

Να ξεκαθαριστούν οι όροι του παιχνιδιού

Μόνος πια στο τιμόνι της παραδοσιακής Agapitos Lines, ο Αντώνης Αγαπητός καλείται να αντιμετωπίσει τις ραγδαίες ανακατατάξεις που συμβαίνουν στο χώρο της ακτοπλοΐας. Κι όπως ο ίδιος λέει, είναι αποφασισμένος, πρώτος αυτός, να φτάσει το μαχαίρι στο κόκαλο!



Πρόσφατα η ελληνική ακτοπλοΐα έχασε μία από τις κυρίαρχες, θα λέγαμε, φυσιογνωμίες της: τον Βασίλη Αγαπητό, τον πατέρα σας. Πόσο μεγάλο είναι στ' αλήθεια το κενό που άφησε πίσω του;

– Κοιτάξετε! Εμένα αυτή τη στιγμή μου λείπει ο πατέρας μου, τίποτ' άλλο. Μου έδωσε τα πάντα. Μια τεράστια περιουσία, μόρφωση, ανατροφή, μου έμαθε τη δουλειά, γενικά δεν μου άφησε κανένα κενό. Όμως έφυγε και έχω την αίσθηση πως δεν έχουμε μιλήσει, σαν πατέρας με γιο. Αυτή την αίσθηση έχω. Έχουμε μιλήσει πολύ για τη δουλειά, για πολλά άλλα θέματα, αλλά υπάρχουν και κάποια προσωπικά πράγματα που νιώθω πως δεν τα έχουμε συζητήσει. Από την άλλη μεριά σκέφτομαι, πως και μετά 10 χρόνια αν τον έχανα, πάλι την ίδια αίσθηση θα είχα.

Πιστεύετε πως η αίσθηση αυτή είναι κοινή στους ανθρώπους που τυχαίνει να εργάζονται στον ίδιο χώρο με τον πατέρα τους;

– Νομίζω ναί. Μπορεί στην πραγματικότητα να μην υπήρχε και τίποτα που να μην το έχουμε συζητήσει

και να μην είναι παρά μόνο μια "ιδέα".

Είναι γνωστό πως ο πατέρας σας είχε μια ενεργό και δυναμική παρουσία σε ολόκληρο το λιμάνι. Πόσο βαραινεί τώρα εκεί η απουσία του;

– Ο πατέρας μου γέμιζε κάθε χώρο με την παρουσία του! Ήταν μια πολύ ισχυρή προσωπικότητα και αυτό ήταν ένα από τα πιο μεγάλα του προσόντα. Βοηθούσε τους πάντες με την τεράστια πείρα του και είχε πάντα, για κάθε πρόβλημα, λύσεις!

Που τώρα καλείστε να δίνετε εσείς;
– Πράγματι, αλλά, όπως σας είπα, δεν νιώθω κανένα κενό. Κι αυτό, γιατί μου τα έδωσε όλα! Αυτό είναι ένα μεγάλο δώρο, διότι άλλοι κρατάνε τις γνώσεις και την εμπειρία τους μυστικές, με αποτέλεσμα όταν θα φύγουν, να δημιουργούνται μεγάλα προβλήματα. Εδώ, ό,τι δημιούργησε φέρει την υπογραφή του κι εγώ τη δική του σφραγίδα!

ΔΕΝ ΕΧΩ ΤΙΠΟΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΣΤΑ...

Είναι γνωστό πως οι σχέσεις σας με τον εξάδελφό σας, τον Κώστα Αγαπητό, από τότε που οι δύο

οικογένειες χώρισαν, δεν είναι καλές...

– Πράγματι!

Σήμερα παρατηρείται παντού μια τάση συνενώσεων, κοινοπραξιών και λοιπά. Εάν ήσασταν ενωμένοι, θα διαθέτατε ένα στόλο περίπου 10 μεγάλων πλοίων –μια πανίσχυρη δύναμη στην ακτοπλοΐα. Αυτό και μόνο δεν λειτουργεί ως κίνητρο μιας πιθανής προσέγγισης;

– Η ακτοπλοΐα είναι ένας στενός, περιορισμένος χώρος μέσα στον οποίο μπορείς να δράσεις και να αναπτυχθείς. Αυτό είναι ένα μεγάλο πρόβλημα, διότι δημιουργεί και μεγάλη ανταγωνιστικότητα μεταξύ συναδέλφων. Οι ίδιοι άνθρωποι, αν βρίσκονταν στην ποντοπόρο ναυτιλία, με τις τεράστιες δυνατότητες που έχει, σε παγκόσμιο επίπεδο, θα είχαν πολύ διαφορετικές σχέσεις. Εκεί ο ανταγωνισμός εξαρτάται από τη διορατικότητα, την οργάνωση, τις επιλογές του πλοιοκτήτη σε ένα τεράστιο πεδίο.

Η ακτοπλοΐα, πέρα από τα στενά της περιθώρια, έχει και μεγάλο κρατικό παρεμβατισμό, με αποτέλεσμα να γίνονται και μεγάλες αδικίες που παίζου-



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

στον **ΦΩΤΗ ΜΑΡΤΙΝΟ**

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΡΑΜΑΝΩΛΗ

“Η ακτοπλοΐα, πέρα από τα στενά της περιθώρια, έχει και μεγάλο κρατικό παρεμβατισμό, με αποτέλεσμα να γίνονται και μεγάλες αδικίες που παίζουνε καθοριστικό ρόλο. Μπορεί μια αδικία να ανεβάσει μια εταιρεία και παράλληλα να καταστρέψει, κυριολεκτικά, μια άλλη”



“Όσες πιθανότητες έχουν να συνενωθούν δύο οποιοσδήποτε εταιρείες, άλλες τόσες έχουμε κι εμείς με τον Κώστα Αγαπητό”

νε καθοριστικό ρόλο. Μπορεί μια αδικία να ανεβάσει μια εταιρεία και παράλληλα να καταστρέψει, κυριολεκτικά, μια άλλη.

Έτσι, θέλοντας και μη, πέρα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες, υπάρχουν κι άλλες ενέργειες, που δυστυχώς πρέπει να κάνει ένας πλοιοκτήτης για να επιβιώσει. Το γεγονός αυτό φέρνει μια άλλη είδους αντιπαλότητα, που πολλές φορές φτάνει και σε προσωπικό ακόμη επίπεδο.

Το θέμα λοιπόν δεν είναι πως επειδή κάποτε ήμασταν μια εταιρεία, ήμασταν και μια οικογένεια, ενώ τώρα δεν είμαστε. Στο κάτω κάτω, δεν έχουμε τίποτα να μοιραστούμε ή να χωρίσουμε!

Παρ' όλα αυτά, μια συνένωση δεν θα σας έδινε καλύτερες προοπτικές για την ανάπτυξή σας, έστω και μέσα στα στενά όρια της ελληνικής ακτοπλοΐας, παρά το να είστε δύο μικρότερες; Από όλες τις πλευρές! Καλύτερη οργάνωση, καλύτερη διασπορά δρομολογίων, ασφαλή αντιπαλότητας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, ακόμη και δυνατότητα μεγαλύτερης επιρροής στη διαμόρφωση των κανόνων του παιχνιδιού.

– Εγώ νομίζω πως όσες πιθανότητες έχουν να συνενωθούν οι Μινωικές με την ANEK, ή ο Αγούδημος με την ΔΑΝΕ, ή δύο οποιοσδήποτε άλλες εταιρείες, άλλες τόσες έχουμε κι εμείς. Είναι καθαρά επιχειρηματική επιλογή. Δεν υπάρχει τίποτα προσωπικό –τουλάχιστον από μέ-
ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΙΣ, ΠΡΩΤΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΩΣΕΙΣ

Η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί με τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια νομίζουμε ότι μπορεί πια να χαρακτηριστεί ακραία. Στη Σύρο - Τήνο - Μύκονο, για παράδειγμα, όπου δραστηριοποιείστε εσείς, τα πλοία φεύγουν όλα μαζί το πρωί, με διαφορά μόνον ενός τετάρτου.

– Αυτό είναι ένα γενικότερο πρόβλημα, που υπήρχε πάντοτε. Εκ φύσεως υπάρχουν κάποια δρομολόγια που θεωρούνται “καλά” δρομολόγια. Για τη γραμμή που αναφέρατε, για παράδειγμα, το πιο “καλό” δρομολόγιο είναι των 8 το πρωί. Δεν είναι ούτε πολύ νωρίς, ούτε πολύ αργά. Ο επιβάτης μπορεί να κάνει κάποιες δουλειές, να φάει έξω από το πλοίο κι όχι μέσα σ' αυτό, να προσκυνήσει στην Τήνο, να προλάβει το δικαστήριο στη Σύρο, χωρίς να ξυπνήσει από τα άγρια χαράματα. Αν φύγει στις 9, δεν θα προλάβει. Και το ίδιο ισχύει για την Παροναξία.

Είναι λοιπόν απόλυτα φυσιολογικό αυτά τα “καλά” δρομολόγια να διεκδικούνται από τις εταιρείες που προϋπήρχαν. Αυτές τα δημιούργησαν, με μεγάλο κόστος, όπως ακριβώς μεγάλο κόστος έχει και κάθε καινούργια επένδυση! Φυσικό επίσης είναι να έρχονται οι άλλες εταιρείες και να προσπαθούν να πάρουν δρομολόγια κάποια εκεί κοντά. Άλλος στις 7:30, άλλος στις 7:45 ή στις 8:15!

Υπάρχουν όμως και κάποιοι κανόνες, που καταστρατηγούνται. Κανένα πλοίο δεν μπορεί να πάρει δρομολόγιο χωρίς να έχει δουλέψει το χειμώνα. Είναι πολύ σωστό. Για να πάρεις, πρώτα πρέπει να δώσεις. Το Κράτος έχει κάνει καλά με το μέτρο αυτό, αλλιώς δεν θα υπήρχαν δρομολόγια το χειμώνα και θα ερήμωναν τα νησιά.

Μόνο ο υπουργός Ε.Ν. μπορεί, αν κρίνει πως υπάρχουν έκτακτες συγκοινωνιακές ανάγκες, να επιτρέψει τη δρομολόγηση πλοίου, που δεν έχει δουλέψει το χειμώνα. Και όσες φορές έγινε αυτό, πάντα το νέο πλοίο πήρε δρομολόγια μετά τα παλαιότερα. Φέτος δυστυχώς έγιναν πολλές εξαιρέσεις!

Εννοείτε προφανώς το ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ και το HIGHSPEED 1;

– Βεβαίως!
 – Και εσείς όμως δεν κάνετε το ίδιο στην Παροναξία;
 – Όταν πήγα εγώ για πρώτη φορά στην Παροναξία, με το



ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ, πήρα το τελευταίο δρομολόγιο. Ήταν πρώτος ο Βαγγέλης Βεντούρης, που πήρε το “καλό” των 8:00, μετά η Agaritos Express Ferries που πήρε των 8:15 και τελευταίος εγώ με των 8:30. Το δέχτηκα και το αποδέχτηκα και συμφωνήσαμε σε μισή ώρα. Την επόμενη χρονιά, και αφού το ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ δούλεψε όλον το χειμώνα, ήρθε το πλοίο των Μινωικών και ετέθη θέμα δρομολογίων του ΑΡΙΑΔΝΗ, που επέλεξε ως νεοεισελθόν το δρομολόγιο των 8:30. Όμως το ΥΕΝ μας είπε πως υπάρχουν τρία μόνο δρομολόγια ανά μισάωρο, και όχι ανά τέταρτο, οπότε διαλέξτε. Αλλιώς θα μπορούσα να πάρω δρομολόγιο στις 8:15, που το δέχομαι

και τώρα. Εν πάση περιπτώσει, η Agaritos Express Ferries, ως παλαιότερη, διάλεξε των 8:00 και εγώ των 7:30. Ούτε παράβαση υπήρξε, ούτε αδικία. Υπήρξε συμφωνία.

Ενώ για το ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ αισθάνεστε αδικημένος, διότι πήρε δρομολόγιο πριν από δικό σας πλοίο, ενώ είναι νέο στη γραμμή;

– Βεβαίως. Ας δουλέψει πρώτα το χειμώνα, και του χρόνου ξανασυζητάμε!

Ο ΣΩΣΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΝΑ ΚΛΕΨΕΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΑΛΛΟΥ!

Τελικά λέτε, όμως, ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτα, για να τελειώσει κάποτε αυτός ο παραλογισμός, του να φεύγουν όλα μαζί το πρωί και μετά να μην υπάρχει τίποτα;

– Κοιτάξτε! Εγώ και στις δύο γραμμές, Μυκόνου και Παροναξίας, καθιέρωσα το δρομολόγιο των 7:30 με μεγάλο κόστος. Το πλοίο πήγαινε άδειο, ώσπου το έμαθε ο κόσμος και σήμερα το ζητάει. Ποιοι το ζητάνε; Όσοι θέλουν να αποφύγουν την κίνηση και να βρεθούν πολύ νωρίς στα νησιά. Μου είναι λοιπόν πολύ δύσκολο να το παραχωρήσω σε άλλη εταιρεία.

Όραϊα! Κρατήστε το. Εμείς δεν ξέρουμε αν πρέπει να γίνει Κοινοπραξία ή να είναι εναλλακτικά τα δρομολόγια ή κάτι άλλο! Απλά λέμε ότι η κατάσταση αυτή φέρνει μεγάλα προβλήματα και στον κόσμο και σε εσάς, π.χ. κόντρες, πιέσεις, βλάβες, κινδύνους, ζημιές. Κοιτάξτε τι γίνεται στη Μύκονο με το βγες εσύ να μω εγώ.

– Αυτό το γνωρίζω πολύ καλά το ΥΕΝ, τουλάχιστον για τη γραμμή της Μυκόνου, που συζητάμε, ότι με δύο πλοία το πρωί εξυπηρετείται πλήρως. Ας βγει λοιπόν να πει, πως αυτή τη στιγμή έχω ανάγκη στις 2 ή στις 4 το απόγευμα. Όποιος θέλει λοιπόν να μπει στη γραμμή, θα πάει αυτή την ώρα. Πιθανώς στην αρχή να έχει κάποιο κόστος, αλλά μετά θα έχει τα δικά του δρομολόγια που θα εκμεταλλεύεται.

Διότι για να μπει σε μια γραμμή υπάρχουν δύο τρόποι. Πρώτος να πεις εγώ θα πάω να φάω από τα έτοιμα, δηλαδή να πάρω ένα κομμάτι από την πίτα που έφτιαξε ο άλλος, και στο τέλος να γίνουμε όλοι προβληματικοί. Και δεύτερος, να δημιουργήσω και να εκμεταλλευτώ νέα κίνηση, οπότε όλοι είμαστε κερδισμένοι. Ξέρετε πως από τη Ραφήνα το απογευματινό δρομολόγιο δουλεύει πιο καλά από τα πρωινά.

Και εκεί όμως κατέληξαν, μετά την είσοδο του κυρίου Γούτου, να φεύγουν τρία βερόρια το πρωί!

– Από εκεί και ύστερα είναι ευθύνη του ΥΕΝ να επιβάλει κάποιο συντονισμό!

Ναι, αλλά οι πλοιοκτήτες από την άλλη διαμαρτύρονται για τον παρεμβατισμό του Κράτους. Τέλος πάντων, μεγάλοι άνθρωποι είναι, δεν μπορούν να βρουν μόνι τους μια φόρμουλα συμβιβαστική, με αμοιβαίες παραχωρήσεις, για να βρεθεί λύση;

– Υπάρχει το παράδειγμα του κυρίου Νομικού, που σαν σωστός επαγγελματίας και παλιός συνάδελφος, μόνος του και χωρίς να του το επιβάλει κανείς, ζήτησε για το πλοίο του ANEMOS μη ανταγωνιστικά δρομολόγια με τα προϋπάρχοντα πλοία. Δεν πήγε μισή ώρα μπροστά από το GOLDEN VERGINA επειδή έτσι του αρέσει! Έχει σωστή νοστορπία. Αλλιώς υποχρεωνόμαστε όλοι να καταφύγουμε σε άλλες μεθόδους –εκπτώσεις, προμήθειες και άλλες, σαφώς ανορθόδοξες. Διότι εκείνο που τελικά σε νοιάζει είναι να γεμίσεις το δικό σου πλοίο και να φύγει το άλλο άδειο.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΧΕΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΝΑ ΣΤΗΡΙΞΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΥΣ

Πάντως σε λίγα χρόνια, με την άρση του cabotage, το ΥΕΝ και να θέλει δεν θα μπορεί να παρέμβει, οπότε θα πρέπει να τα βρείτε μόνοι σας.

– Το πώς θα διαμορφωθεί η ακτοπλοΐα και ποιος θα είναι ο ρόλος του Κράτους είναι άγνωστο σήμερα. Οπωσδήποτε το Κράτος πρώτα πρώτα θα διαφυλάξει την ομαλή συγκοινωνία στις κύριες και δευτερεύουσες γραμμές και στα άγωνα νησιά και μετά θα διαφυλάξει επίσης τα συμφέροντα του Έλληνα πλοιοκτήτη, που συμπίπτουν με τα δικά του. Έχει χρέος να το κάνει και θα το κάνει.

Είστε πεπεισμένος ή το λέτε σαν ευχολόγιο;

– Όχι σαν ευχολόγιο! Πιστεύω πως είναι υποχρέωσή του!

Άλλο αυτό. Είστε σίγουρος;

– Σίγουρος όχι. Αφού είναι υποχρέωσή του, θα κινηθεί προς αυτή την κατεύθυνση και επειδή οι ακτοπλοίοι εξασφαλίζουν αδιάκοπη συγκοινωνία με τα άγωνα νησιά της πατρίδας μας, χωρίς το κράτος να πληρώνει δραχμή ως επιδότηση. Γλιτώνει 18 δισ. το χρόνο από τις άγονες προσεγγίσεις, που εκτελούν οι Έλληνες ακτοπλοίοι. Κάτι που, αν δεν το κάνουμε κι εμείς.

Θα συνδυαστεί με το δικαίωμα να πάει π.χ. στην Κρήτη;

– Οπωσδήποτε.

ΣΟΥΠΕΡΝΑΪΑΣ: ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ ΤΕΡΑΣΤΙΩΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ!

Ο ελληνικός επιβατικός στόλος αντιμετωπίζει πρόβλημα με την 35ετία;

– Αυτό δεν υπάρχει στην Κοινότητα. Ένα πλοίο 36 ετών θα μπορεί να εργαστεί στην Ελλάδα και ένα ελληνικό αντίστροφα, αρκεί να πληρούν την SOLAS και τις άλλες διεθνείς συμβάσεις.

Εσείς έχετε πλοία κοντά στην 35ετία. Αν ξέρετε πως θα φύγουν, δεν σας συμφέρει να επενδύετε επάνω τους. Αν αντίθετα έχουν μια προοπτική ας πούμε 15 ετών, μπορείτε να θελήσετε να τα προσαρμόσετε στα απαιτούμενα standards που χρειάζονται για να συνεχίσουν.

– Προς τα εκεί κινούμεθα, με την προοπτική πως θα συμφέρει οικονομικά. Μελετούμε την SOLAS και τα έξοδα που απαιτούνται για την προσαρμογή!

Από τα 5 πλοία που έχετε αυτή τη στιγμή στο Αιγαίο ποια νομίζετε πως θα συμφέρει να προσαρμόσουν;

– Δεν έχει ολοκληρωθεί η μελέτη, αλλά πιστεύω πως όλα!

Μπορώ να καταλάβω αυτό π.χ. για το ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ, μετά τη μεγάλη μετασκευή που του κά-

νατε...
 – Και στο ΣΟΥΠΕΡΝΑΪΑΣ έγινε πολύ μεγάλη μετασκευή!

Ναι, αλλά πέρι παρουσίασε μια σειρά απανω-



τών βλαβών. Πού τις αποδίδετε;

– Το ΣΟΥΠΕΡΝΑΪΑΣ είναι ένα πλοίο τεραστίων δυνατοτήτων, όπως αποδείχτηκε τελικά. Έχει 400 κρεβάτια, χωράει 400 Ι.Χ. και πηγαίνει με 20 μίλια. Το αγοράσαμε ποντάροντας ακριβώς σε αυτά τα προσόντα. Μετασκευάσαμε όλο το ξενοδοχείο, ώστε να προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους επιβάτες. Ξηλώσαμε όλες τις καμπίνες και πολλούς εσωτερικούς χώρους και τις ξανακατασκευάσαμε με υλικά που απαιτεί η SOLAS. Κι ακόμη το μετασκευάσαμε, ώστε να μπαίνει και να ελισσεται στα μικρά λιμάνια, που έχει υποχρέωση από τη σκοπιμότητά του.

Τα καταφέρνει;

– Παρόλο το μέγεθός του, εξυπηρετεί όλα τα άγωνα νησιά το ίδιο καλά όπως και τα μικρότερα πλοία. Δεν θα βρείτε στο ημερολόγιό του κανένα νησί που δεν προσέγγισε από κακοκαιρία ή άλλο λόγο. Πώς το καταφέραμε; Βάλουμε χειριστήρια στις βαρδίδες για να έχει καλύτερη αίσθηση ο πλοίαρχος. Η κίνηση μεταδίδεται από δύο μικρά λεβιδάκια όμοια με εκείνα των SUPERFAST. Προσθέσαμε μια ηλεκτρομηχανή και διπλασιάσαμε την ισχύ του bow thruster, ώστε να περιστρέφεται γύρω από τον εαυτό του και να μη χρειάζεται περισσότερα μέτρα από το μήκος του για να μανουβράρει...

Τότε γιατί έπαθε τόσες βλάβες;

– Το πλοίο είχε προδιαγραφές για 22 μίλια ταχύτητα, αλλά ταξίδευε με 15. Στην επισκευή, λοιπόν, λυθήκανε οι κύριες μηχανές, γίνανε βίδες, και τα εξαρτήματα τοποθετήθηκαν στον πάγκο. Μετρηθήκανε και όσα είχαν αποκλίσεις από τις προδιαγραφές του κατασκευαστή αντικαταστάθηκαν. Μετά από τέτοια μετασκευή, είναι φυσικό οι μηχανές να θέλουνε και την ανάλογη ρύθμιση. Δεν έγινε αυτό κι έτσι είχαμε τις βλάβες. Όταν ήρθανε οι κατασκευαστές και τις ρυθμίσαμε, δεν υπήρξε κανένα πρόβλημα.

Πρόσφατα όμως πάλι κάτι παρουσίασε...

– Αυτό δεν ήταν βλάβη, αλλά υπερβολική ευαισθησία μηχανικού και πλοίαρχου. Το πλοίο έφυγε στις 7:30 και στις 8:00 μας ειδοποίησε ο πλοίαρχος ότι υπήρχε ένδειξη για πιθανή βλάβη, και ότι ο μηχανικός έπρεπε να σβήσει μισή ώρα τη μηχανή για να το ελέγξει. Για να αποφύγουμε μεγάλη ταλαιπωρία του κόσμου, εμείς αποφασίσαμε να επιστρέψουμε το πλοίο και να επιβιβαστούν οι επιβάτες σε άλλο πλοίο μας που είχαμε διαθέσιμο στον Πειραιά. Ήταν μια σωστή επιχειρηματική απόφαση, που δυστυχώς μετατράπηκε σε μπούμεραγκ για μας, από τα ΜΜΕ.

Είναι ένα πρόβλημα τα ΜΜΕ κάθε καλοκαίρι;

– Τα ΜΜΕ έχουν αδικήσει και άλλους τομείς, αλλά ιδίως την ακτοπλοΐα. Δεν προβάλλουν καθόλου το τεράστιο έργο που προσφέρει στην ανάπτυξη των νησιών, αλλά περιμένουν πώς και πώς την παραμικρή ανωμαλία. Κι όμως, χωρίς πρόσβαση, χωρίς δρόμους δεν ζει και το πιο μικρό χωριουδάκι. Και η μισή Ελλάδα αποτελείται από θαλάσσιους δρόμους που εξυπηρετεί η ακτοπλοΐα!

Δικαιολογείται όλη αυτή η φασαρία;

– Να σας το πω ως εξής: Αν έρθει ένα κοινοτικό πλοίο ή ένα πλοίο από κάποια άλλη γραμμή της Ελλάδας στις Κυκλάδες, δεν θα αντέξει πάνω από ένα μήνα. Αυτό τα λέει όλα!

Επειδή οι Κυκλάδες είναι ειδική περίπτωση;

– Ακριβώς. Το χειμώνα, δηλαδή από τον Οκτώβριο ως τον Απρίλιο, η πληρότητα είναι στο 10% και τον Αύγουστο τα βαπόρια δεν επαρκούν. Πώς να αντιμετωπίσεις λοιπόν αυτή τη διαφορά. Παλαιότερα

υπήρχαν οι κύριες και οι λεγόμενες τουριστικές γραμμές. Στις τουριστικές το ΥΕΝ είχε την ευχέρεια να μεγαλώνει το χρόνο ακινησίας του πλοίου. Προβλήματα πάντοτε υπήρχαν και θα υπάρχουν. Αλλά υπάρχουν και τρόποι να τα χειριστείς. Απλά θέλουν αποφάσεις που δυστυχώς δεν λαμβάνονται και ευθύνη γι' αυτό φέρει όχι μόνο το ΥΕΝ αλλά πολύ μεγαλύτερη και η ΕΕΑ!

Η ΕΕΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ –ΜΟΝΟ– ΑΚΤΟΠΛΟΥΝ!

Αυτό σημαίνει πως δεν είστε ευχαριστημένος από την ηγεσία της ΕΕΑ, στην οποία συμμετέχετε και εσείς;

– Όχι, σε ό,τι αφορά εμένα, και για το έργο που έχει γίνει από τότε που είμαι στο Δ.Σ. της Ένωσης, δεν είμαι ευχαριστημένος!

Πώς αυτό;

– Δυστυχώς, όπως σας είπα και προηγουμένως, στην ακτοπλοΐα συμβαίνουν μεγάλες αδικίες. Έτσι και η ΕΕΑ ασχολείται πολύ περισσότερο με τις Εταιρείες Λαϊκής Βάσης, και το πώς θα εδραιώσουν τη θέση τους στις γραμμές τους, και πολύ λιγότερο με τους “παραδοσιακούς” εφοπλιστές. Κι αυτό, παρόλο που οι ιδιώτες έχουν περιοριστεί στις πλέον προβληματικές γραμμές, όπως είναι των Κυκλάδων, της Ικαρίας-Σάμου και φυσικά στις άγονες.

Η Κρήτη, για παράδειγμα, είναι απαγορευμένος τόπος για όλους εμάς. Τη στιγμή που η πληρότητά της δεν πέφτει ποτέ κάτω από το 70% και που μπορεί να βγάλει τα δρομολόγια σου με μια ταχύτητα 15 μιλίων, κάτι που όπως αντιλαμβάνεστε σημαίνει μηδέν κατανάλωση και μηδέν ανταλλακτικά. Πώς λοιπόν να μη σημειώσουν αυτή τη ραγδαία ανάπτυξη οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκεί και με ποιον τρόπο να μπορέσουν να τις ανταγωνιστούν οι παραδοσιακοί ιδιώτες εφοπλιστές; Εκεί δημιουργήθηκαν κάποιοι κολοσσοί, ενώ εμείς περιοριστήκαμε στις Κυκλάδες και διατηρούμε τα πλοία μας σε μια κατάσταση ετοιμότητας τουλάχιστον 20 μιλίων, για να μπορούμε να ανταποκριθούμε στα δρομολόγια που έχουμε αναλάβει την υποχρέωση να εκτελέσουμε. Διότι δεν μπορούμε να αυξήσουμε τον αριθμό των πλοίων, αλλά μόνο την πυκνότητα των δρομολογίων τους.

Και τώρα, αφού εκμεταλλεύτηκαν πλήρως την Κρήτη, βλέπουμε ότι θέλουν να πάρουν και τις Κυκλάδες! Βέβαια γνωστό είναι, ότι παντού υπάρχουν συμφέροντα και ο καθένας κάνει ό,τι μπορεί ▶

“Ένα πλοίο είναι ένα ζωντανό ον. Το σύνολο πλοίο, πλήρωμα, πλοιοκτήτης είναι ένας ζωντανός οργανισμός. Όταν λοιπόν βλέπω ένα παροπλισμένο πλοίο, είναι σαν να παρακολουθώ κηδεία”



“Όλοι μας κάνουμε λάθη. Επιχειρηματίας σημαίνει ρίσκο. Πολλές φορές κάνουμε επιλογές, που δεν γνωρίζουμε και οι ίδιοι πού θα καταλήξουν. Και όταν βγουν σωστές, διεκδικούμε βέβαια τη δόξα για τη σωστή επιλογή μας”

για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντά του. Αλλά, για να ξαναγυρίσω στην Ένωση, πρέπει να πω –και λυπάμαι γι’ αυτό– ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντα ενός μόνο τμήματος και όχι όλων των Ελλήνων Ακτοπλόων Εφοπλιστών! Από την άλλη το Κράτος δεν μπορεί να δει τα προβλήματα που δημιουργούνται στην πραγματική τους διάσταση και δεν αντιλαμβάνεται ότι με τον τρόπο αυτό κινδυνεύει να καταρρεύσει ολόκληρος ο σχεδιασμός των δρομολογίων της ακτοπλοΐας.

Πιστεύετε, λοιπόν, πως ήρθε η ώρα για μια αλλαγή ηγεσίας στην Ένωση σας; Να αναλάβουν τα ηνία πιο νέοι άνθρωποι; Π.χ. ο κύριος Λεφάκης ή και εσείς;
 – Δεν νομίζω πως είναι θέμα νέων ανθρώπων! Εκείνο που χρειάζεται είναι να τεθούν επί τάπητος τα προβλήματα όλων των εφοπλιστών, ακόμη και του τελευταίου πορθμείου. Και κακώς υπάρχει σήμερα ξεχωριστή Ένωση για τα πορθμεία! Δεν είναι θέμα ηλικίας ή νοοτροπίας, αλλά θέμα βούλησης. Εάν η ηγεσία δεν αντιληφθεί ότι, ασχολούμενη με τα συμφέροντα ενός μόνο τμήματος και παραμελώντας εκείνα των υπολοίπων, υποσκάπτει το μέλλον ολόκληρου του κλάδου, τότε δεν γίνεται τίποτα!

ΣΚΟΝΤΑΦΤΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΑΣΥΝΕΝΝΟΗΣΙΑ ΜΑΣ...

Βλέπω εδώ στο φυλλάδιό σας τα δρομολόγια των πλοίων σας. Π.χ. το GOLDEN VERGINA! Αφιξη στις τρεις, αναχώρηση στις πέντε. Αφιξη στις έξι το πρωί, αναχώρηση στις οκτώ. Αυτό δεν καταστρατηγεί το νόμο που προβλέπει εξαωρία ανάμεσα στις αφίξοναχωρήσεις;
 – Ο νόμος λέει ή εξαωρία ή μία διανυκτέρευση την εβδομάδα. Το GOLDEN VERGINA διανυκτερεύει κάθε Κυριακή!

Και πιστεύετε πως φτάνουν αυτές οι δύο ώρες για να καθαριστεί το βαπόρι, να γίνει η συντήρησή του. Χωρίς βέβαια η αντοχή των ανθρώπων.

– Σας επαναλαμβάνω πως είναι τέτοια η φύση των δρομολογίων, ώστε να μην υπάρχει άλλη επιλογή. Η πατρίδα μας έχει τόσα νησιά, που δεν υπάρχει άλλος τρόπος για να εξυπηρετηθούν. Η κίνηση πέφτει τόσο πολύ το χειμώνα, ώστε να μην επιτρέπει με κανέναν τρόπο την αύξηση του αριθμού των πλοίων.

Μα αυτά ούτως ή άλλως αυξάνουν. Δεν μπορεί να βρεθεί ένας πιο ελαστικός τρόπος; Για παράδειγμα, να δρομολογηθεί στη γραμμή της Σάμου από κοινού, από τον κύριο Αγούδημο κι εσάς, ένα πλοίο μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες;

– Αυτό όμως θα σήμαινε την κοινή διαχείριση ενός πλοίου μαζί με έναν ανταγωνιστή!

Γιατί όχι; Σας κάνουμε μια απλή πρόταση. Να δρομολογηθεί ένα πλοίο, μικρότερο από τα υπάρχοντα, για να πάρει τις “κορυφές” της κίνησης, αυτό το 110% του καλοκαιριού. Και το χειμώνα να αντικαθιστά τα μεγαλύτερα πλοία!

– Αυτό όμως θα σήμαινε μια Κοινοπραξία! **Και ναι και όχι. Θα μπορούσε να δρομολογηθεί από εσάς μόνο. Για ποιο λόγο να δουλεύει το χειμώνα ένα τεράστιο πλοίο σαν το SUPERNAIAS, των 400 κρεβατιών και αυτοκινήτων, με πληρότητα 10%, και να μη δουλεύει ένα πιο μικρό πλοίο, σαφώς πιο λειτουργικό και οικονομικό. Και για εσάς θα είναι καλύτερα και για τα νησιά. Γιατί το σύστημα πρέπει να είναι τόσο ανελαστικό; Πού σκοντάφτει αυτή η πρόταση;**

– Πού σκοντάφτει; Θα σας πω εγώ πού σκοντάφτει! Στο ότι φέτος, για να καταλήξουμε στα δρομολόγια που θα κάνει ο καθένας, φτάσαμε στον Ιούλιο! Άμα λοιπόν δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε στο τι θα κάνουν τα πλοία του καθενός, θα μπορέσουμε να συμφωνήσουμε στα πιο πολύπλοκα πράγματα που μου λέτε; **Θέτετε τα προβλήματα το ένα πίσω από το άλλο. Πώς κρίνετε εσείς το γεγονός αυτό καθαυτό ότι αρχές Ιουλίου κι ακόμη δεν έχουν οριστικοποιηθεί τα δρομολόγια –και κατά τα φαινόμενα ούτε και πρόκειται να σταθεροποιηθούν τελείως;**

– Εγώ υπέβαλα για τη γραμμή Σύρου - Τήνου - Μυκόνου τα δρομολόγια, όπως ορίζει ο νόμος, από τον περασμένο Οκτώβριο, με τα πλοία μου ΝΑΪΑΣ II και ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ, που ήταν και τα μοναδικά που υπήρχαν στη γραμμή! Ξέρετε τότε μου εγκρίθηκαν; Τέλος Ιουνίου! Λόγω των πλοίων που δρομολογήθηκαν πρόσφατα!

Δεν μπορεί να υπάρξει μια ρύθμιση, που να λέει πως όποιος θέλει να βάλει πλοίο σε μία γραμμή θα πρέπει να το κάνει το αργότερο έως τέλη Μαρτίου; Από εκεί και ύστερα τέλος;

– Νόμος υπάρχει. Αλλά τι να τον κάνω εγώ το νόμο, όταν συνεχώς καταστρατηγείται! Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα. Δεν γίνεται τουρισμός έτσι! Δεν μπορείς να πας στον ξένο tour operator και να θέλεις να σου κλείσει θέσεις, όταν έχει φτάσει Ιούνιος και κανείς δεν ξέρει τι ώρα θα έχει βαπόρι για τη Μύκονο!

ΤΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ ΒΥΘΙΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΑΜΕΛΕΙΑ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ

Ας περάσουμε σε κάτι άλλο! Πρόσφατα βγήκε το πόρισμα για το ναυάγιο του ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ! Στο ναυτικό σκέλος επιρρίπτει τις ευθύνες στον πλοίαρχο του ΝΑΪΑΣ ΕΞΠΡΕΣ, κύριο Βάβαλο...

– Απαντώ ως εξής! Οι επιτροπές που ορίζονται για να εξετάσουν τέτοιες υποθέσεις πρέπει να απαρτίζονται από μέλη, που οφείλουν από το νόμο να έχουν ένα minimum προσόντων. Μόνο έτσι είναι δυνατόν να φτάσουν στο αποτέλεσμα που έχουν υποχρέωση να φτάσουν! Για τη συγκεκριμένη επιτροπή ο νόμος ορίζει πως πρέπει να συμμετέχει και ένας πλοίαρχος Ε.Ν. Το μέλος αυτό της επιτροπής είναι και το μοναδικό αρμόδιο για “ναυτικά” θέματα, πέρα από τα δικαστικά ή τα τεχνικά. Είναι ο μοναδικός ναυτίλος που συμμετέχει, γι’ αυτό, πάντα σύμφωνα με το νόμο, πρέπει να έχει τεράστια πείρα – δηλαδή τουλάχιστον οκταετή υπηρεσία

σε φορτηγά πλοία άνω των 10.000 κόνων. Ο πλοίαρχος που συμμετείχε στη συγκεκριμένη επιτροπή είχε υπηρεσία μόλις ενάμιση μήνα!

Υπάρχει και το τεχνικό σκέλος, που κατά τη γνώμη μου είναι και το μείζον! Το ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ βρέθηκε με τεράστιες ελλείψεις, που οδήγησαν στη βύθισή του, παρότι είχε όλα τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από το Νηογνώμονα και τη ΔΕΕΠ. Όπως καταλαβαίνετε, το γεγονός αυτό “σηματίζει” ολόκληρη την ακτοπλοΐα και όχι μόνο το συγκεκριμένο πλοίο. Πώς μπορεί να αποκατασταθεί η αξιοπιστία του συστήματος στο σημείο αυτό;

– Κοιτάξτε! Η κατάσταση σε όλα σχεδόν τα λιμάνια μας είναι γνωστή. Είναι παντελώς εκτεθειμένα στους ανέμους, δεν έχουν επαρκή σήμανση και είναι γεμάτα βράχια! Παντού υπάρχουν ξέρες. Κατά καιρούς λοιπόν τέτοια περιστατικά είχαμε και εμείς –δύο ή τρεις φορές. Είτε από κακή συγκυρία, είτε από αμέλεια των πλοίαρχων, είτε από κάποιον άλλο λόγο. Όλοι μας έχουμε περάσει πάνω από τα βράχια. Από κει και πέρα όμως κανένα πλοίο μας δεν βυθίστηκε. Διότι τα πλοία είναι σχεδιασμένα έτσι, ώστε να είναι αβύθιστα...

Κάτω από κάποιες προϋποθέσεις βεβαίως...
 – Κάτω από όλες τις προϋποθέσεις! Τα πλοία είναι φτιαγμένα για να είναι αβύθιστα!

Γιατί δεν έρχεστε καλύτερα στο συγκεκριμένο πλοίο;

– Και γι’ αυτό το ίδιο ισχύει! **Μα το πόρισμα αναφέρει σαφείς ατέλειες –φρακτές και λοιπά– που απέβησαν μοιραίες. Η ΔΕΕΠ στην προκειμένη περίπτωση τι κάνει;**

– Η ΔΕΕΠ και οι Νηογνώμονες κάνουν πάρα πολύ καλά τη δουλειά τους. Και καμία ευθύνη δεν τους βαρύνει για το συγκεκριμένο ναυάγιο!

Τότε ποιος ευθύνεται; Αμφισβητείτε ευθέως το πόρισμα;

– Δεν έχω τέτοια πρόθεση! Πιθανώς το πλοίο να είχε κάποιες ελλείψεις. Εκείνο που λέω εγώ είναι πως τον καθοριστικό ρόλο σ’ αυτές τις περιπτώσεις τον παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Εάν αυτός αδρανήσει, τότε ένα τέλειο πλοίο μπορεί να

πάει στον πάτο. Και αν δεν αδρανήσει, μπορεί ένα πλοίο με χιλιάδες ελλείψεις να μην πάθει τίποτα απολύτως.

Άρα καταλογίζετε τη βύθιση του ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ σε αμέλεια του ανθρώπινου παράγοντα;

– Αυτή είναι η δική μου πεποίθηση! **Όποτε υποθέτουμε πως θα είναι καλύτερα να μην επιμεινουμε άλλο πάνω σ’ αυτό;**

– Σαφώς!

ΤΟ ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2 ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΑΝΤΑΞΙΔΕΥΕΙ...

Από το παράθυρό σας βλέπετε τέσσερα πλοία...

– Δυστυχώς έχουν γίνει πια μόνιμο θέαμα! **Είναι παροπλισμένα. Το ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2, το ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ πρώην ΕΛΛΗ, το ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ και το κρουαζιερόπλοιο LA PALMA.**

– Ξέρω πολύ καλά την ιστορία τους!

Γι’ αυτό και σας ρωτώ. Αλλά πιο πριν πείτε μου τι συναισθήματα σας προκαλούν. Ή πια τα έχετε τόσο συνηθίσει, που δεν σας προκαλούν κανένα συναίσθημα;

– Ένα πλοίο είναι ένα ζωντανό ον. Το σύνολο πλοίο, πλήρωμα, πλοιοκτήτης είναι ένας ζωντανός οργανισμός. Όταν λοιπόν βλέπω ένα παροπλισμένο πλοίο, είναι σαν να παρακολουθώ κηδεία. Σαν να βλέπω ένα νεκροταφείο.

Ας πάρουμε λοιπόν το πρώτο. Το ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2!

– Το πλοίο αυτό έπρεπε σήμερα να ταξιδεύει...

Υπό συνθήκες ανταγωνισμού για σας;

– Κάτω από οποιασδήποτε συνθήκες!

Και ποιος ευθύνεται που δεν ταξιδεύει;

– Όλοι μας!

Και εσείς προσωπικά;

– Όλοι μας!

Ακούγεται πολύ αόριστο. Ευθύνεται ο Βαγγέλης Βεντούρης;

– Πρωταρχικά βέβαια αυτός...

Επειδή δεν έκανε καλή διαχείριση; Επειδή ανοίχτηκε πολύ; Ή επειδή, όπως το λέμε κοινά, “έφαγε τα λεφτά”;

– Όλοι μας κάνουμε λάθη. Επιχειρηματίας σημαίνει ρίσκο. Πολλές φορές κάνουμε επιλογές, που δεν γνωρίζουμε και οι ίδιοι πού θα καταλήξουν. Και όταν βγουν σωστές, διεκδικούμε βέβαια τη δόξα για τη σωστή επιλογή μας. Το ότι ο Βαγγέλης Βεντούρης δημιούργησε ένα πλοίο σαν το ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2, που μπορεί να προσφέρει πολλά στην ακτοπλοΐα, είναι κατά βάση τιμή του. Και εάν σήμερα είχε δικαιωθεί, όλοι θα μιλάγαμε για το σύγχρονο στόλο του...

Ε, δεν ήταν και όλα του τα πλοία ίδια!

– Όχι, είχε καλά πλοία, πολύ καλά πλοία. Αλλά ατύχησε στις επιλογές του.

Οι τράπεζες που τον στηρίξαν δεν έχουν ευθύνη;

– Η ευθύνη των τραπεζών έγκειται στο ότι τον άφησαν να πέσει και μετά, πέσει το καλοκαίρι, τον ξαναστήριξαν. Ή που πιστεύεις σε έναν πελάτη, πως είναι σωστός επιχειρηματίας και τον στηρίζεις, ελπίζοντας ότι θα κερδίσει, ή που δεν τον πιστεύεις και δεν τον υποστηρίζεις καθόλου.

Είναι λάθος να τον αφήσεις να καταστραφεί και μετά να τον ξαναστήριξεις, αφού δεν έχεις τη δυνατότητα να αναστήσεις αυτό που ο ίδιος κατέστρεψε. Είναι πια πολύ αργά.

Πώς βλέπετε το μέλλον του πλοίου μετά την εξαγορά του από την Εθνική Τράπεζα;

– Κάθε αξιόλογο πλοίο πιστεύω πως θα βρει την τύχη του. Και το ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ 2 είναι αξιόλογο πλοίο!

Θα βρει την τύχη του έξω ή μέσα στη δική σας εταιρεία;

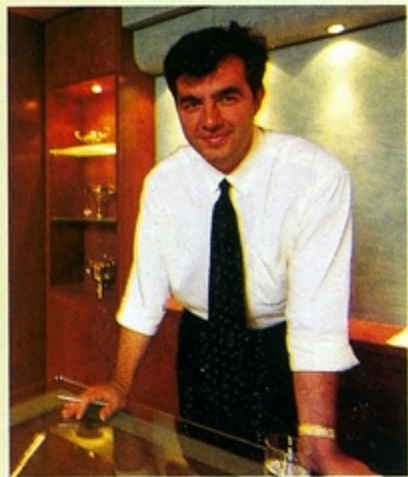
– Μπορεί και μέσα!

ΜΕ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΙ Ο ΣΚΟΠΟΣ, ΟΧΙ ΤΟ ΣΚΑΝΔΑΛΟ!!

Προχωρούμε στο ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ!! Και εδώ κακή επιλογή ή και κάποιο σκάνδαλο;

– Δεν με ενδιαφέρει το σκάνδαλο, αν και υπάρχει, αλλά ο στόχος. Και ο στόχος ήταν θαυμάσιος. Να προσφέρουν σε αυτούς τους ανθρώπους, που

“Θα πρέπει το YEN να φροντίσει για την προστασία της ανταγωνιστικότητας του συμβατικού πλοίου, αφού αυτό σήμερα αποτελεί τη μοναδική αξιόπιστη λύση για αδιάκοπη συγκοινωνία χειμώνα καλοκαίρι σε όλα τα νησιά.



Κάτι που στην περίπτωση του HIGHSPEED 1 δεν έπραξε, με άγνωστες για την ώρα παρενέργειες”

◀ ζουν απομονωμένοι, τη δυνατότητα ενός πλωτού νοσοκομείου. Είναι ένα πολύ ωραίο όραμα, μόνο που εκείνοι που το σκέφτηκαν δεν υπολόγισαν πως θα χρειάζονταν και κάποια χρήματα που δεν τα διέθεταν...

Οπότε και τα έφαγαν;

– Σε κάθε μεγάλο έργο ακούγεται ότι κάποιος έφαγε χρήματα. Κι όταν έγινε η Εθνική οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης τα ίδια έλεγαν, πλην όμως εμείς την έχουμε και τη χαίρομαστε. Μήπως και για το Μετρό σήμερα τα ίδια δεν θα πουν; Φυσικά μόλις τελειώσει θα καταλάβουν την αξία του.

Η Εθνική οδός όμως έγινε. Και το μετρό, κι αυτό πιθανώς να γίνει! Το ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ όμως δεν έγινε τίποτα. Το όραμα δεν υλοποιήθηκε!

– Και δυστυχώς μάλλον δεν θα υλοποιηθεί ποτέ!

ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ;

– Εδώ έχουμε κλασικό παράδειγμα των αποτελεσμάτων που προκύπτουν όταν διάφοροι, που δεν είναι αρμόδιοι, θέλουν να διαχειρίζονται πλοία. Είτε αυτοί είναι η Τράπεζα, είτε το Κράτος, είτε διάφοροι τοπικοί παράγοντες. Αποδεικνύεται, πως τέτοιου είδους σχήματα με τη δημιουργία Εταιρειών Λαϊκής Βάσης από ανθρώπους που δεν έχουν σχέση με τον κλάδο, δεν περπατάνε!

Και βέβαια “αγνοούνται” και εδώ οι εισπράξεις από την τελευταία περίοδο δρομολόγησης του πλοίου!

– Φυσικό επακόλουθο της κακής διαχείρισης που ανέφερα πιο πάνω!

ΑΝΑΜΦΙΣΒΗΤΗΤΑ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ!

Ποια είναι η θέση σας σχετικά με τη ναυτολόγηση αλλοδαπών στα ελληνόκτητα πλοία;

– Στην ακτοπλοία είναι φυσικά γνωστό, πως είναι ο μόνος τομέας της ελληνικής ναυτιλίας που οι θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών συνεχώς αυξάνονται. Εδώ οι εργαζόμενοι παίρνουν σύνταξη από τον ίδιο εργοδότη.

Δεν μιλάμε για την ακτοπλοία αλλά γενικά για το θέμα που έχει προκύψει στην ελληνική ναυτιλία. Θα σας είναι γνωστό, πως οι πρόσφατες ρυθμίσεις του YEN έχουν δυσμενιστεί και τις δύο πλευρές!

– Πιστεύω ότι το ζητούμενο είναι η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Μόνο μέσα από την ανάπτυξη θα λυθούν και τα προβλήματα απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Θα γνωρίζετε ίσως ότι στο πλοίο ΑΝΑΦΗ που καίγεται αυτή τη στιγμή στη ράδα Πειραιά, οι αλλοδαποί με την πρώτη λάντζα βγήκαν στη στεριά, ενώ οι Έλληνες παραμένουν στο πλοίο, για να σβήσουν τη φωτιά αλλά και να βρουν τον Α’ μηχανικό που αγνοείται.

– Όχι, δεν το γνωρίζω...

Πώς το σχολιάζετε;

– Είναι φυσικό για τους Έλληνες ναυτικούς να στείλουν έξω τους ανεκπαίδευτους, για να μην κινδυνεύσουν.

Η έκβαση του ατυχήματος θα ήταν διαφορετική, αν αντί για 20 αλλοδαπούς το ΑΝΑΦΗ είχε άλλους 20 Έλληνες ναυτικούς;

– Αυτό δεν μπορώ να το ξέρω. Όμως είμαι βέβαιος, ότι η αξία του πλοίου που θα διασωνόταν θα ήταν μεγαλύτερη. Άλλωστε δεν νομίζω πως αμφισβητεί κανείς ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι ο καλύτερος στον κόσμο.

Ούτε και ότι ο κολοσσός της Ελληνικής Ναυτιλίας δεν θα είχε δημιουργηθεί χωρίς τη συμβολή του Έλληνα ναυτεργάτη. Γι’ αυτό και υπάρχει χρέος να επιλυθούν τα προβλήματά του.

ΤΟ ΠΙΟ ΚΑΛΟΤΑΞΙΟ ΠΛΟΙΟ –ΕΞΩ ΤΑ ΔΙΚΑ ΜΟΥ– ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΠΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ!

Ποιο από τα πλοία σας αγαπάτε περισσότερο;

– Α, δεν μπορώ να σας απαντήσω. Όλα το ίδιο.

Αφήνουμε τα δικά σας έξω. Υπάρχει κάποιο πλοίο από αυτά που ταξιδεύουν σήμερα, ας πούμε στο Αιγαίο, που θα θέλατε να είναι δικό σας;

– Από ποια πλευρά;

Από όποια θέλετε. Επειδή σας αρέσει στο μάτι, επειδή σας συναγωνίζεται καλά, είτε για κάποιον άλλο λόγο!

– Εμένα μου αρέσουν όλα τα πλοία που είναι καλοτάξιδα!

Και αυτά ποια είναι; –εξαιρούνται φυσικά τα δικά σας.

– Του Πειραιά;

Ή και της Ραφήνας...

– Το πιο καλοτάξιδο πλοίο της Ραφήνας είναι το ΜΠΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣ!

(Από άνθρωπο που έχει μεγαλώσει μέσα στην ακτοπλοία)



δεν περιμέναμε να ακούσουμε και τίποτα άλλο.)

Της Ραφήνας και του Πειραιά ή μόνο της Ραφήνας;

– Αυτή τη στιγμή δεν μου έρχεται στο νου πλοίο του Πειραιά τόσο καλοτάξιδο όσο αυτό. Ίσως και να μην υπάρχουν!

Υπάρχει κάποιος πλοίαρχος που να του έχετε ιδιαίτερη συμπάθεια;

– Δεν μπορώ να ξεχωρίσω κανέναν. Γενικά θα έλεγα για όλους, πως είναι άνθρωποι φιλόξενοι και ντόμπροι! Αυτό μόνο! Φυσικά δεν θα αναφερθώ στις ικανότητές τους. Είναι γνωστές σε όλους!

ΠΕΡΙΜΕΝΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ ΑΠΟ... ΑΛΛΟΥΣ

Πώς σχολιάζετε την πρόθεση του κυρίου Παναγόπουλου να δρομολογήσει τα καινούργια SUPERFAST στην Κρήτη;

– Ο κύριος Παναγόπουλος είναι γνωστός και καταξιωμένος επιχειρηματίας του χώρου. Η κίνηση που έκανε στην Ιταλία ήταν ριψοκίνδυνη και αιφνίδιασε πολλούς. Θα μπορούσε να έχει αποτύχει, πλην όμως πέτυχε και δικαιώθηκε.

Θα έλεγα ότι προσωπικά την κίνηση αυτή την περίμενα από άλλα γνωστά και ισχυρά ονόματα του χώρου με πολύ μεγάλη πείρα. Ο κύριος Παναγόπουλος δημιούργησε νέα κίνηση προς την Ελλάδα από ανθρώπους που θα ήθελαν να ταξιδέψουν με ένα τόσο όμορφο και γρήγορο πλοίο. Έφερε την Ελλάδα πιο κοντά στην Ευρώπη και γι’ αυτό είναι άξιος συγχαρητηρίων.

Βέβαια πολύ πιθανόν να ακολουθήσουν και άλλοι, αλλά ο πρωτοπόρος ήταν ο κύριος Παναγόπουλος. Και βλέπω θετικά την πρόθεσή του να δρομολογήσει πλοία προς την Κρήτη. Πιστεύω πως μπορεί να προσφέρει πολλά και στην “εσωτερική”, ας πούμε, ακτοπλοία.

Εσείς θα δρομολογούσατε πλοία σας για την Κρήτη;

– Φυσικά!

Από τα υπάρχοντα;

– Τα σημερινά πλοία μας έχουν αγοραστεί ειδικά για τις Κυκλάδες. Είναι κατάλληλα για τα λιμάνια των Κυκλάδων. Όπως και τα πλοία που πηγαίνουν στην Κρήτη είναι φτιαγμένα για την Κρήτη. Ούτε εκείνα μπορούν να πάνε στις Κυκλάδες, ούτε και τα δικά μας στην Κρήτη.

Το άνοιγμά σας, με την αγορά τριών πλοίων μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, σχολιάστηκε ποικιλοτρόπως. Μπορούμε να πούμε μάλιστα πως αντιμετωπίστηκε και με κάποιο σκεπτικισμό από την “πίτσσα”.

– Δεν συμφωνώ καθόλου. Από τη στιγμή που υπήρχε η υποδομή, τα πρακτορεία, το όνομα, η εμπειρία από την τριαντάχρονη παρουσία μας στην ακτοπλοία, και βέβαια και η οικονομική δυνατότητα, ήταν μάλλον φυσικό. Εμείς πήραμε την απόφαση να επεκταθούμε. Εξετάσαμε όλες τις δυνατότητες. Θα μπορούσαμε να επενδύσουμε σε κά-



ποιο άλλο τομέα, όπως για παράδειγμα σε γη, σε τουριστικές επιχειρήσεις, ή κάπου αλλού. Τελικά αποφασίσαμε να επενδύσουμε στο χώρο της ακτοπλοίας, που έχουμε μια παράδοση και που τον γνωρίζουμε καλύτερα από κάθε άλλον!

HIGHSPEED 1: Η ΔΕΕΠ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ!

Ας φτάσουμε και στο φλέγον ζήτημα των ημερών που λέγεται δρομολόγηση ταχύπλων σκα-

φών στις Κυκλάδες –δηλαδή HIGHSPEED 1. Καταρχάς σας έχει απασχολήσει εσάς η δρομολόγηση τέτοιων πλοίων;

– Φυσικά και μας έχει απασχολήσει, αλλά θα έλεγα πως δεν έχουμε καταλήξει σε ένα οριστικό συμπέρασμα ακόμη για τον τύπο των σκαφών που είναι ο πιο κατάλληλος, ούτε βέβαια αν οικονομικότερα η δρομολόγηση τέτοιων πλοίων είναι εφικτή και συμφέρει.

–Για το συγκεκριμένο πλοίο είναι γνωστό πως η

καριέρα του στην Αδριατική δεν ήταν επιτυχής. Πιστεύετε πως στο Αιγαίο θα έχει καλύτερη τύχη;

–Σίγουρα όχι και εξηγή γιατί.

Το συγκεκριμένο πλοίο δεν ναυπηγήθηκε εξαρχής με τεχνικές προδιαγραφές, ώστε να ανταποκρίνεται στις συνθήκες που επικρατούν στο Αιγαίο απ’ ενός αλλά και για τα λιμάνια προσέγγισής του απ’ ετέρου, όπως αυτά υφίστανται αυτή τη στιγμή.

Είναι λάθος να προσπαθεί κάποιος να προσαρμόσει τα λιμάνια να εξυπηρετούν ένα πλοίο, αντί να ναυπηγήσει το ίδιο το πλοίο στις ανάγκες των λιμανιών.

Φυσικά εγώ δεν είμαι κατά της νέας τεχνολογίας πλοίων, αλλά θα πρέπει να προβληματίσει πολύ το YEN κατά πόσον μπορεί ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου να εξυπηρετήσει το σύνολο των ελληνικών νησιών, κάτι ανάλογο που προσφέρει το συμβατικό πλοίο σήμερα.

Και εδώ διερωτώμαι, εάν προβώ σε αντικατάσταση κάποιου πλοίου μου με νέας τεχνολογίας πλοίο αντίστοιχο του HIGHSPEED 1, το YEN θα με απαλλάξει των άγονων νησιών που εξυπηρετώ μέχρι σήμερα, δίνοντάς μου δρομολόγια μόνο για τα γόνιμα νησιά και μάλιστα μπροστά από δρομολογημένα συμβατικά πλοία;

Μόνο έτσι εάν ξεκαθαρίσουν τα πράγματα, σου δίνεται η δυνατότητα να κάνεις υπολογισμούς και μελέτες για τέτοιου είδους επενδύσεις, για να μην έχεις την τύχη των catamaran της Πειραιϊκής ANE.

Πάντως νομίζω ότι μέχρις ότου βρεθεί ο κατάλληλος νέας τεχνολογίας τύπος πλοίου που θα ανταποκρίνεται σε όλα τα ελληνικά νησιά, ιδιαίτερα στα Κυκλαδονησιά, θα πρέπει το YEN να φροντίσει για την προστασία της ανταγωνιστικότητας του συμβατικού πλοίου, αφού αυτό σήμερα αποτελεί τη μοναδική αξιόπιστη λύση για αδιάκοπη συγκοινωνία χειμώνα καλοκαίρι σε όλα τα νησιά. Κάτι που στην περίπτωση του HIGHSPEED 1 δεν έπραξε, με άγνωστες για την ώρα παρενέργειες.