

# ΝΙΚΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ Κέρδος δίχως

# ρίσκο ίσον νίκη χωρίς δόξα

## ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ GIANT

Η ναυαρχίδα του στόλου. Σύντομα θα ενταχθεί στην Tsavliris και δεύτερο mega ρυμουλκό



«Ο πατέρας μου ήρθε από τη Μικρά Ασία. Μετά τη Μικρασιατική καταστροφή. Με έναν θείο του και άλλα μέλη της οικογένειάς του εκμεταλλεύονταν στον Πειραιά ένα μικρό ρυμουλκό, το ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΑΣ, δέκα μόλις ίππων. Ήταν ακόμη έφηβος. Λίγο αργότερα, πήγε στην Αγγλία και εργάστηκε σε εφοπλιστικά γραφεία, ενώ μετά τον πόλεμο ξεκίνησε δική του δουλειά με φορτηγά.»

**Το ξεκίνημα με τα ρυμουλκά πότε έγινε;**

«Πολύ αργότερα, το 1965. Εντυπωσιάστηκε από κάποια γεγονότα που συνέβησαν τότε, στον τομέα των ναυαγισμάτων και μαγεύτηκε απ' τον χώρο. Υπήρξε μια περίπτωση παρόμοια με του ΔΥΣΤΟΣ και άλλα συμβάντα που του προκάλεσαν το ενδιαφέρον. Τότε λοιπόν, κάποια στιγμή, στην Αγγλία βγήκε σε πλειστηριασμό ένα μεγάλο ναυαγοσωστικό του Ναυαρχείου και το πήρε. Αμέσως, απέκτησε κι άλλα, συνολικά τριάντα ρυμουλκά. Τότε, ήμασταν η μεγαλύτερη σε αριθμό εταιρεία ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών στον κόσμο.»

**Εκείνη την εποχή η δουλειά για τα ρυμουλκά ήταν καλύτερη;**

«Ναι! Καταρχήν υπήρχαν λίγοι «παίκτες» στην Ελλάδα οι οποίοι συμμετείχαν στο «παιχνίδι» αυτό. Η Ελλάδα είχε πιο πολλή δουλειά.»

**Δούλευε μεγάλος αριθμός ρυμουλκών στην Ελλάδα;**

«Όχι, τα περισσότερα δούλευαν πάντα έξω. Η Ελλάδα ήταν μικρή αγορά σε σχέση με το εξωτερικό, όμως η εταιρεία μπόρεσε να δουλέψει έξω, γιατί πήρε όλη την ελληνική πελατεία, έγινε γρήγορα γνωστή, εισχώρησε εύκολα στην αγορά που κυρίως την κατείχαν Ολλανδοί και Γερμανοί.»

**Φαίνεται ότι κάποιος μπορούσε πιο εύκολα να πετύχει κάτι τέτοιο τότε, παρά σήμερα.**

«Σίγουρα, το cost of entry στην αγορά αυτή τότε ήταν πολύ μικρότερο, σε αντίθεση με σήμερα που είναι πάρα πολύ δύσκολο να μπεις. Αλλά και η Ελλάδα τότε ήταν υπό ανάπτυξη. Εξελιχθηκε ο κλάδος, υπήρχαν μονοπωλιακές κοινοπραξίες ρυμουλκών. Αργότερα αναπτύχθηκαν τοπικοί παράγοντες και μειώθηκε για μας η δουλειά στην Ελλάδα.»

**Η δραστηριότητα με τα φορτηγά σταμάτησε;**

«Όχι. Συνεχίσαμε να έχουμε φορτηγά παράλληλα, είχαμε δεκαέξι φορτηγά. Είχαμε δύο συγκροτήματα, ένα ρυμουλκών και ένα φορτηγών κάτω από την ίδια αιγίδα, κάτι που υπάρχει και σήμερα.»

**Ναι, αλλά για κάποιο διάστημα δεν είχατε φορτηγά. Γιατί;**  
«Όχι ακριβώς. Μετά την κρίση του 1980-85 μεταβίβασαμε τα περισσότερα πλοία μας σε φιλικά γραφεία με μορφή συμπλοικησιών.»

## Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

**Πόσα εμπορικά πλοία έχετε σήμερα;**

«Μια εταιρεία του Ομίλου έχει τρία Bulk Carriers και ο Όμιλος μας συμμετέχει σε ναυτιλιακές επενδύσεις σε άλλες ε- ▶

Ο Όμιλος Τσαβλίρης έχει μια ιστορία τριάντα δύο ετών στον τομέα των ναυαγισμάτων. Έγινε όμως ευρύτερα γνωστός τελευταία στον Ελλαδικό χώρο -γιατί είναι ήδη ιδιαίτερα γνωστός στον διεθνή χώρο- με τις επιτυχείς ανελκύνσεις της πυραυλακάτου ΚΩΣΤΑΚΟΣ και του ΕΓΓ/ΟΓ ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ. Η εταιρεία που ίδρυσε ο αείμνηστος Αλέξανδρος Τσαβλίρης μπήκε σε άλλη πορεία με την εκμετάλλευση των ρωσικών ρυμουλκών -σύντομα θα προσθέσει άλλο ένα στον στόλο της. Ο λόγος στον κύριο Νίκο Τσαβλίρη που με τους αδελφούς του Γιώργο και Ανδρέα συνεχίζουν το έργο του πατέρα τους. Στη συνέντευξη που ακολουθεί δίνει το στίγμα των μελλοντικών εξελίξεων στον τομέα του. Επίσης αναφέρεται στην πολύκροτη υπόθεση **λαθρεμπορίου πετρελαίου** που μέχρι σήμερα έχει ζημιώσει το Δημόσιο με οκτώ δισεκατομμύρια δραχμές και αποκαλύπτει άγνωστες πτυχές. Καυτηριάζει την **αδράνεια της Πολιτείας** η οποία «*ρίχνει λάδι στη φωτιά, δεν τηρεί τους νόμους, δεν αστυνομεύει, δεν μεριμνά για τον κλάδο, δεν απαντά στις επιστολές προβληματισμών μας, επομένως δεν ενδιαφέρεται*»...



**“Είμαστε η μεγαλύτερη ναυαγοσωστική εταιρεία στον κόσμο. Διότι: Έχουμε τα περισσότερα ναυαγοσωστικά σε μόνιμους σταθμούς. Είμαστε οι κυριότεροι ναυλωτές ρυμουλκών ναυαγοσωστικών και Supply Ships**



**από οποιονδήποτε άλλον, στις διάφορες εργολαβίες που αναλαμβάνουμε. Από οικονομικής άποψης. Είμαστε πρώτοι. Ο ετήσιος τζίρος μας είναι μεγαλύτερος από τον τζίρο όλων των άλλων ελληνικών εταιρειών μαζί!”**

ταιρείες. Πάντως, ένας από τους λόγους που τότε σταμάτησε η δραστηριότητα στα εμπορικά πλοία, ήταν ότι μεγάλωσε πάρα πολύ η εταιρεία των ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών.”

**Και ποια είναι η θέση της εταιρείας σήμερα;**

“Είμαστε η μεγαλύτερη ναυαγοσωστική εταιρεία στον κόσμο. Διότι: Έχει τα περισσότερα ναυαγοσωστικά σε μόνιμους σταθμούς. Είμαστε οι κυριότεροι ναυλωτές ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών και Supply Ships από οποιονδήποτε άλλον, στις διάφορες εργολαβίες που αναλαμβάνουμε. Από οικονομικά στοιχεία, Lloyds και λοιπά, είμαστε οι πρώτοι. Αναλαμβάνουμε το μεγαλύτερο αριθμό ναυαγιαρέσεων Lloyd's Open Form από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία στον κόσμο. Ο ετήσιος τζίρος μας είναι μεγαλύτερος από τον τζίρο όλων των άλλων εταιρειών μαζί.”

**Ποιοι είναι οι μόνιμοι σταθμοί ναυαγοσωστικών που έχετε;**

“Έχουμε το **TSAVLIRIS GIANT**, το μεγαλύτερο ναυαγοσωστικό στον κόσμο, 40.000 ίππων, στο Βόρειο Ατλαντικό (Αζόρες). Το **TSAVLIRIS CHALLENGER** στην Ερυθρά θάλασσα (Τζιμπουτί), το **LEOPARD** στο Νότιο Ατλαντικό (Cape Verde Islands) και το **ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ** στην Ανατολική Μεσόγειο (Πειραιάς). Αυτοί είναι οι μεγάλοι μας σταθμοί. Βέβαια έχουμε και άλλα πέντε έξι μικρότερα που δεν έχουν μόνιμη βάση. Επίσης, έχουμε συνεργασία και με άλλες εταιρείες τοπικές και χρησιμοποιούμε μονάδες τους όταν χρειάζεται.”

#### Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΡΩΣΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

**Εξηγήστε μας ακριβώς τι είδους συνεργασία υπάρχει για τα ρωσικά ρυμουλκά.**

“Να σας πω για τα **GIANT** και **CHALLENGER**. Αυτά ανήκουν στο ρωσικό Ναυτικό και είναι ενταγμένα σε μας με μία σχέση joint - venture (κοινοπραξία). Είναι σύμβαση εκμετάλλευσης στηριζόμενη στο leasing.”

**Υπάρχει πρόβλεψη κάποια στιγμή να τα αγοράσετε; Ή να σταματήσουν οι Ρώσοι τη συνεργασία;**

“Όχι. Θα είναι απλώς μονίμως leased. Το έχουμε συζητήσει και σήμερα, η Ρωσία δεν πουλάει. Άλλωστε και τότε που είχαμε τη διένεξη υπήρξε αγοραπωλησία, έγινε εξαγωγή και αυτό δεν θεωρήθηκε από το ρωσικό Δημοσίο σύννομο. Το θέμα είχε φτάσει μέχρι τη ρωσική Βουλή, που ουσιαστικά δεν υπήρχε -θυσάστε.”

**Γιατί ακριβώς δημιουργήθηκε το θέμα; Αφού η αγοραπωλησία απαγορεύεται, πώς έγινε;**

“Όλοι νομίσσαμε πως η συναλλαγή ήταν νόμιμη. Τελικά δεν απεδείχθη το αντίθετο - πάντως το ρωσικό ναυτικό δεν συμφωνούσε με το αρχικό σχήμα. Πάντως ούτε κανείς εκεί δικάστηκε, ούτε πήγε φυλακή, ούτε ανακρίσεις έγιναν. Όλα όσα γράφτηκαν δεν ήταν αλήθεια. Απλά δεν επιτρεπόταν να γίνει αγοραπωλησία. Όταν τελικά βρήκαμε μια βιώσιμη λύση με τους ανθρώπους, έπαψαν να υπάρχουν οποιεσδήποτε κατηγορίες.”

**Είναι δυνατόν άλλωστε να είχε κλαπεί ένα πλοίο από το ρωσικό Ναύσταθμο, έχοντας 43 υπογραφές ναυάρχων και υποναυάρχων που πιστοποιούσαν την -τότε- πώληση; Είναι δυνατόν να κλέψεις το ΕΛΜΗ από τον Ναύσταθμο της Σαλαμίνας;**

**Η λύση τελικά ποια ήταν;**

“Κοιτάξτε, εμείς πήγαμε εκεί, βρήκαμε μια άκρη και τους είπαμε: «Γιατί φωνάζετε; Τα θέλετε ή όχι;» Εκείνοι απάντησαν ότι δεν τα χρειαζόντουσαν, αφού ο ρόλος τους, με τη λήξη του ψυχρού πολέμου, έπαψε να υφίσταται. Όμως ήθελαν να διατηρήσουν την ιδιοκτησία -παραχωρώντας την εκμετάλλευση σε μεγάλη αναγνωρισμένη επιχείρηση. Τους προτείναμε τότε να τα βγά-

λουμε εμείς στην εμπορική αγορά. Εμείς δεν είχαμε αντίρρηση να μην το αγοράσουμε, εφόσον η πώληση δεν ήταν νόμιμη, και προτείναμε ένα joint - venture με leasing για δώδεκα χρόνια για τα **GIANT** και **CHALLENGER**.

Μια παρόμοια σχέση υπάρχει για το **LEOPARD** με το ουκρανικό Ναυτικό, πάλι με profit sharing, δηλαδή συμμετοχή τους στα κέρδη. Έτσι, ιδρύσαμε μια ξεχωριστή εταιρεία, την **Tsavliris Russ**.

Θα πρέπει να σας πω ότι, λόγω της μέχρι τώρα άφογης σχέσης που υπάρχει, από το επόμενο έτος η **Tsavliris Russ** θα εκμεταλλεύεται άλλο ένα ναυαγοσωστικό πλοίο, αδελφό του **FOTIY KRYLOV**, το **NIKOLAI CHICKER**, 40.000 ίππων. Η σύμβασή μας έλεγε ότι θα μας το έδιναν εφόσον οι δυο πλευρές ήταν ικανοποιημένες από τις μέχρι τότε σχέσεις τους.”

**Πού θα “σταθμεύει” αυτό;**

“Μάλλον στη Νότια Αφρική (Κέιπ Τάουν).”

**Ποιο είναι το κόστος ενός τέτοιου πλοίου σε σημερινές τιμές;**

“Για το **TSAVLIRIS GIANT** που είναι το μεγαλύτερο στον κόσμο, ίσως 20 δισεκατομμύρια δραχμές.”

**Άλλες εταιρείες σαν και τη δική σας δεν ενδιαφέρονταν για τα πλοία αυτά;**

“Όχι. Ο κλάδος μας είναι σε κρίση. Παράλληλα με τη δική μας ανάπτυξη κάποιες άλλες εταιρείες, παραδοσιακές, συρρικνώθηκαν και δεν εργολαβούνται σε καλή κατάσταση. Πώς λοιπόν να ενδιαφερθούν για τα ρωσικά πλοία;”

**Πόσες εταιρείες του Ομίλου σας απασχολούνται με τα ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά;**

“Τρεις συνολικά. Υπάρχει η Α.Γ. Τσαβλίρης & Υιοί που έχει στην ιδιοκτησία της τα πλοία με ελληνική σημαία (όπως το **ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ**), η **Tsavliris Salvage International** που κάνει τις εργολαβίες διεθνώς και η **Tsavliris Russ** η οποία εκμεταλλεύεται τα ρωσικά ρυμουλκά.”

**Πόσες μονάδες έχετε συνολικά;**

“Είναι επτά ιδιόκτητα και τρία τα συμβεβλημένα.”

#### ΠΟΤΕ ΘΑ ΕΠΕΜΒΟΥΜΕ ΕΜΕΙΣ

**Πέρα από τους μόνιμους σταθμούς που προαναφέρατε, σε ποια άλλα μέρη του κόσμου δραστηριοποιείστε;**

“Παντού, σε όλο τον κόσμο. Εμείς στον πελάτη δεν λέμε ποτέ όχι. Όπου υπάρχει ατύχημα, κάποια ανάγκη, εμείς πηγαίνουμε. Όταν δεν έχουμε δικό μας, στέλνουμε πλοίο τοπικής εταιρείας με την οποία έχουμε συμβληθεί και είναι συνεργάτης μας. Πηγαίνει ομάδα ανθρώπων ειδικών αεροπορικών, με τον κατάλληλο εξοπλισμό, που χρησιμοποιεί τοπικά ρυμουλκά για μια επιχείρηση. Μας παίρνεις δηλαδή τηλέφωνο όταν έχεις πρόβλημα, οπουδήποτε στον κόσμο, και εμείς αναλαμβάνουμε τα πάντα. Εμείς είμαστε το One Stop Shop!”

**Πότε ένα πλοίο, μια εταιρεία, θα απευθυνθεί στον Όμιλο Τσαβλίρη;**

“Σε δύο περιπτώσεις. Πρώτον: όταν διαπιστώσει ότι κάτι συμβαίνει που μπορεί να οδηγήσει σε πρόβλημα ή ατύχημα λίγο αργότερα. Τότε απευθύνεται σε μας και χωρίς οικονομική επιβάρυνση, εμείς δίνουμε συμβουλές και μεθοδεύουμε το πακέτο που ίσως χρειαστεί κατά περίπτωση.

Δεύτερον: όταν το πλοίο πάθει ατύχημα εάν, παραδείγματος χάριν, καθίσει, εκραγεί, συγκρουστεί, εγκαταλειφθεί. Τότε εμείς σπεύδουμε αμέσως με δικά μας μέσα ή συμβεβλημένα ρυμουλκά και παρέχουμε τη βοήθεια που απαιτείται.”

**Πόσο συχνά στις επιχειρήσεις που αναλαμβάνετε,**



Το **ΚΩΣΤΑΚΟΣ**, μόλις έχει ανελκυστεί από την Εταιρεία Τσαβλίρη. “Αν η ανέλκυση δεν πήγαινε τόσο καλά, μπορεί και να χάναμε ένα δισεκατομμύριο δραχμές...” λέει ο κύριος Τσαβλίρης

**δέχεστε τον όρο “no cure, no pay”; (Σ.σ.: καμία αμοιβή χωρίς ωφέλιμο αποτέλεσμα)**

“Σχεδόν πάντοτε, έχουμε περίπου είκοσι πέντε συμβόλαια τον χρόνο που πραγματοποιούνται και κατά μέσον όρο δέκα το χρόνο που δεν γίνονται. Δηλαδή, εμείς σπεύδουμε, ξοδεύουμε και τελικά η δουλειά δεν γίνεται, οπότε δεν πληρωνόμαστε.”

**Την ευθύνη της διοίκησης του Ομίλου Τσαβλίρη ποιος την έχει;**

“Έχει Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο εγώ και τα αδέρφια μου δεν συμμετέχουμε, δηλαδή δεν ανήκουμε στην οργανική σύνθεση, όμως συμμετέχουμε στις αποφάσεις και ιδιαίτερα σε θέματα πολιτικής. Υπάρχουν άνθρωποι πεπειραμένοι, πολλά χρόνια στις εταιρείες, στελέχη, προϊστάμενοι και αυτό όλο το σύστημα δουλεύει μόνο του με ή χωρίς εμάς. Άλλωστε η δομή της εταιρείας περιέχει όλη τη γκάμα του σύγχρονου μανάτζμεντ με προϊστάμενο τον κύριο Φώντα Κωνσταντινίδη, έναν πολύ καλό διευθυντή.”

**Απ’ ότι γνωρίζουμε σας αρέσουν τα σπόρ, έτσι;**

“Ακριβώς. Κάνω σχεδόν τα πάντα. Από το να τρέξω μααραθώνιο, έως να κολυμπήσω γύρω γύρω τις Φλέβες. Θεωρώ τον εαυτό μου sportsman, κάνω οκτώ με δέκα σπορ. Πιστεύω ότι ο αθλητισμός είναι μεγάλη υπόθεση. Έχετε πάει με ποδήλατο μέχρι το Σούνιο;”

**Αυτοκίνητο δεν οδηγείτε;**

“Βεβαίως, Range Rover. Στην πραγματικότητα όμως το θεωρώ χάσιμο χρόνου. Προτιμώ να διαβάξω στο πίσω κάθισμα ενός ταξί.”

**Διακοπές προβλέπονται;**

“Μου αρέσει η Ελλάδα. Προσπαθώ να φεύγω από μία εβδομάδα κάθε καλοκαιρινό μήνα.”

**Η διάρθρωση του προσωπικού της εταιρείας πώς έχει γίνει;**

“Έχουμε τις εξής ομάδες: την Ομάδα Κρούσεως που αποτελείται από αρχιπλοίαρχους, αρχιμηχανικούς, αρχιδύτες, ηλεκτρολόγους, τεχνικούς, που είναι ανά πάσα στιγμή έτοιμη να πάει στο περυσιατικό. Έχουμε έτοιμα διαβήτρια, βίτζες, χρήματα, βαλίτσα για να φύγουν αμέσως.

Έχουμε την Ομάδα Συντηρήσεως που προσέχει τον εξοπλισμό μας, τα μηχανήματά μας ή τα συνοδεύουν, εάν πάνε μαζί. Όμοιες Ομάδες έχουμε -σε συνεργασία- στο εξωτερικό. Αυτοί έχουν σχέση με μας, δεν μας ανταγωνίζονται. Υπάρχουν βέβαια και τα πληρώματα των ρυμουλκών. Όλοι αυτοί έχουν επιλεγεί με τον ιδανικότερο τρόπο.”

#### ΚΡΙΤΗΡΙΟ Η ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ

**Η πείρα της Τσαβλίρης πόσο μεγάλη είναι;**

“Πολύ μεγάλη. Έχουμε κάνει τόσες δουλειές. Πρέπει να σας πω ότι οι σημερινές απαιτήσεις είναι πολύ μεγαλύτερες, σε σχέση με τότε που μπήκαμε εμείς στον χώρο. Σήμερα, για να αναλάβεις μια δουλειά, χρειάζεται πολύ μεγάλη τεχνογνωσία, α-

φού κάθε πλοίο έχει τη δική του ιδιαιτερότητα. Ένα Container Ship, για παράδειγμα, ή ένα Gas - Carrier δεν είναι απλό πράγμα να πάει ο μαστρο-Μήτσος να το πιάσει. Εκεί χρειάζονται ειδικοί εμπειρογνώμονες, συνεργασία με πανεπιστήμια όπου γίνονται οι απαραίτητες μελέτες. Όταν γίνεται μια δουλειά στη θάλασσα, στη στεριά υπάρχει η απαραίτητη υποστήριξη από επιστήμονες. Δεν έχει καμία σχέση με το παρελθόν. Όταν βέβαια αποκτήσεις τεχνογνωσία, οι δουλειές έρχονται μόνες τους. Πάντως για μια νέα εταιρεία θα ήταν υπερβολικά δύσκολο να ξεκινήσει -πέρα από τα πανάκριβα περιουσιακά στοιχεία και τον εξοπλισμό. Γι’ αυτό και δεν ξεκινάει καμία καινούργια εταιρεία.”

**Είναι μια τεράστια περιουσία λοιπόν και η τεχνογνωσία.**

“Ασφαλώς. Ακόμα και το κατάλληλο team για να δημιουργηθεί είναι πολύ δύσκολο. Το κριτήριο για να σου δώσουν δουλειές όπως το **ΚΩΣΤΑΚΟΣ** ή το **ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ** δεν είναι μόνο το οικονομικό. Έχει σημασία ποια είναι η ποιότητα της εργασίας. Τώρα αναλαμβάνουμε μια ανέλκυση στην Καλκούτα με κόστος δέκα εκατομμυρίων δολαρίων.”

**Πόσο σημαντική είναι η προστασία του περιβάλλοντος στις δραστηριότητες μιας εταιρείας σαν τη δική σας; Ρωτάμε, γνωρίζοντας την ενεργό συμμετοχή σας στην Helmera.**

“Εμείς ως εταιρεία δίνουμε τεράστια σημασία. Είναι η φιλοσοφία μας και το αποδεικνύουμε άλλωστε και στις δουλειές μας. Θεωρώ πολύ σημαντικά τα θέματα απορρύπανσης όπου έχουμε συνεργαστεί και με ειδικούς του χώρου γι’ αυτόν το σκοπό. Η αποφυγή μιας ρύπανσης είναι πρωταρχικό μέλημα. Άλλωστε και οι διεθνείς νόμοι μάς δίνουν την ευχέρεια να επιλέξουμε ανάμεσα στη σωτηρία του περιβάλλοντος και ενός πλοίου που κινδυνεύει. Δεν θα είχα αντίρρηση αυτό να θεσπιστεί όχι ως ευχέρεια αλλά ως υποχρέωσή μας. Όσο για την Helmera, πραγματικά συμμετέχω. Άλλωστε και ο

αδελφός μου Γιώργος είναι Πρόεδρος στην Cythera και τα παιδιά μου είναι μέλη πολλών περιβαλλοντικών οργανώσεων”.

**Πόσα παιδιά έχετε;**

“Δύο κόρες. Η Κλαίρη σπουδάζει στην Αμερική και η Αλεξάνδρα είναι μαθήτρια στο Κολέγιο.”

**Πώς αισθάνεστε, εσείς και οι συνεργάτες σας, όταν μια επιχείρηση έλθει εις πέρας;**

“Όλοι οι άνθρωποι που δουλεύουν εδώ, που είναι τόσα χρόνια όλοι -μόνο στη δική μας εταιρεία - κάποιος έχουν πάνω από είκοσι πέντε χρόνια, είναι πολύ ειδικευμένοι και αγαπούν την εταιρεία. Οι εταιρείες φτιάχνονται από τους ανθρώπους τους. Δεν μπορείς άλλωστε να εμπιστευθείς σε οποιονδήποτε να σου φτιάξει μια ομάδα για να βγάλει το **ΚΩΣΤΑΚΟΣ**, και αν’ αυτού να το χάσει, μαζί με ένα ή δύο δισεκατομμύρια δραχμές! Και εμείς κι αυτοί είμαστε υπερήφανοι για τη δουλειά μας. Και αυτοί δουλεύουν για τη δόξα που δίνει αυτή η συναρπαστική δραστηριότητα.”

**Είναι γοητευτική η δουλειά σας;**

“Ασφαλώς! Τι να σας πω. Πώς αισθάνθηκα όταν είδαμε να βγαίνει το **ΚΩΣΤΑΚΟΣ**; Ή όταν καταφέραμε να βγάλουμε το **ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ** με πολύ λιγότερα χρήματα, σε λιγότερο χρόνο, χρησιμοποιώντας απλές και έξυπνες λύσεις; Σε αντίθεση, το εμπορικό πλοίο το βαριέμαι. Η δική μας δουλειά κρύβει κινδύνους, ρίσκο. Εάν στο **ΚΩΣΤΑΚΟΣ** δεν πήγαιναν όλα τόσο καλά, μπορεί και να χάναμε 1 δισεκατομμύριο δραχμές, όπως είπα. Το να κερδίζεις χωρίς ρίσκο όμως είναι σαν να νικάς χωρίς δόξα.”

#### ΣΕ ΚΡΙΣΗ Ο ΧΩΡΟΣ

**Είπατε νωρίτερα ότι ο χώρος περνάει κρίση. Πού οφείλεται αυτό;**

“Οι μεγάλες εταιρείες που είχαν αναπτυχθεί, είχαν πολλά έξοδα, μεγάλες επενδύσεις που δεν ήταν πάντα καλές, υπολειπόμενες, υπόκεινταν σε φορολογίες ευρωπαϊκών χωρών, κάτι που δρούσε ανασταλτικά. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν τοπικές εταιρείες που ανέπτυξαν την ιδέα του μεγάλου ρυμουλκού. Στην Αυστραλία, για παράδειγμα, δεν υπάρχει ναυαγοσωστικό, με τον χαρακτήρα που ξέρουμε. Υπάρχουν όμως καμιά εικοσιπενταριά ρυμουλκά, μεγάλα και τόσο εξοπλισμένα που κάνουν την ίδια δουλειά. Έτσι, δεν υπάρχει ανάγκη να πάει να σταθμεύσει ο Ολλανδός, για παράδειγμα. Τα ατυχήματα βέβαια σε αριθμό έχουν μειωθεί. Πέρασε η εποχή του αναξιοπλοίου πλοίου. Πόσες δουλειές γίνονται, νομίζετε; Εμείς έχουμε είκοσι πέντε δουλειές τον χρόνο, ενώ όλες μαζί είναι εκατό.”

**Ισχύει και για σας η κρίση;**

“Κοιτάξτε, εμείς θα διαχωρίσουμε τη θέση μας, αφού τα ρωσικά ρυμουλκά που καταφέραμε να έχουμε έχουν αλλάξει το τοπίο. Αυτά είναι πλοία που κανείς ιδιώτης ή κράτος δεν θα επένδυε ποτέ για να φτιάξει. Σήμερα, για να γίνουν, θέλουν 75 ε-



Η ρυμούλκηση του πλωτού γεωτρήσανου **JACK BATES** από το Πρίντζι στο Ρότερνταμ. Η μεγαλύτερη ρυμούλκηση που έχει γίνει ποτέ στον κόσμο!

**“Εάν εξυγιανθεί ο χώρος, υπάρχει μέλλον. Αλλιώς δεν θα υπάρξει ανάπτυξη. Η Ελλάδα είναι ο χώρος όπου καταλήγουν όλα τα «παλιορμουλκά» της Ευρώπης. Ευτυχώς, πέρασε ο νόμος της 20ετίας. Στον αντίποδα, στο εξωτερικό υπάρχει υγιής ανταγωνισμός, κτίζονται ρυμουλκά πανάκριβα με ακριβό ναυολόγιο. Οι ελληνικές εταιρείες, εάν θέλουν, μπορούν να μπουν στο παιχνίδι. Οι συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ευνοούν. Εμείς άλλωστε βαδίζουμε πάντα με τα τέσσερα «Κ»: Κεφάλαιο, Κόπος, Κίνδυνος, Κέρδος”**



**Η πλωτή δεξαμενή SUPER BACINO (έκτασης ίσης με τέσσερα γήπεδα ποδοσφαίρου) ρυμουλκήθηκε από τη Γένοβα στην Τουζλά της Τουρκίας από το TSAVLIRIS GIANT, με μέσω όρο ταχύτητας 4,5-5 κόμβους. Η δεξαμενή μήκους 350 μέτρων, πλάτους 100 μέτρων, βυθίσματος 25 μέτρων και βάρους 100.000 τόννων ρυμουλκήθηκε για 1.500 μίλια σ' ένα ταξίδι που διάρκεσε από το τέλος Ιουλίου έως 15 Αυγούστου 1997. Η αξία για την οποία ασφαλίστηκε η δεξαμενή για κινδύνους κατά τη ρυμούλκηση της ήταν εκατό εκατομμύρια δολάρια**

κατομμύρια δολάρια το καθένα. Μόνο ένα κράτος που λειτουργούσε με άλλα κριτήρια, όπως η τότε Σοβιετική Ένωση, θα τα έφτιαχνε.

Η εξυγιανθεί η δική μας είναι ότι τα εκμεταλλευόμαστε με ένα λογικό leasing που εξυμνείται και τους Ρώσους, αφού αυτοί δεν θα είχαν τι να τα κάνουν, ενώ από την άλλη μεριά έχουμε μιά σχετικώς μικρή οικονομική επένδυση. Ε, αυτό δεν μπορούν να το έχουν άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες, οι οποίες μέσα στα προβλήματά τους δεν είχαν τη δυνατότητα να πάρουν τα ρωσικά ρυμουλκά.”

**Με άλλες εταιρείες, διεθνώς, συνεργάζεστε;**  
 “Εμείς συνεργαζόμαστε με όλους σε όλα. Όταν μας τυχαίνει μια δουλειά, επιδιώκουμε να την πάρουμε, να έχουμε την ευθύνη, τη δόξα, το κέρδος. Ποτέ όμως δεν αποφεύγουμε τη συνεργασία με κάποιον, εάν πρέπει, δηλαδή, για το καλό του κινδυνεύοντος πλοίου. Εάν, για παράδειγμα, πάθει κάτι ένα πλοίο και εμείς είμαστε μακριά, ενώ ο ανταγωνιστής είναι πιο κοντά, ερχόμαστε σε επαφή μαζί του, συνεργαζόμαστε για το καλό του πλοίου. Είναι υποχρέωσή μας και νομική και ηθική.”

**Έχουμε γενικά λειτουργικές σχέσεις. Επιπλέον, εμείς βοηθάμε και τα τοπικά ρυμουλκά, γιατί μερικές φορές από τη συνεργασία τους, κλείνεις μια δουλειά. Εάν ένα πλοίο πάθει κάτι στη Σουμάτρα, και υπάρχει ένας ντόπιος με τον οποίο έχουμε ξανασυνεργαστεί, αυτός λειτουργεί ως προπομπός δικός μας, παρότι αυτός δεν μπορεί να αναλάβει τη δουλειά, αφού είναι μεγάλη. Λέμε τότε στον πλοιοκτήτη ότι θα είμαστε κοντά του σε τρεις ημέρες, αλλά ένα τοπικό θα είναι εκεί σε λίγες ώρες. Έτσι, όλοι ωφελούνται.”**

**Οι αμοιβές για τις δουλειές σας πώς καθορίζονται;**  
 “Υπάρχουν τα σχετικά σωστικά συμβόλαια τα οποία προβλέπουν διαιτητικές διαδικασίες. Άλλες φορές συμφωνείς εκ των υστέρων ή, όπου είναι δυνατόν, η τιμή καθορίζεται εξαρχής. Σε γενικές γραμμές πάντως είμαστε ικανοποιημένοι.”

**Η ΔΙΑΜΑΧΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ “ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ”**

Εδώ και αρκετό καιρό υπάρχει μια διαμάχη μεταξύ της “Ένωσης Πλοιοκτητών και Εφοπλιστών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών πλοίων ο “Άγιος Νικόλαος” και της δικής σας “Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυ-

**μουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων” στην οποία προεδρεύετε εσείς και συμμετέχει η Εταιρεία Μάτσα. Τι ακριβώς έχει συμβεί;**

“Πρόκειται για την πρώτη Ένωση Ρυμουλκών «Σαρωνικός» που αποτελείται βασικά από κάποια πρώην μέλη μας τα οποία αποχώρησαν, λόγω επαγγελματικών διαφορών. Στην ουσία, δεν πρόκειται για επαγγελματίες του χώρου. Σε γενικές γραμμές η στάση ορισμένων είναι απαράδεκτη, χαλάει την αγορά, καταστρέφει την εν Ελλάδι υποδομή, κλονίζει το κύρος όλου του κλάδου. Εμείς, ως Ένωση, έχουμε διαμαρτυρηθεί για ό,τι συμβαίνει, όμως δεν έχουμε καν λάβει απάντηση στις επιστολές μας. Σε αντίθεση, οι άλλοι συνδιαλέγονται και απολαμβάνουν προστασίας ή και ασυλίας από κάποιον. Δεν λέω ότι φταίει ο συγκεκριμένος υπουργός, κι αυτός ίσως να είναι θύμα των μηχανισμών, όπως και άλλοι που πέρασαν από τη θέση του.”

**Πώς “χαλάνε” την αγορά;**  
 “Πρώτα απ’ όλα να σας πω ότι αυτή η διαγωγή δεν είναι τυχαία. Είναι «στημένα» όλα αυτά. Από κάπου υπάρχει προστασία. Όταν η Ένωσή μας γράφει επιστολή στο Υπουργείο Οικονομικών και ζητά την κατάργηση του αφορολόγητου πετρελαίου, εσείς τι νομίζετε; Μας συμφέρει το ατελές αλλά καταργήστε το. Γιατί, ενώ είναι μικρός συντελεστής κόστους, από την άλλη γίνεται λαθρεμπορία πετρελαίου! Κινδυνεύει όλος ο κλάδος!

Εάν δημοσιευτεί στις εφημερίδες ότι τα ρυμουλκά κάνουν λαθρεμπόριο, θίγομαι και εγώ! Το αποτέλεσμα ποιο είναι; Αφού έχουν οφέλη από εκεί, ενώ κέρβουν από αλλού—από τα πληρώματα με “κλειστούς μισθούς” και τσάμπα υπερωρίες από υπερτιμολογήσεις με προμήθειες στους πράκτορες που υπερβαίνουν το 70%, από τους πιλότους με τα “δώρα” τους κ.λ.π.—κλέβουν από παντού.”

**Εσείς τα έχετε καταγγείλει όλα αυτά;**  
 “Βεβαίως! Αφού παλαιότερα είχε πάει η Εισαγγελία στους πιλότους και τους πήρε τα λογιστικά βιβλία. Τελικά όμως το θέμα αποσιωπήθηκε όπως όλα στην Ελλάδα. Τώρα είχαμε την ιστορία και με τα πετρέλαια. Άλλα ρυμουλκά αγοράζουν μισοτιμής πετρέλαιο που κλέβουν τα στέπια από τα πλοία. Άλλα πάλι κάνουν λαθρεμπόριο το δικό τους transil πετρέλαιο—δηλαδή το χρεώνονται—και μετά το δίνουν στα βυτία—για λαμιά! Επειδή λοιπόν έχουν όλα αυτά τα κέρδη και δεν έχουν τα α-

νάλογα έξοδα γι’ αυτό και «χτυπάνε» τις δουλειές. Εμείς δηλαδή που είμαστε τόσο καλή εταιρεία διεθνώς, δεν μπορούσαμε να μειώσουμε και ουσιαστικά χαθήκαμε από τον Πειραιά. Και εμείς και ο Μάτσας. Βγήκανε οι “μπταικόμηδες”.

**Πώς η εταιρεία τάδε έχει τόσα ρυμουλκά στον Πειραιά; Έκανε λαθρεμπόριο! Πολλά ρυμουλκά από αυτά είναι δοχεία για πετρέλαιο! Το Υπουργείο Οικονομικών δεν ακούει; Τους λέμε «καταργήστε την ατέλεια στο πετρέλαιο, να σας πληρώσουμε φόρο».** Εφόσον δεν το καταργεί, η κατάσταση διαιωνίζεται. Γι’ αυτό υπάρχει η αρρωστημένη κατάσταση στον Πειραιά, με τις μεγάλες εκπτώσεις και οι υγιείς εταιρείες εμποδίζονται να εργαστούν. Τι να κάνω; Εμένα δεν μου πάει να βάλω τις γαλότσες και να πάω νύχτα να βάλω τη μάσκα για το πετρέλαιο.”

**ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΚΩΦΕΥΕΙ!**

Αυτό είναι το ένα σκέλος, γιατί οι διαμαρτυρίες σας προς το Υπουργείο, απ’ ότι έχουμε δει αφορούν και άλλα πράγματα. Εμμέσως, μιλήσατε για υποστολή σημαίας.

“Ναι, απελήσαμε ότι θα αλλάξουμε σημαία, για να μειώσουμε το κόστος μας, ώστε να μπορούμε να δουλέψουμε, κι ας μη δουλεύουμε εδώ. Με σύνθεση δεκατέσσερα άτομα σ’ ένα ναυαγοσωστικό εμείς δεν βγαίνουμε εάν δεν πάμε να βοηθήσουμε το COSTA CLASSICA, αφού το Υπουργείο δεν τηρεί τον νόμο και αφήνει να πάει ένα απλό ρυμουλκό λιμένος—γιατί αυτοί δεν διαθέτουν ναυαγοσωστικά—χωρίς άδεια και να χάνουμε την αμοιβή. Πώς θα ζήσει το ναυαγοσωστικό; Μπορείτε εσείς να βάψετε το αυτοκίνητό σας κίτρινο και να κάνετε τον ταξιτζή;”

**Δεν υπάρχει η σχετική νομοθεσία; Τι ακριβώς δεν τηρήθηκε;**

“Βεβαίως υπάρχει. Και στην προκειμένη περίπτωση της προσάραξης στα Κύθηρα πήγε ρυμουλκό από τον Πειραιά. Αλλά είναι και θέματα α-



σφαλείας. Εδώ, σ’ άλλη περίπτωση, στείλανε ρυμουλκό να κάνει δουλειά κι αυτό πήρε φωτιά και «καβαλήσανε» το κινδυνεύον πλοίο για να σωθούν! Το διανοείτε; Σε άλλη περίπτωση πάλι πήρε φωτιά τάνκερ στις εγκαταστάσεις πετρελαίου και το ρυμουλκό επιφυλακής βρέθηκε άδειο, χωρίς πλήρωμα. Σ’ αυτά όλα η πολιτεία ρίχνει λάδι στη φωτιά. Η πολιτεία δεν τηρεί τους νόμους, δεν αστυνομεύει, δεν μεριμνά για τον κλάδο, δεν απαντά στις επιστολές προβληματισμών μας, επομένως δεν ενδιαφέρεται.”

**Εσείς άλλο μέσο αντίδρασης, πέρα από την αποστολή των διαμαρτυριών σας, δεν έχετε;**

“Ναι. Να πάρουμε τα δίκαια και να πάμε στο Υπουργείο! Άλλα επειδή αυτό εμείς δεν το κάνουμε, συνεχίζουμε έτσι κι όπου βγει. Πείτε ότι είμαι ρομαντικός ή εκτός πραγματικότητας, αλλά εγώ έτσι έχω μάθει να κάνω. Όπως και όταν υπέγραψαν για τη συλλογική σύμβαση των πληρωμάτων ναυαγοσωστικών με αυτούς.”

**Δηλαδή;**

“Όπως σας είπα, αυτοί δεν έχουν κανένα ναυαγοσωστικό, δηλαδή πλοίο με τα δεκατέσσερα άτομα σύνθεση, το ακριβό, που σταθεμεί και περιμένει. Έχουν ρυμουλκά λιμένες με πέντε άτομα σύνθεση. Πέρα από κάθε λογική λοιπόν, το Υπουργείο συζητήσε και επικύρωσε με αυτούς τη συλλογική σύμβαση για τα ναυαγοσωστικά, τη δική μας σύμβαση! Και δέχτηκαν αύξηση 14% ενώ οι υπόλοιποι ναυπηγοί πήραν 7-8%!!!”

**Το Υπουργείο έπαψε να αναγνωρίζει εσάς και αναγνωρίζει εκείνους; Πόσα σκάφη έχουν οι δύο ενώσεις;**

“Έτσι μου φαίνεται! Εμείς μάλλον δεν υπάρχουμε. Αλλά, σε σκάφη ναι, εκείνοι έχουν περισσότερα, αρκετά από τα οποία είναι μικρά και πολλά παρωπλισμένα. Αλλά τα ακριβά, με μεγάλο κόστος είναι σε εμάς. Ξέρετε τι γίνεται; Αυτοί δεν έχουν σκοπό να εφαρμόσουν τη συλλογική σύμβαση. Μου το είπαν άλλωστε προσωπικά: “Αυτή η σύμβαση έγινε για σένα, εμείς δεν θα την τηρήσουμε. Εσένα θέλουμε να διώξουμε». Οπότε, οι νόμιμες εταιρείες καταστρέφονται. Υπογράφονται συμβάσεις από ανθρώπους που δεν τους αφορά και οι οποίοι ούτε ως ή άλλως δεν θα τις εφαρμόσουν. Γι’ αυτό καταφεύγουμε και στο Συμβούλιο Επικρατείας.”

**Η δική σας εταιρεία ακολούθησε αυτές τις πρακτικές;**

“Ασφαλώς όχι. Αντιθέτως τολμήσαμε και ξεκαθαρίσαμε τα πράγματα. Γι’ αυτό και δεν μπορούμε να “σταθούμε” στο λιμάνι. Ουσιαστικά εξυγιάνση σημαίνει αυτοκτονία”.

**Τι περιμένετε από την πολιτεία;**

“Να υποστηρίξει τον κλάδο μας! Τα ναυαγοσωστικά πρέπει να υπάρχουν για το περιβάλλον, για τη διάσωση, για το Αιγαίο. Οι Τούρκοι λένε ότι δεν έχουμε ασφάλεια... Άλλες χώρες πληρώνουν τις ιδιωτικές εταιρείες για να έχουν ναυαγοσωστικά και εμείς τα διώχνουμε. Εάν οι εταιρείες δεν μπορούν οικονομικά να σταθούν, τις επιδοτούν. Και εγώ με τον Μάτσα είμαστε εδώ χωρίς κέρδος και μας στραγγαλίζουν.

Και, αν είναι δυνατόν, ενώ ήδη τον αφήνεις να παρνομεί σε τόσα, τον αφήνεις να πάει να βγάλει και το COSTA CLASSICA με αμοιβή μόνο 7.000 δολάρια, ενώ έπρεπε να πληρώσει με το Lloyds Form 1.700.000 δολάρια... Γιατί το έκανε; Για να μην τα πάρουμε εμείς ή κάποιο άλλο ναυαγοσωστικό. Ας μην είμαστε εμείς. Ας είναι κάποιο άλλο. Ναυαγοσωστικό όμως.”

**Πώς βλέπετε το μέλλον του κλάδου;**

“Εάν εξυγιανθεί ο χώρος, υπάρχει μέλλον. Αλλιώς

δεν θα υπάρξει ανάπτυξη. Η Ελλάδα είναι ο χώρος όπου καταλήγουν όλα τα «παλιορμουλκά» της Ευρώπης. Ευτυχώς, πέρασε ο νόμος της εικοσαετίας (ο οποίος ισχύει και στα άλλα πλοία της εμπορικής μας ναυτιλίας). Στον αντίποδα, στο εξωτερικό υπάρχει υγιής ανταγωνισμός, κτίζονται ρυμουλκά πανάκριβα με υψηλό ναυολόγιο. Οι ελληνικές εταιρείες, εάν θέλουν, μπορούν να μπουν στο παιχνίδι. Οι συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ευνοούν. Εμείς άλλωστε—ως εταιρεία—βαδίζουμε πάντα με την συνισταμένη των τεσσάρων Κ: Κεφάλαιο, Κόπος, Κίνδυνος, Κέρδος. Το ξέρετε ότι σήμερα δεν υπάρχει κανένα Ναυαγοσωστικό υπό Ελληνική σημαία που να σταθεμεί εκτός Ελλάδος. Ούτε ένας Έλληνας ναυπηγός! Δεν χάνονται μόνο θέσεις εργασίας, συνάλλαγμα κ.λ.π.—χάνεται η υποδομή και η τεχνολογία. Τελικά χάνεται κάθε προοπτική. Απορώ πως οι παράγοντες του κλάδου επέτρεψαν τέτοια κατάντια.”

**ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ**

**Από τις πρόσφατες δουλειές σας ποιες θα λέγαμε ότι ήταν οι μεγαλύτερες;**

“Δεν νομίζω ότι μπορούμε να μην αναφερθούμε στο ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ και στο ΚΩΣΤΑΚΟΣ που ήταν μεν πολύ μεγάλες, απαιτούσαν όμως και ιδιαίτερες γνώσεις, προσοχή και μελέτη. Ήταν δε και πολύ ενδιαφέρουσες από πλευράς εμπειριών. Προ ημερών, στις 16 Οκτωβρίου, είχαμε και το ΕΥΒΟΪΚΟΣ—δεξαμενόπλοιο 150.000 τόννων που συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη—μια τεράστια ναυαγίαρση και έργο απορρύπανσης. Από τις ρυμουλκίσεις, θα ξεχώριζα τη ρυμούλκηση του αμερικανικού πλωτού γεωτρίπανου JACK BATES από το Πρίντζι στο Ρόττερταμ αλλά και της πλωτής δεξαμενής, της μεγαλύτερης στον κόσμο της SUPER BACINO από τη Γένοβα στην Τουρκία.”

**Ας έρθουμε σε κάτι άλλο, επίσης επίκαιρο. Στην Πάτρα οι πλοιοκτήτες ανηδρόν στην υποχρεωτική χρήση ρυμουλκών από τα πλοία τους.**

“Στην Πάτρα η κατάσταση είναι υγιής. Υπάρχουν τρία ρυμουλκά, το δικό μας, του Μάτσα και το τοπικό, με καλή συνεργασία. Τώρα οι πλοιοκτήτες έχουν το σκεπτικό τους, μπορεί να έχουν και δικίο. Ας δούμε όμως τη φιλοσοφία του θέματος. Δεν θέλουν να πληρώνουν τα ρυμουλκά, όμως εάν καταργηθεί αυτό, τα ρυμουλκά θα φύγουν και η Πάτρα θα μείνει χωρίς ρυμουλκά. Είναι σωστό; Και αν χρειαστεί κάτι ένα πλοίο, μια διάσωση ή ρυμούλκηση, τι θα γίνει;”

**Κλείνοντας, να ρωτήσουμε τον Νίκο Τσαβλίρη πώς του άρεσε να δισκεδάξει.**

“Με το να χαιρόμαι την οικογένειά μου, μια καλή παρέα με φίλους. Να κάνω σπορ μέσα στην όμορφη φύση είναι πάντως η μεγάλη μου αγάπη.

Εάν με ρωτούσατε τι θα προτιμούσα: να είμαι ο μεγαλύτερος εφοπλιστής ή ο καλύτερος αθλητής, εγώ θα διάλεγα τον αθλητή.”

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΟΥΜΑΣ**

**Φωτ.: ΧΡΗΣΤΟΣ ΙΑΤΣΗΣ ΑΝΤΙ-ΤΕ**



32 χρόνια συμπληρώθηκαν από την ίδρυση της Tsavliris