Το ποσοστό των άνεργων αξιωματικών κυμαίνεται σε μηδενικά επίπεδα. Στα δε κατώτερα πληρώματα άνεργοι είναι μόνο οι ναυτικοί που δεν δουλεύουν εκτός αεζών σε επιβατηγά πλοία».

Υπονοείτε ότι οι Έλληνες δεν θέλουν να δουλεύουν μα στα καράβια;

Είναι αποδεδειγμένο από στατιστικά στοιχεία και μελέτες ότι το ποσοστό των Ελλήνων -των Ευρωπαίων γενικότερα- που ενδιαφέρεται να κάνει καριέρα στη θάλασσα έχει μειωθεί δραματικά τα τελευταία χρόνια κι αυτό, όπως σας προανέφερα, οφείλεται στο γεγονός ότι οι νέοι άνθρωποι δεν επιθυμούν να λείπουν 8-10 μήνες τον χρόνο από την οικογένεια, ούτε έχουν τον ρομαντισμό της περιπέτειας που είχαν οι παλαιότεροι. Αυτό είναι απόλυτα φυσιολογικό».

Με αυτά τα δεδομένα, στο μέλλον τα ελληνόκτητα πλοία θα έχουν κατά πλειοψηφία αλλοδαπά πληρώματα; Υπάρχει προοπτική αντιστροφής αυτής της τάσης;

«Πιστεύω ότι δεν υπάρχει περίπτωση να αντιστραφεί η τάση, διότι υπάρχουν επαγγέλματα στη στεριά που προσφέρουν εφάμιλλους μισθούς, χωρίς να χρειάζεται να φύγει κανείς από το σπίτι του. Προβλέπω ότι την επόμενη εικοσαετία, οι εναπομείναντες Έλληνες αξιωματικοί/ναυτικοί θα επαρκούν για να επανδρώνουν τμήματα ναυτιλιακών εταιρειών μόνο. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα συνεχίσει να διεκδικεί την πρωτιά στην παγκόσμια ναυτιλία».

Μήπως έχει αλλάξει και η εικόνα του Έλληνα εφοπλιστή; Μήπως δεν κεντρίζει μα το δημόσιο αίσθημα;

«Οι εφοπλιστές προσφέρουν στην εθνική οικονομία και κάνουν τους Έλληνες περήφανους ανά την υφήλιο, διότι είναι πρώτοι στον τομέα τους. Εάν ρωτήσετε στο εξωτερικό ποιον Έλληνα γνωρίζουν, θα λάβετε ως απάντηση το όνομα ενός εφοπλιστή, όπως τον Ωνάση, τον Νιάρχο, τον Λιβανό και άλλους. Υπάρχει βεβαίως και η σημαντική κοινωνική προσφορά που μπορεί να έχει τη μορφή σχολείων, μουσείων, νοσοκομείων και άλλων χρηματικών δωρεών».

Ναυτικός γεννιέται κανείς ή γίνεται κατά τη γνώμη σας;

«Στο παρελθόν γεννιόταν και αντί για αίμα κυκλοφορούσε θάλασσα στις φλέβες τους. Σήμερα δεν γνωρίζω...» ■