

Ιδανικά πλοία δεν είναι τα νεότευκτα!

ΦΩΤ. ANDONIS MAMILLOS

Τον συναντήσαμε στο νέο πλοίο της ANEK, το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ, λίγες ημέρες πριν από την ολοκλήρωση της μετασκευής του. Μέσα από αυτή τη συνέντευξη ο πρόεδρος του δ.σ. της κρητικής εταιρείας προαναγγέλλει νέα διαδικασία για αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας και δηλώνει υπέρ της απελευθέρωσης των εσωτερικών γραμμών, αφού «εμείς δεν έχουμε να φοβηθούμε τίποτα». Επιβεβαιώνει τις επαφές του με τον εφοπλιστή Περικλή Παναγόπουλο και την πρόθεση ίδρυσης νέας Ένωσης στην ακτοπλοΐα και καταθέτει τον προβληματισμό του για τα νεότευκτα



Πόσο κόστισε το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ, κύριε Βαρδινογιάννη;

- «Όπως γνωρίζετε, αγοράσαμε δύο πλοία από την Ιαπωνία, το HERCULES και το RAINBOW BELL με τίμημα συνολικά 115.000.000\$.

Από εκεί και πέρα είχαμε προϋπολογίσει για τη μετασκευή του ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ένα ποσό γύρω στα 4 δισ. δραχμές, αλλά όπως φαίνεται δεν θα ξεπεράσουμε τα 3,1 δισ. δρχ. Αυτό αποδεικνύει τη νοικοκυροσύνη της εταιρείας για την οποία πολλές φορές έχω μιλήσει. Άλλωστε, όλες οι αναθέσεις πέρσαν από εμένα. Από το άλφα μέχρι το ωμέγα.»

Και ακολουθεί το RAINBOW BELL.

- «Το πλοίο αυτό είναι εξαιρετικό. Έχει ταχύτητα 26,5 κόμβους και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη μετασκευή, απλώς προσθήκη περισσότερων κρεβατιών και κοινόχρηστων χώρων.»

Σε ποια γραμμή θα δραστηριοποιηθεί;

- «Να είστε βέβαιοι ότι θα πάει σε μια πολύ καλή γραμμή.»

Τι νόημα έχει η ολιγοήμερη δρομολόγηση του ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ στα Δωδεκάνησα; Μήπως πρόκειται για επίδειξη ισχύος;

- «Όχι, δεν έχει τέτοιο νόημα. Απλώς πρέπει να αντικατασταθεί για λίγο το ΠΡΕΒΕΛΗ, για να κάνει το δεξαμενισμό του. Ίσως το πλοίο κάνει και κάποια δρομολόγια στα Χανιά.»

Σε ποια λιμάνια των Δωδεκανήσιων θα μπορέσει να προσεγγίσει το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ;

- «Θα πάει όπου μπορεί! Και μετά θα "διπλώσει" το ΣΟΦΟΚΛΗ Β στη γραμμή της Τεργέστης.»

Γιατί αυτή η αλλαγή του ονόματος, αντί του αρχικού ΚΡΗΤΗ V;

- «Μα δεν είναι μόνο αυτό. Προσωρινά έχουμε ονομάσει και τα νεότευκτα που κατασκευάζουμε στη Νορβηγία ΚΡΗΤΗ ΙΙΙ και ΚΡΗΤΗ ΙV. Θέλουμε το όνομα του πλοίου να το συνοδεύει. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, ας πούμε. Πολύ μεγάλο πλοίο και πολύ μεγάλο όνομα στη σύγχρονη ιστορία μας. Το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ είναι δική μου απόφαση και δίνει, πιστεύω, το μέγεθος. Από την άλλη μεριά σκεφτείτε, εάν ό μη γένοιτο, συμβεί μια ζημιά στο ΚΡΗΤΗ Ι, ας πούμε, και χάσει ένα δρομολόγιο, πρέπει να σιγματιστεί όλη η σειρά των πλοίων μας;»

Τα καλύτερα πλοία σας τα έχετε στη γραμμή της Τεργέστης. Γιατί;

- «Είναι απλό. Η Τεργέστη είναι εκατό μίλια μακρύτερα από την Ανκόνα και για να βγάλουμε το πρόγραμμά μας όπως θέλουμε, με πέντε αναχωρήσεις από Ανκόνα και άλλες τόσες από Τεργέστη κάθε εβδομάδα, πρέπει τα ταχύτερα πλοία να είναι στην Τεργέστη. Με 24-25 μίλια την ώρα βγάζουν το δρομολόγιο και, πιστέψτε με, με πολύ λιγότερα έξοδα. Μόνο από τα καύσιμα κερδίζει η εταιρεία από κάθε πλοίο 3-4 εκατομμύρια δραχμές την ημέρα σε σχέση με τα υπόλοιπα νεότευκτα της Αδριατικής. Το ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β, ας πούμε, θέλει 100 τόνους καύσιμα το 24ωρο, ενώ κάποια άλλα της Αδριατικής φτάνουν τους 175.»

Τότε γιατί οδηγηθήκατε στην παραγγελία των δύο νεότευκτων; Αφού έχετε αποδείξει ότι μπορείτε να βρείτε πλοία σαν το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ή το RAINBOW BELL...

- «Είχαμε δεσμευτεί με την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και την είσοδο στο ΧΑΑ, να προχωρήσουμε σε παραγγελία. Δεν μπορούσαμε να μην το κάνουμε. Θα εισηγηθώ, για τη νέα αύξηση, να αγοράσουμε άλλα δύο ελαφρώς μεταχειρισμένα, όπως το ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ή το RAINBOW BELL. Συμφέρουν από κάθε άποψη.»

Ποια γραμμή θα εξυπηρετήσουν τα δύο νεότευκτα;

- «Θα πάνε στη Βενετία. Έτσι θα έχουμε συνολικά έξι πλοία στην Αδριατική -σε Ανκόνα, Βενετία, Τεργέστη. Πρέπει να σας ενημερώσω πάντως ότι ήδη

το πρώτο τετράμηνο του 2000, είχαμε στην Αδριατική αύξηση 67% στη διακίνηση επιβατών, 75% στα αυτοκίνητα Ι.Χ. και 33% στα φορτηγά. Τα έσοδά μας αυξήθηκαν κατά 40%.»

Το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ θα παραμείνει στο Ηράκλειο;

- «Ναι, αυτό θέλουμε. Έχουμε θεαματική αύξηση στην κίνηση του Ηρακλείου σε σχέση με το 1999. Στο διάστημα Ιανουαρίου-Απριλίου, μεταφέραμε 281.349 επιβάτες, δηλαδή είχαμε μια αύξηση της τάξης του 9,4%, 30.588 αυτοκίνητα Ι.Χ., αύξηση 22,4% και 27.932 φορτηγά, αύξηση 24,1%. Ο ανταγωνισμός προσπαθεί τώρα, με εκπτώσεις όπως ακούω στα ραδιόφωνα, αλλά δεν... φταιώ εγώ! Ποιο πλοίο μπορεί να ανταγωνιστεί το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ; Κανένα! Πας στο λιμάνι και βρίσκεις πάντα θέση, έχει πάντα 1.580 κρεβάτια να πουλήσει, έχει πάντα 800 καθίσματα στο σαλόνι του, έχει πάντα χώρο στο γκαράζ.»

Όμως το ΑΠΤΕΡΑ που έχει "διπλώσει" το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ δεν είναι ανάλογο!

- «Βρείτε μου εσείς άλλο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ! Πού 'ν' το; Τέτοιο πλοίο δεν ξαναγίνεται. Παρ' όλα αυτά δεν υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα. Το ΑΠΤΕΡΑ έχει 800 κρεβάτια, παίρνει 70 φορτηγά, εξυπηρετεί τη μια μέρα. Έχουμε παρατηρήσει ότι για επιβάτες που δεν βιάζονται, προτιμούν να αναβάλουν το ταξίδι τους για μία μέρα ώστε να πάνε με το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, γι' αυτό και το πλοίο παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερη κίνηση από τα άλλα.

Το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ είναι μια ανακούφιση για όλη την Κρήτη. Εξυπηρετεί και τους όμορους νομούς, ας πούμε περιοχές όπως τον Λέρα, Μυλοπόταμο και Πάνω Μυλοπόταμο Ρεθύμνης και άλλες.»

Μια και η κουβέντα στο Ρέθυμνο, σας κατηγορούν

ότι το ΠΡΕΒΕΛΗ, το καλό πλοίο, το πύραυλο από τη γραμμή.

- «Πρώτα απ' όλα και το ΑΡΚΑΔΙ και το ΡΕΘΥΜΝΟ δεν είναι κακά πλοία. Είναι καθ' όλα αξιόπλοα και ασφαλή και προσφέρουν υπηρεσίες, σε καθημερινή βάση. Το ΠΡΕΒΕΛΗ είναι ένα πλοίο με πολλά κρεβάτια και μεγάλο αριθμό πληρώματος. Δεν έβγαίνε στο Ρέθυμνο –ιδιαίτερα το χειμώνα– και έπρεπε η εταιρεία να βρει τρόπο να το εκμεταλλευτεί σωστότερα και να εξυπηρετήσει τη γραμμή του Ρεθύμνου με μικρότερη δαπάνη. Τα έσοδα είναι ελάχιστα και τα έξοδα παραμένουν έξοδα για ένα πλοίο όπως το ΠΡΕΒΕΛΗ.

Δεν το πήραμε επειδή το θέλαμε. Στο Ρέθυμνο, τους μήνες από Ιανουάριο έως Μάρτιο, είχαμε μέσο όρο 180 επιβατών, εκ των οποίων οι 80 φοιτητές...»

Πώς προχωρούν οι συνεργασίες σας με τη ΝΕΛ και τη ΔΑΝΕ; Περάσατε μια περιπέτεια με τη ΝΕΛ...

- «Πιστεύω ότι με τη ΝΕΛ οι σχέσεις έχουν βελτιωθεί. Θέλω να πιστεύω ότι θα συνεχίσουμε με τον αγαπητό φίλο πρόεδρο της εταιρείας και δήμαρχο Μυτιλήνης κύριο Θανάση Γιακαλή και εφόσον παραμείνει αυτός, η ΝΕΛ θα πάει μπροστά. Όπως και η ΔΑΝΕ, στην οποία έχουμε το 45%.

Με τη θέση που πήρε η ΑΝΕΚ, κατορθώσαμε να σώσουμε την εταιρεία μέσα σε ένα έτος, σώθηκαν τα πλοία της εταιρείας, μπήκε σε δρόμο ανάπτυξης χωρίς χρέη, σώθηκαν οι μετοχές των μικροεπενδυτών βιοπαλαιστών, γιατί εκτός από ελάχιστα άτομα που τους επιδικάστηκε ένας αριθμός μετοχών, οι υπόλοιποι είναι βιοπαλαιστές. Μόλις τελειώσουν τα διαδικαστικά του Χρηματιστηρίου, θα πάμε σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου με επενδύσεις σε πλοία ταχύτητας ίσης ή μεγαλύτερης των 25 κόμβων.»

Νέες παραγγελίες;

- «Μόνο εάν δεν βρούμε κάποια καλά μεταχειρισμένα, λίγων ετών με ταχύτητα. Τότε αναγκαστικά θα πάμε σε παραγγελία.»

Πάντως, είναι φανερό ότι δεν συμπαθείτε ιδιαίτερα τα νεότευκτα.

- «Δεν είναι θέμα συμπάθειας. Τα νεότευκτα είναι ακριβά, αλλά κυρίως έχουν πολλά έξοδα, λόγω καυσίμων. Εάν βρούμε ελαφρώς μεταχειρισμένα, ισάξια των νεότευκτων, τότε θα τα προτιμήσουμε.»

Σας άρσσε το ΔΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ;

- «Είναι καλό πλοίο, έχει κίνηση απ' ότι μαθαίνω και πιστεύω ότι θα ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και θα βοηθήσει τη ΝΕΛ στην προοπτική ανάπτυξης της.»

Προτίθεσθε να συμμετάσχετε με μεγαλύτερο ποσοστό στη ΝΕΛ;

- «Εάν χρειαστεί, ναι.»

Πριν από λίγους μήνες όλοι πίστευαν ότι τα έχετε βρει με την G.A. Ferries και ότι θα κατέληγε στην ΑΝΕΚ. Τελικά όμως συμφώνησε με την MFD. Τι ακριβώς έγινε;

- «Με τον κύριο Αγούδημο υπήρξε μια στιγμή ασυνενοησίας. Στο διάστημα αυτό είχε επαφή με την MFD. Του έδωσαν τα διπλάσια χρήματα από εμάς και καλά έπραξε ως επιχειρηματίας. Δεν τον κατηγορώ σε τίποτε.»

Για τα πλοία νέας τεχνολογίας των Κυκλάδων τι βλέπετε;

- «Νομίζω ότι αυτά τα πλοία για να “βγουν” όλον το χρόνο, χρειάζονται για βασικό προορισμό ένα μεγάλο νησί. Το καλοκαίρι τα πράγματα θα είναι καλά, εάν γίνουν συνδυασμοί δρομολογίων. Το χειμώνα, όμως, πιθανόν τέτοια πλοία να μην μπορούν ούτε να μπουν στα λιμάνια! Δεν ξέρω, δεν είμαι και ναυτικός...»

Το BLUE STAR ΙΩΑΚΗ;

- «Αυτό απ' ότι φαίνεται θα εξυπηρετεί καλύτερα, ταιριάζει περισσότερο στις συνθήκες.»

Σε ποιες συνθήκες;

- «Στις συνθήκες των Κυκλάδων.»

Τελικά, υπάρχει μονοπώλιο στις Κυκλάδες;

- «Δεν μπορώ να το πω αυτό εγώ... Και δεν θέλω να φανεί ότι για λόγους ανταγωνισμού παρεμβαίνω

σε γραμμές όπου εμείς δεν πάμε. Ακούω όπως και εσείς τα ΜΜΕ και τις διαμαρτυρίες των φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης για τις Κυκλάδες και τη Σάμο. Αλλά δεν θέλω να πω κάτι γι' αυτό, άσχετο με το τι βλέπω. Είναι θέμα του Υπουργείου να δει εάν μονοπωλούνται οι γραμμές και εξυπηρετούνται ή όχι τα νησιά.»

Πράξατε όμως. Ζητήσατε άδεια σκοπιμότητας με το ΚΑΝΤΙΑ, πλοίο που σίγουρα δεν είναι αυτό που θα φέρει την αναβάθμιση!

- «Πρώτα απ' όλα να σας πω ότι εμείς δεν πήγαμε σε κανέναν. Ήρθαν αυτοί σε εμάς. Ενώ τους τοπικούς παράγοντες, το Υπουργείο Αιγαίου μέσω του δημάρχου και επάρχου Σαντορίνης, και μας ζήτησαν το ΚΑΝΤΙΑ το οποίο ήταν προγραμματισμένο να πάει αλλού. Δεν είχαμε τέτοιο σκοπό. Κάνουμε την αίτηση και εάν δεν εγκριθεί, τότε το ΚΑΝΤΙΑ θα πάει εκεί όπου το είχαμε προγραμματίσει. Όσο για το ίδιο το πλοίο, δεν νομίζω ότι είναι υποδεέστερο άλλων πλοίων που κάνουν σήμερα τη γραμμή της Σαντορίνης. Έχει καλή ταχύτητα, γύρω στους 18 κόμβους, έχει χωρητικότητα, κρεβάτια, καλό service, έχει περάσει όλες τις επιθεωρήσεις, είναι αξιόπλοο.»

Πού ήταν να δρομολογηθεί;

- «Σε γραμμή εκτός Ελλάδος με ξένη σημαία, πράγμα που δεν θέλω να γραφτεί, γιατί δεν έχουμε ακόμη απαντήσει οριστικά. Είμαστε σε συνεχή αλληλογραφία με τον Έλληνα πρέσβη της χώρας που θα πάει να εξυπηρετήσει και θα δούμε τι θα γίνει. Έχει ενδιαφέρον, πάντως, η γραμμή αυτή.»

Είχε προαναγγελθεί η μεγάλη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 120 δις. δραχμές από την ΑΝΕΚ, αλλά δεν πραγματοποιήθηκε. Θα γίνει τελικά εντός του 2000;

- «Στις 25 Ιουνίου θα έχουμε γενική συνέλευση για να αποφασίσουμε την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, η οποία θα γίνει μόνο για τους μετόχους μας. Θα μεταβιβαστεί δηλαδή η περιουσία τους στους ίδιους. →



Το ποσό και η αναλογία νέων μετοχών θα προσδιοριστούν τότε, ανάλογα με την τιμή της μετοχής μας στο Χρηματιστήριο και θα δούμε πόσα χρήματα μπορούν να δώσουν οι μέτοχοί μας.

Την προηγούμενη φορά μείναμε έξω λόγω του Χρηματιστηρίου, εξέπνευσαν οι προθεσμίες. Μας ζήτησαν ενημερωτικό δελτίο, τους στείλαμε, αλλά απάντηση δεν πήραμε! Μια εβδομάδα πριν από τη λήξη της προθεσμίας πήραμε μόνοι μας την απόφαση να μην προχωρήσουμε!»

Ποιος είναι ο σκοπός της αύξησης;

- «Πρώτα απ' όλα η εταιρεία θα ανακουφιστεί από πλευράς δανείων, παρότι το τελευταίο μας δάνειο από την Chase Manhattan είναι σε ευρώ και ήδη βελτίωσε τη θέση μας. Θα έχουμε μεγαλύτερη ευχέρεια ελιγμών και κινήσεων και εάν χρειαστεί θα γίνει και παρέμβαση στήριξης της μετοχής, με νόμιμες διαδικασίες φυσικά.»

Θα προχωρήσετε σε κάποιες εξαγορές;

- «Συνεργασίες ναι, εξαγορές όχι.»

Σε άλλες επενδύσεις;

- «Η ANEK έχει κατά νου να συμμετάσχει με δυναμικό τρόπο σε εταιρείες λαϊκής βάσης όλης της Κρήτης που δεν "περπατάνε" όπως πρέπει λόγω διαφόρων αιτιών. Ήδη έχει μπει με 50% στην εταιρεία εμφιαλώσεως στο Στύλο Αποκορώνου και προχωρούμε σε μεγάλη επένδυση. Μετά την αύξηση του μετοχικού μας κεφαλαίου, θα εξετάσουμε και άλλες.»

Αντιπεριπατείται αυτή τη στιγμή προβλήματα η εταιρεία;

- «Δεν θα έλεγα πρόβλημα. Υπάρχει μια ταμειακή δυσκολία. Δεν θα υπήρχε κανένα πρόβλημα εάν η συνεργαζόμενη τράπεζα (σ.σ.: Chase Manhattan) πολύ καλή συνεργάτιδα και σύμβουλος, μας είχε χορηγήσει το δάνειο που είχαμε ζητήσει από τον Ιανουάριο. Δεν ξέρω για ποιο λόγο καθυστέρησαν, αφού και πρόθεση να βοηθήσουν έχουν και κατανόηση. Εν πάση περιπτώσει λόγω της μετασκευής που κάνουμε οι εκροές είναι μεγάλες, αλλά και οι εισροές μικρότερες λόγω της μειωμένης κίνησης των χειμερινών μηνών. Από εδώ και πέρα θα έχουμε μεγαλύτερα έσοδα, η μετασκευή τελειώσει και θα πάμε καλά.»

Είχατε ξαναμιλήσει στον «Ε» ένα μήνα πριν από την εκλογή σας στη διοίκηση της ANEK και τότε είχατε αναφερθεί στην ανάγκη νοικοκυρέματος της εταιρείας. Σήμερα πόσο έχετε προχωρήσει σ' αυτό τον τομέα;

- «Έχουμε κάνει μεγάλα βήματα αλλά χρειάζονται και άλλα. Το κακό των εταιρειών, ιδιαίτερα των ε-

ταιρειών λαϊκής βάσης, είναι οι διαρροές. Και αυτές έχουν μειωθεί, αφού τα έσοδά μας αυξάνονται, ιδιαίτερα από τη γραμμή της Αδριατικής. Ίδρύσαμε την εταιρεία ANEK Italia στην οποία έχουμε το 51% για τη γενική πρακτόρευση των πλοίων μας στην Ιταλία.

Έτσι λοιπόν υπάρχουν κέρδη και από τις προμήθειες, ενώ με τις σωστές παρεμβάσεις δεν πληρώνουμε τα αστρονομικά ποσά που πληρώνουν άλλοι, όπως 22 ή 23%, συν τα παρανόμως εισπραχθέντα από τους πράκτορες, τα γνωστά "κεφαλιάρικα". Στα φορτηγά αυτοκίνητα η προμήθειά μας είναι 4% αντί 5-8% που πληρώνουν άλλες εταιρείες.

Αλλά και στις εσωτερικές γραμμές έχουμε κάνει σημαντικά βήματα σ' αυτό τον τομέα. Εδώ, άλλη εταιρεία λαϊκής βάσης επιτρέπει μόνο σε έναν πράκτορα της να κόβει εισιτήρια για φορτηγά! Αυτό, τουλάχιστον, γνώριζα μέχρι το 1999. Εάν φέτος διαφοροποιήθηκε δεν το γνωρίζω.»

Ας αλλάξουμε θέμα. Έχετε αποχωρήσει από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας κατηγορώντας το Προεδρείο της. Προσπαθήσατε να εκλεγείτε στην Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και τώρα σχεδιάζετε την ίδρυση νέας Ένωσης. Τι ακριβώς συμβαίνει;

Γιατί να ενοχλήσει εμένα ο κύριος Παναγόπουλος που εξυπηρετώ κατά 99%, πλήρως, τις γραμμές μου;

- «Στείλαμε μια επιστολή, ως ANEK., στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας και ζητήσαμε τη διαγραφή μας. Η Ένωση αυτή δεν είναι μια Ένωση που μπορεί να προχωρήσει ως συμβατικό όργανο της ακτοπλοΐας, παρά μονόπλευρα και εμείς δεν είμαστε διατεθειμένοι να συμμετάσχουμε σε κάτι τέτοιο. Δεν έχουμε αντίρρηση για νέο δ.σ., αρκεί όμως να μην υπάρχει το παλιό καθεστώς, ούτε να έχει την ίδια βαρύτητα η ψήφος της ANEK με την ψήφο ενός καταμαράν, ας πούμε.

Υπήρξε μια επαφή με τον φίλο μου κύριο Περικλή Παναγόπουλο ο οποίος μου ζήτησε να συμμετάσχω στις εκλογές της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. Του είπα ότι είχα φόρτο εργασίας αλλά εκείνος επέμεινε να πάμε στις εκλογές με στόχο να είναι εκείνος πρόεδρος και εγώ αντιπρόεδρος. Τέλος πάντων, εγώ έστειλα τα χαρτιά, συμμετείχα, αλλά δεν εξελέγη. Συνέβησαν αυτά που συμβαίνουν σε τέτοιες περιπτώσεις... Μπήκαν αυτοί που συνήθως μπαίνουν την τελευταία στιγμή και είχαμε αυτό το αποτέλεσμα. Δεν με πειράζει, χαλάλι τους.»

Και προχωράτε σε νέα Ένωση μαζί με τον κ. Παναγόπουλο;

- «Σκέφτηκα να κάνουμε μια Ένωση μαζί με τις συνεργαζόμενες εταιρείες. Με σωστό συμβούλιο και σωστές αποφάσεις. Επειδή θα είναι ένωση καθαρά ακτοπλοΐας δεν θα μπορεί να συμμετάσχει ο κ. Παναγόπουλος, θα μπορεί όμως ο Γεράσιμος, η Strintzis Lines, του ομίλου ΕΠΑΤ.»

Και αν έρθουν και οι Μινωικές ή η MFD να εγγραφούν;

- «Ευχαρίστως θα τους δεχτούμε! Μα ούτως ή άλλως εμείς θέλουμε να συζητήσουμε μαζί τους. Δεν

διαφωνούμε στο να υπάρξει μόνον μια Ένωση, αρκεί να τηρηθεί το "ίσο προς ίσον".»

Υπάρχει μια ταύτιση των απόψεών σας με τον κύριο Παναγόπουλο ο οποίος μπορεί και να επωφθαλμίσει τις δικές σας γραμμές, και όλα με Μινωικές Γραμμές, που ίσως θα περίμενε κανείς να είστε από την ίδια πλευρά, λόγω κοινών συμφερόντων...

- «Χαίρομαι για την ερώτηση, γιατί μου δίνετε την ευκαιρία να πω ότι οι προτεραιότητές μας είναι άλλες. Εγώ ό,τι πιστεύω το λέω. Είμαι σ' όλη μου τη ζωή ασυμβίβαστος και αυτή τη θέση μου την είχα μεταφέρει και στον πρώην υπουργό ΥΕΝ, τον κύριο Σταύρο Σουμάκη. Πάνω απ' όλα μια εταιρεία και κυρίως μια εταιρεία λαϊκής βάσης έχει υποχρέωση να προτάσσει το εθνικό συμφέρον, το καλό του πολίτη, την κοινωνική προσφορά και, τελευταίο το βάζω, να δίνει κι ένα μέρισμα. Πιστεύω ότι αυτή είναι και η άποψη όλων των μελών του δ.σ της ANEK.

Στην περίπτωση ΔΑΝΕ, με τον τρόπο που ενήργησε η ANEK, έκανε και εθνική και κοινωνική προσφορά σώζοντας την εταιρεία, την περιουσία της και τα χρήματα των μικρομετόχων. Δεν περιμένουμε να βγάλουμε λεφτά σε ένα ή δύο χρόνια. Και να δείτε που όλα θα πάνε καλά, παρά τα εμπόδια. Σίγουρα ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας βοήθησε, έτσι πιστεύω ότι θα ενεργήσει και ο νυν υπουργός.»

Κι αν απελευθερωθεί η ακτοπλοΐα και αύριο ο κύριος Παναγόπουλος έρθει στα Χανιά;

- «Δεν θα μας ενοχλήσει εμάς η απελευθέρωση και δεν με απασχολεί εάν έρθει ή όχι ο κύριος Παναγόπουλος στα Χανιά. Άλλα πράγματα πρέπει να διορθωθούν. Να πάσουν να υπάρχουν πλέον "πιέσεις," προς το Υπουργείο. Γιατί να ενοχλήσει εμένα ο κύριος Παναγόπουλος που εξυπηρετώ κατά 99%, πλήρως, τις γραμμές μου; Που φεύγουν από τον Πειραιά κάθε μέρα τρία δικά μας πλοία για Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο και ένα της ΛΑΝΕ για Λασιθί; Ας ενοχληθούν εκείνοι που δεν εξυπηρετούν σωστά τις γραμμές τους!»

Ναι, αλλά εάν έρθουν πλοία που μειώνουν το χρόνο ταξιδιού σε έξι ώρες;

- «Πιστεύω ότι ο τύπος πλοίου που σήμερα διαθέτουμε, δηλαδή των 20-22 κόμβων το πολύ, είναι ο καλύτερος για την Κρήτη. Εμείς κάνουμε οκτώ με εννέα ώρες. Φεύγουμε στις εννιά το βράδυ από τον Πειραιά και είμαστε στις πέντε στα Χανιά. Δεν νομίζω ότι οι λιγότερες ώρες θα εξυπηρετήσουν ούτε τον επιβάτη, αλλά ούτε και το φορτηγό.»

Κατά συνέπεια ούτε τα νέα πλοία των Μινωικών θα εξυπηρετήσουν.

- «Ούτε αυτά, λόγω ωραρίων.»

Εάν απελευθερωθεί η ακτοπλοΐα, τότε ποια εταιρεία θα πηγαίνει στις λιγότερο πλοΐσιες γραμμές ή στις άγονες;

- «Μα γι' αυτό ακριβώς σας μίλησα για εθνικό συμφέρον και κοινωνική πολιτική! Δεν πρέπει να υπάρξει ασυδοσία... Έχουμε αρκετές άγονες γραμμές. Δεν μπορώ εγώ να καθορίσω την πολιτική του Υπουργείου.

Αυτά θα τα δει ο υπουργός, πιστεύω με σωστό μάτι, και θα δώσει τη λύση που απαιτείται.

Πιστεύω όμως ότι εμείς, οι εταιρείες που έχουμε τις λεγόμενες "κερδοφόρες" γραμμές, θα πρέπει να υποχρεωθούμε να εξυπηρετήσουμε και τις άγονες.»

Οι συζητήσεις με τον κύριο Παναγόπουλο επεκτείνονται και πέρα από τα θέματα της Ένωσης;

- «Ο κύριος Παναγόπουλος είναι πραγματιστής, είναι φίλος μου, τον εκτιμώ και δεν το κρύβω, κουβεντιάζουμε. Δεν έχει τελειώσει κάτι για να το πούμε.»

Εκφέτεσε κάποια στιγμή να μειώσετε το χρόνο απασχόλησής σας με την ANEK;

- «Προσπαθούμε να βγάλουμε νέο φυτώριο στελεχών, να μπορεί να περπατάει η εταιρεία με σωστά βήματα, να οδηγηθεί με ιδιωτικά κριτήρια λειτουργίας, χωρίς διαρροές. Αυτή είναι η προσπαθειά μου και μετά βλέπουμε.»

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΣΟΥΜΑΣ