

# Πάνος Λασκαρίδης

## «Η ζωή μου είναι η θάλασσα»

Το όνομά του είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τον εφοπλισμό. Ωστόσο, χάρη στη διορατικότητα, την εργατικότητα και την ορθή σκέψη στις επιχειρηματικές του κινήσεις, ο Πάνος Λασκαρίδης έχει αναδειχθεί σε έναν πολυπράγμονα και δυναμικό άνδρα. Εκτός από στρατηγικός οραματιστής στον χώρο της ναυτιλίας, καταφέρνει να αποτεθεί και πρότυπο σύγχρονου επιχειρηματία διεθνούς βεληνεκούς. Είχαμε την εξαιρετική τιμή, με αφορμή την αποκατάσταση του ιστορικού κτίσματος του Φάρου του Κάβο Μαλέα από το Ίδρυμα «Αικατερίνη Λασκαρίδη», να τον συναντήσουμε στα γραφεία του Ομίλου στην Κηφισιά, για μια κουβέντα εφ' όλης της ύλης. Ουσιαστική, χωρίς επιτήδευση, και πάνω απ' όλα ανθρώπινη

**Κ**ύριε Λασκαρίδη, το όνομά σας έχει συνδεθεί με την πλήρη αποκατάσταση και αξιολόγηση τριών πετρόκτιστων φάρων του Ταϊνάρου, που ήδη έχει ολοκληρωθεί, του Κάβο Μαλέα που έφθασε ήδη στο τέλος, και της Παραπόλας κοντά στις Σπέτσες, του οποίου οι εργασίες δεν έχουν ακόμα ξεκινήσει. Ποιοι λόγοι σας ώθησαν σε αυτό το εγχείρημα; «Ταξιδεύοντας με τους φίλους μας στην Ελλάδα, είχαμε επισκεφθεί πάρα πολλούς φάρους. Δυστυχώς οι περισσότεροι καταρρέουν, τους έχει εγκαταλείψει η Φαρική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση. Ορισμένοι, βέβαια, είχαν ήδη αποκατασταθεί α-

πό το Πολεμικό Ναυτικό. Το Ίδρυμά μας, απ' την άλλη, διαθέτει μια ναυτική βιβλιοθήκη, ενώ προσβλέπει και σε άλλες πρωτοβουλίες γύρω από τα ναυτικά πράγματα. Είπαμε, λοιπόν, μία από αυτές να αφορούν τρεις από τους φάρους αυτούς, εκ των οποίων τους δύο σπουδαιότερους να τους αναλάβουμε και να τους αναστηλώσουμε. Αυτό ξεκίνησε πέρυσι, πρώτα με το Ταϊνάρο, μία δουλειά που κράτησε περίπου εννιά μήνες, ενώ φέτος έγινε με τον Μαλέα. Θα δούμε, όμως, εάν η Παραπόλα θα είναι ο τρίτος φάρος. Υπάρχουν κάποια αρχαιολογικά θέματα εκεί, είναι πολύ μακριά και δύσκολα. Υπάρχουν πάρα πολύ ωραίοι φάροι, οι οποίοι είναι σε πολύ άσχημη κατάσταση. Σήμερα

[11/12/2009], συμπτωματικά παραδίδεται ο Μαλέας στην Υπηρεσία Φάρων του Π.Ν. Στον Μαλέα έγιναν δύο πράγματα. Η μελέτη της αναπαλαίωσης, την οποία είχε ξεκινήσει και χρηματοδότησε ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, και η αναστήλωση, την οποία κάναμε και χρηματοδοτήσαμε εμείς. Τελείωσε, λοιπόν, και έγινε καταπληκτικός». **Αν δεν κάνουμε λάθος, από τους 120 πετρόκτιστους φάρους στην Ελλάδα, έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα μνημεία περίπου οι 32. Από όσα γνωρίζουμε, το Ίδρυμα έχει προγραμματίσει ενέργειες για την ανάδειξη και των υπολοίπων φάρων. Πόσο δαπανηρό και δύσκολο είναι το πρόγραμμα αναστήλωσης των φάρων;** «Υπάρχουν φάροι εξίσου σημα-

ντικοί και σπουδαίοι, γνωστοί και ιστορικοί. Και πράγματι, το Ίδρυμα θα ξεκινήσει μια διαδικασία για να χαρακτηρίσει και πολλούς άλλους. Δεν ξέρω πόσοι θα είναι. Βέβαια δεν είναι και οι 120 για χαρακτηρισμό, αλλά είναι πολλοί αυτοί που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η συγκεκριμένη διαδικασία, να χαρακτηριστούν, δηλαδή, διατηρητέοι και μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς από το Υπουργείο Πολιτισμού και πολλοί άλλοι φάροι, δεν απαιτεί μεγάλη επένδυση. Ωστόσο, το πρόγραμμα της πραγματικής αναστήλωσης είναι πάρα πολύ δύσκολο και πολύ ακριβό, διότι οι θέσεις των φάρων είναι απρόσιτες». **Δηλαδή ποιο ήταν το κόστος της ανακατασκευής τους;** ➤







την ιστορία της περιοχής, άλλος έχει μπλόγκ, εκδίδει βιβλία, λευκώματα. Επειδή γνωριστήκαμε αυτά τα δύο χρόνια με όλους αυτούς τους ανθρώπους, σκεφτήκαμε να συγκεντρώσουμε στο Ίδρυμα όλο το υλικό, ούτως ώστε κάποιος που ενδιαφέρεται ή θέλει να επισκεφτεί ή να διαβάσει για τους φάρους, να γνωρίζει ότι στη Βιβλιοθήκη μας θα βρει αυτό που χρειάζεται. Όλοι έχουν δεχθεί να συμμετάσχουν –και η υπηρεσία των Φάρων– δίνοντάς μας είτε το ίδιο τους το αρχείο είτε αντίγραφα. Η τρίτη πρωτοβουλία είναι ότι και για τους δύο Φάρους, του Μαλέα και του Ταινάρου, θα εκδώσουμε –πιστεύω γύρω στην άνοιξη– ένα μεγάλο ωραίο λεύκωμα, το οποίο θα περιλαμβάνει την περιοχή, την ιστορία της, τα αρχαία και νεότερα χρόνια, την ιστορία των κτιρίων, των αναπαλαιώσεων, κ.λπ.»

**Το γεγονός ότι για την πλήρη οργάνωση και τις εργασίες εμπλέξατε τον κ. Ευταξίοπουλο, έναν αρχιτέκτονα του οποίου το όνομα έχει συνδεθεί με τους αγώνες για τη διατήρηση των προσφυγικών πολυκατοικιών της Λ. Αλεξανδρας, έχει κάποια ιδιαίτερη βαρύτητα για εσάς;**

«Όχι, δεν έχει καμία ιδιαίτερη βαρύτητα. Με τον Δημήτρη Ευταξίοπουλο συνεργαζόμαστε εδώ και πάρα πολλά χρόνια, πολύ πριν γίνει γνωστός. Συνεργάστηκε για την επισκευή και αναστήλωση πολλών νεοκλασικών κτιρίων που είχαμε, όπως ένα παλιό κτίριο της Βιβλιοθήκης στο Ν. Φάληρο, το σπίτι μου το οποίο είναι νεοκλασικό, το νεότερο κτίριο της Βιβλιοθήκης στον Πειραιά. Αυτή είναι η πρώτη ιδιότητα του κ. Ευταξίοπουλου. Η δεύτερη, όμως, και πολύ βασική του ιδιότητα είναι ότι είναι ενθουσιώδης τύπος και απολαμβάνει την ταλαιπωρία, καθώς τόσο ο ίδιος όσο και τα συνεργεία του είναι άνθρωποι που πέρασαν πολλούς μήνες κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες. Και εάν δεν μπορείς να το κάνεις αυτό, δεν μπορείς να αναλάβεις ένα τέτοιο έργο».

**Πριν μιλήσουμε για το Ίδρυμα, θα θέλαμε να μας πείτε ποιος είναι ο**

**εντυπώσις, αλλά και η σχέση σας πλέον με τον ευρύτερο χώρο των Βατίκων;**

«Στον Φάρο του Μαλέα έχω πάει μόνος μου πάρα πολλές φορές πολύ πριν και κατά τη διάρκεια της αναπαλαιώσης. Με τα Βάτικα δεν είχα πολλές άμεσες σχέσεις, ο πατέρας μου, όμως, είχε πάρα πολλούς ναυτικούς από εκεί. Η γνωριμία μας τώρα είναι μέσω του Παναγιώτη Τριπόντικα, ο οποίος με τον σύλλογο, την ιστοσελίδα και το έντυπο που εκδίδει, υποστήριξε πολύ το θέμα του Φάρου, όπως και γενικότερα όλη η περιοχή της Νεάπολης. Αυτή ήταν το «κέντρο» απ' όπου ξεκινούσαν τα εφόδια, οι προμήθειες, οι λάντζες, οι βάρκες και τα ταχύπλοα».

**ΙΔΡΥΜΑ "ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ": «Εκπαιδευτικά σεμινάρια υψηλότερου επιπέδου»**

**Πώς προέκυψε, λοιπόν, το Ίδρυμα «Αικατερίνη Λασκαριδίδου» και τι ακριβώς προσφέρει;**

«Πριν αποκτήσει την ιδιότητα του Ιδρύματος, το 2006, επί πάρα πολλά χρόνια λεγόταν –και ακόμα το λένε– «Βιβλιοθήκη». Το 1955, στο Ν. Φάληρο η μητέρα μου και οι αδελφές της είχαν ξεκινήσει ένα σωματείο που λεγόταν ΧΕΝ, δηλαδή Χριστιανική Ένωση Νεανίδων. Τώρα, βέβαια, δεν είναι πια της μόδας, αλλά επί πάρα πολλά χρόνια ασχολούνταν συνήθως με τις νέες κοπέλες, για να μορφωθούν και να αποκατασταθούν επαγγελματικά. Όταν πέθανε η μητέρα μου το '91, ο πατέρας μου παραχώρησε στη ΧΕΝ, ένα μικρό νεοκλασικό κτίριο για να στεγαστεί εκεί το σωματείο. Τότε ξεκίνησε και μια μικρή βιβλιοθήκη. Είχε προβλεφθεί ένα μέλος της οικογένειας να είναι στο συμβούλιο του σωματείου και έτσι πήγε η γυναίκα μου. Εκείνη, από το '92 που ξεκίνησε μέχρι το 2007 που μεταφερθήκαμε στον Πειραιά, διέυρυνε αυτή τη βιβλιοθήκη και την έκανε ένα πολύ ζωντανό και ενεργητικό φορέα με εκδηλώσεις, ομιλίες, ημερίδες, προγράμματα.

Καθώς περνούσαν τα χρόνια όμως, το κτίριο αυτό αποδεικνύο-

νταν μικρό και ανεπαρκές σε χώρους και διαρρύθμιση. Μεταφερθήκαμε, λοιπόν, το 2006 στον Πειραιά, σε ένα νεοκλασικό κτίριο στη συμβολή των οδών Μπουμπουλίνας και Πραξιτέλους, το οποίο ήταν αρκετά πιο μεγάλο, ωραιότερο και κεντρικό. Δημιουργήθηκε το Ίδρυμα επισήμως με προεδρικό διάταγμα και βέβαια από τότε οι δραστηριότητές αυξήθηκαν πάρα πολύ, τις οποίες μπορείτε να τις δείτε όλες στην ιστοσελίδα μας. Κυρίως είναι εκπαιδευτικής φύσεως: εκπαιδευτικά προγράμματα για σχολεία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, ημερίδες, εκδηλώσεις, σεμινάρια. Επίσης, μία ή δύο φορές τον χρόνο οργανώνονται μία ή δύο πολύ μεγάλες εξορμήσεις όπως επισκέψεις σε σχολεία πυρόπληκτων περιοχών. Φέτος θα γίνουν στην Ήπειρο».

**Ποιος ο ρόλος του Ιδρύματος στον ευρύτερο χώρο του ναυτιλιακού πολιτισμού;**

«Μέχρι τώρα όλη η προϊστορία, η δράση και η επιτυχία του Ιδρύματος αφορούσε κυρίως στον τομέα των ανθρωπιστικών σπουδών και όχι στον τομέα της ναυτιλίας. Όταν συστάθηκε, όμως, το Ίδρυμα, στους σκοπούς του προβλέφθηκε και η ανάδειξη και διαχείριση της ναυτικής μας ιστορίας, της ναυτικής μας κληρονομιάς και παρακαταθήκης. Αυτό, λοιπόν, το ναυτικό τμήμα, όπως λέμε εμείς, ξεκίνησε πολύ αργότερα και τώρα προσπαθεί να αναπτυχθεί. Δεν είναι ακόμη απολύτως ξεκάθαρο τι θα περιλαμβάνει αυτό το κομμάτι, αλλά έχει ήδη ξεκινήσει μία ναυτική βιβλιοθήκη η οποία τώρα αναπτύσσεται, διότι στην Ελλάδα δεν υπάρχουν μεγάλες και δυνατές ναυτικές βιβλιοθήκες. Το δεύτερο όνειρό μας αφορά θέματα της ναυτικής μας παράδοσης. Οι φάροι ήταν ένα από αυτά. Η έκθεση του Βολανή που εγκαινιάστηκε προχθές [9/12/09] με τεράστια επιτυχία, είναι ένα δεύτερο κομμάτι.

Προσωπικά, ασχολούμαι και με το Ναυτικό Μουσείο, είμαι αντιπρόεδρος. Προσπαθούμε να βοηθήσουμε όσο περισσότερο μπορούμε, καθώς το μουσείο είναι σε δύσκολη κατάσταση γιατί δεν έχει χώρους. Επίσης, προσπαθούμε



**«Το ζητούμενο άλλωστε δεν είναι το αν και το πότε θα μας ξεπεράσουν οι Κινέζοι, αλλά να εξακολουθήσει η ελληνική ναυτιλία να μεγαλώνει, να βελτιώνεται, να προσφέρει ναυτεργασία και να παραμένει ανταγωνιστική και μάχιμη»**

σε συνεργασία με πολλούς άλλους φορείς να στηρίξουμε τον τομέα του θαλασσιού περιβάλλοντος. Υπάρχει η HELMEPA, η οποία έχει κάνει εξαιρετική δουλειά. Ωστόσο, εκεί νομίζω πως μπορούμε και εμείς να προσθέσουμε κάποια αξία. Επίσης σχεδιάζουμε πολλά πράγματα που ήδη κάνει το Ίδρυμα στον τομέα των ανθρωπιστικών σπουδών, όπως σεμινάρια, ημερίδες, διάφο-

ρες εκδηλώσεις, τα οποία όμως θα έχουν σχέση με τη ναυτιλία».

**Υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος που επελέγη ο Πειραιάς ως έδρα του Ιδρύματος, δεδομένου ότι το Ίδρυμα απέκτησε και ένα άλλο σημαντικό νεοκλασικό κτίριο, το Μέγαρο Στριγκου; Το τελευταίο συνδέεται με το ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό, καθώς μετά την απελευθέρωση είχε μετατραπεί σε Λέσχη Αξιωματικών...**

«Δύο τρία χρόνια αφού είχαμε μετακομίσει στο καινούργιο μας κτίριο στον Πειραιά, απεδείχθη ότι και αυτό, παρότι πολύ μεγαλύτερο από το πρώτο, είναι τελείως ανεπαρκές. Πρώτον, διότι τα εκπαιδευτικά προγράμματα άρχισαν να αυξάνονται με δραματικούς ρυθμούς και καθώς το Ίδρυμα γινόταν γνωστό, αυξήθηκαν θεαματικά και οι προσφορές βιβλίων στη βιβλιοθήκη μας. ➤



Κάποιοι που μας χάριζε πέντε ή επτά βιβλία, σήμερα μας χαρίζει χίλια, δύο χιλιάδες βιβλία. Το πρώην Μέγαρο Στρίγκου, και έπειτα Γαλλικό Ινστιτούτο, το είχε αγοράσει πριν από τρία χρόνια από το γαλλικό δημόσιο ο αδελφός μου, ο Θανάσης. Εκείνος, λοιπόν, ευγενώς το παραχώρησε στο Ίδρυμα της οικογενείας Πάνου Λασκαρίδη, μέχρι να αποφασίσει αν θα το χρησιμοποιήσει ή θα κάνει κάτι άλλο. Εκεί θα μεταφέρουμε ό,τι δεν χωράει στο κτίριο του Πειραιά και επειδή έχει πολύ ωραίους χώρους, οι πιο μεγάλες εκδηλώσεις θα γίνονται εκεί».

**Η ναυτική βιβλιοθήκη έχει πάνω από 3.000 τίτλους βιβλίων. Ποιους, όμως, μπορεί να ενδιαφέρει;**

«Τη Βιβλιοθήκη, πριν ακόμα αρχίσει να έχει ένα οργανωμένο ναυτικό τμήμα, τη χρησιμοποιούν και την επισκέπτονται πάρα πολλοί από το Πανεπιστήμιο του Πειραιά για τις άλλες υπηρεσίες που προσφέρει, όπως αναγνωστήριο, κομπιούτερ, ίντερνετ. Δεύτερον, ό-

σο θα μεγαλώνει η ναυτική βιβλιοθήκη, δεν θα προσφέρει μόνο χρηστικά βιβλία για τους φοιτητές αλλά πάσης φύσεως βιβλία σχετικά με έρευνα, χόμπι, απασχόληση, παράδοση. Επίσης, οι άλλες ναυτικές βιβλιοθήκες που υπάρχουν δεν είναι πολύ εύχρηστες. Η Ένωση Εφοπλιστών έχει μια θαυμάσια βιβλιοθήκη, αλλά δεν είναι αυτό που θέλει ο Έλληνας φοιτητής ή ο περαστικός που ενδιαφέρεται να πάει να ψάξει και να διαβάσει. Το Ναυτικό Μουσείο επίσης, ενώ και λωσορίζει τους πάντες δεν έχει χώρους. Υπάρχει, σας διαβεβαίω, πολύ μεγάλο ενδιαφέρον, όχι μόνο στον Πειραιά.

Θα ήθελα, ωστόσο, να σας πω το εξής: εγώ δεν είμαι άνθρωπος των γραμμμάτων ούτε των τεχνών. Είμαι ένας επιχειρηματίας και έχω ως χόμπι μου τη θάλασσα. Όμως, όλα αυτά τα χρόνια διαπίστωσα ότι σε αυτό το Ίδρυμα προσπαθούμε πολύ συνειδητά να γίνονται εκδηλώσεις και να έρχονται άνθρωποι πολύ υψηλού επιπέδου. Συνήθως, αυ-

**«Η δυσκολία είναι να μπορέσεις να προκαλέσεις το ενδιαφέρον προσωπικότητων πολύ υψηλού κύρους και γνώσης και να μπορέσεις να τους πείσεις να μιλήσουν, π.χ. στα σχολεία. Αυτό είναι το πολύ δυνατό σημείο της εκπαίδευσης και αυτό προσπαθούμε να πετύχουμε»**

τό που γίνεται στην Ελλάδα είναι ό,τι φωνάζουμε ανθρώπους υψηλότητας επιπέδου για να μιλήσουν ή να διδάξουν άλλους ανθρώπους ήδη πολύ υψηλού επιπέδου. Οπότε αυτό το σύστημα κατά κάποιο τρόπο αυτοτροφοδοτείται. Η δυσκολία είναι να μπορέσεις να προκαλέσεις το ενδιαφέρον προσωπικότητων πολύ υψηλού κύρους και γνώσης και να μπορέσεις να τους βάλεις να μιλήσουν, για παράδειγμα, στα παιδιά στα σχολεία. Εάν δείτε αυτούς τους «μικροταραξίες» να παρακολουθούν επιστήμονες, όπως η κυρία Αρβελέρ, οι ακαδημαϊκοί Κική Δημουλά και ο Θανάσης Φωκάς, θα δείτε ότι ακούν με μεγάλη προσήλωση, χωρίς να διακόπτουν. Διότι αυτός που τους μιλάει έχει την ικανότητα, το κύρος και τη μόρφωση να τους προκαλέσει το ενδιαφέρον. Αυτό είναι το πολύ δυνατό σημείο της εκπαίδευσης. Αυτό προσπαθούμε να πετύχουμε και σε πολύ μεγάλο βαθμό το έχουμε καταφέρει, γιατί μας βοηθούν αυτοί οι άνθρωποι».

**ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ:  
«Η ελληνική ναυτιλία δεν κινδυνεύει»**

**Κρίση στη ναυτιλία διεθνώς. Η ελλη-**

**νική ναυτιλία πώς τα πάει; Πού βρισκόμαστε;**

«Πιστεύω ότι παρόλο που αντιμετωπίζει δυσκολίες και ζόρια, τα πάει καλύτερα από πολλές άλλες ναυτιλίες. Πρώτον, γιατί είναι πολύ μεγάλο κομμάτι της –όχι όλη– ήταν πραγματικά πολύ υγιές. Συνήθως, ο δανεισμός της και η μόχλευσή της ήταν μικρότερη από ό,τι άλλων ναυτιλιακών αγορών και εφοπλιστικών χωρών. Και αυτό γιατί και ο μέσος όρος της ικανότητας και της τεχνολογίας των Ελλήνων εφοπλιστών και ναυτικών είναι καλύτερος και υψηλότερος από τον γενικό μέσο όρο, καθώς δεν είχε εκτεθεί πάρα πολύ σε επικίνδυνες επενδύσεις. Για όλους αυτούς τους λόγους, πιστεύω ότι τα καταφέρνει καλύτερα. Βεβαίως, παραμένουν πολλά και σημαντικά προβλήματα, τα οποία δεν έχουν τελειώσει».

**Θεωρείτε ότι η ναυτιλία μας την κρατάει στην επιφάνεια κυρίως η τεχνολογία γενεών;**

«Σαφώς. Είναι μια τεχνολογία γενεών, είναι μια παράδοση, ο αυτοτροφοδοτούμενος κατά κάποιο τρόπο ενάρετος κύκλος. Όλα αυτά φυσικά βοηθάνε και φαίνεται πόσο σημαντικό ρόλο παίζουν σε περιπτώσεις που ένα κράτος ή μία οικονομική αγορά αποφασίζει με το ζόρι να φτιάξει ναυτιλία. Αν δεν περάσουν και αυτοί από ένα πολύχρονο στάδιο μαθητείας, δεν μπορούν προφανώς να αποκτήσουν την απαραίτητη γνώση ούτε την ικανότητα και την εμπειρία που έχει μια ναυτιλία που ήδη έχει περάσει από αυτά τα στάδια. Αυτό είναι πολύ σημαντικό και στην Ελλάδα τροφοδοτείται από δύο κύριους φορείς: ο ένας είναι ο εφοπλισμός και ο άλλος είναι οι ναυτικοί μας και η ναυτική τεχνολογία».

**Κινδυνεύει, όμως, να εκλείψει αυτή η ναυτική τεχνολογία από το γνωστό πρόβλημα έλλειψης αξιωματικών.**

«Η έλλειψη αξιωματικών βεβαίως είναι το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Πρέπει, όμως, να καταλάβουμε ότι είναι

ένα πρόβλημα διεθνές και όχι μόνο ελληνικό. Όλες οι μεγάλες ναυτιλίες πέρασαν από τη φάση που ο ναυτικός τους πληθυσμός μειώθηκε, μέχρι που σχεδόν εξαφανίστηκε. Το ίδιο έπαθε η Δανία που ήταν κάποτε θαλασσοκράτειρα, ακολούθησαν η Νορβηγία, η Ιαπωνία και ακολουθεί και η Κορέα σιγά-σιγά. Παντού όπου το βιωτικό επίπεδο μιας χώρας βελτιώνεται οι νέοι θα πάψουν να επιλέγουν τη θάλασσα, δυστυχώς. Αυτό είναι ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα σε βάθος χρόνου και μόνιμο και είναι πολύ δύσκολο συστημικά να ανατραπεί.

Γίνονται πολύ μεγάλες προσπάθειες και από την Πολιτεία και από την Ένωση Εφοπλιστών και άλλους φορείς να ανατραπεί αυτό το κλίμα και τα τελευταία ένα-δυό χρόνια τα σημάδια είναι ενθαρρυντικά. Βεβαίως «βοηθάει» και η κρίση που προκαλεί στη στεριά ένα κλίμα ανησυχίας και η ανάπτυξη έχει σταματήσει. Τα σημάδια των τελευταίων δύο ετών είναι πιο θετικά γιατί φαίνεται ότι έχουμε πολύ περισσότερους νέους που ενδιαφέρονται να ξεκινήσουν μια σταδιοδρομία στη θάλασσα και μακάρι αυτό το ενδιαφέρον να σταθεροποιηθεί».

**Ο αγώνας για την προσέλκυση νέων στη θάλασσα δεν είναι μάταιος δηλαδή.**

«Όχι, ασφαλώς και δεν είναι μάταιος! Ακόμα και αν δεν υπήρχε αυτή η βελτίωση. Γιατί δεν είναι ένας αγώνας ιδεολογικός ή ηθικός. Είναι ένας αγώνας ανάγκης για την ελληνική ναυτιλία. Γιατί όσο περισσότεροι ναυτικοί φεύγουν από το επάγγελμα, οι οποίοι δεν επανδρώνουν μόνο πλοία αλλά στελεχώνουν και γραφεία, είναι προφανές ότι η ελληνική ναυτιλία θα έχει μια φθίνουσα πορεία. Δεν σημαίνει ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία θα εξαφανιστεί. Γιατί δεν θα εξαφανιστεί. Αλλά όλοι προτιμούμε να έχουμε Έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, το γεγονός παραμένει ότι οι Έλληνες ναυτικοί είναι λίγοι και δεν φτάνουν. Εμείς στα καράβια μας δεν έχουμε σχεδόν καθόλου Έλληνες ναυτικούς για τον απλούστατο λόγο ότι δεν μπορούμε να βρούμε και δεν είμαστε σε θέση να συναγωνιστούμε άλλες εταιρείες, οι οποίες από δεκαετίες είχαν Έλληνες ναυ-



**«Στην ακτοπλοΐα επικρατεί ένα αλαλούμ, το οποίο σε εμένα που προερχόμουν από την ποντοπόρο, ήταν άγνωστο. Είχα βγει από τα νερά μου. Και γι' αυτό παρότι η ακτοπλοΐα τότε πήγαινε πολύ καλά, δεν είχα ποτέ την πρόθεση να γίνω ακτοπλόος. Έτσι δοθείσης ευκαιρίας, αποχώρησα»**

τικούς και έχουν δημιουργήσει στενές σχέσεις με τις οικογένειές τους. Το πρόβλημα είναι μεγάλο αλλά γίνονται πολλές προσπάθειες για να αντιμετωπιστεί».

**Όπως; Υπάρχει κάτι συγκεκριμένο στη σκέψη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών;**

«Υπάρχει! Μάλιστα πολύ σύντομα η Ένωσή μας θα παραδώσει στην

υπουργό μας κυρία Λούκα Κατσέλη μια ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη μελέτη για τη ναυτική εκπαίδευση που θα περιγράφει τις απόψεις της Ένωσης για το πώς πρέπει να εξελιχθεί η ναυτική εκπαίδευση. Τα περισσότερα από αυτά που προτείνουμε είναι πολύ εύκολα και κατανοητά, για να μην πω αυτονόητα. Όπως η αναβάθμι-

ση των ΑΕΝ και η αναβάθμιση του εκπαιδευτικού προγράμματος και του εξοπλισμού. Να μην υπάρχουν πλέον τυχαίοι ωρομίσθιοι και, και... Όλα αυτά πρέπει να γίνουν με έναν ωραίο και συνεκτικό τρόπο και έχουμε την υπόσχεση και τη διαβεβαίωση ότι το Υπουργείο που προϊστάται σήμερα της ναυτιλίας, θα λάβει τις προτάσεις της ►

## Lavinia Corporation

**Ο** ναυτιλιακός Όμιλος της οικογένειας Λασκαρίδη, Lavinia Corp. ιδρύθηκε το 1977. Ο Όμιλος ελέγχει και διχειρίζεται 45 ιδιόκτητα πλοία –ψυγεία διαφόρων μεγεθών και 10 με 20 ναυλωμένα πλοία-ψυγεία ανάλογα με την εποχή. Ο συνολικός στόλος του είναι από τους μεγαλύτερους στην κατηγορία του τα τελευταία 20 χρόνια. Διαχειρίζεται, επίσης, έναν αλιευτικό στόλο από 4 supertrawlers που δραστηριοποιείται στον Ειρηνικό Ωκεανό και είναι η μεγαλύτερη εταιρεία αλιευτικού εμπορίου στο πέλαγος. Ο Όμιλος κατέχει από το 1993 το 100% της Riga Transport Fleet, η οποία ελέγχει εννέα tankers, εκ των οποίων τέσσερα δεξαμενόπλοια χημικών IMO II/III, χωρητικότητας 16.500 dwt, είναι υπό κατασκευή στην Κίνα με παράδοση εντός του 2010. Ο Όμιλος έχει υπό κατασκευή στην Κίνα και την Κορέα τέσσερα post-panamax bulkers των 92.000 τόνων dw, επτά panamax bulkers των 79.300 τόνων dw, τρία handysize bulkers των 34.000 dwt και τρία chemical tankers IMO II των 17.500 τόνων dw. Ο Όμιλος εμπορεύεται, επίσης, ναυτιλιακά καύσιμα. Είναι αποκλειστικός υπερεργολάβος της Stanley Services Ltd., η οποία κατέχει τη licence της κυβέρνησης των Falkland Islands για την προμήθεια καυσίμων εντός της οικονομικής ζώνης των Falkland Islands τα τελευταία 17 χρόνια. Επιπλέον, δραστηριοποιείται στην εμπορία καυσίμων στον Ν. Ειρηνικό, τον Β. Ειρηνικό και τον Ινδικό Ωκεανό. Ελέγχει εννέα δεξαμενόπλοια μεταφοράς καυσίμων μεγέθους 6.000 - 18.000 τόνων dw. Η θυγατρική Sunmar Inc. / Seattle δραστηριοποιείται στον τομέα του εμπορίου μεταφοράς κατεψυγμένων φορτίων και στον τομέα μεταφοράς καυσίμων. Η θυγατρική Fuels at Sea πρωταγωνιστεί στην προμήθεια καυσίμων στο Β. Ειρηνικό και στον Ινδικό Ωκεανό. Ο Όμιλος, επίσης, κατέχει τα επισκευαστικά ναυπηγεία Syncrolift Shiprepair Yard Astilleros Canarias S.A. στα Κανάρια Νησιά και το Shiprepair Astander Shipyard στην Ιαπωνία. Έχει ναυτιλιακά πρακτορεία στα λιμάνια Las Palmas, Vigo, Montevideo, Shanghai και Pusan. Η έδρα του Ομίλου είναι στην Αθήνα και διατηρεί γραφεία στο Λονδίνο, το Αμβούργο, τη Μαδρίτη, το Las Palmas, το Vigo, το Pusan, τη Shanghai, το Seattle, το Buenos Aires και το Stanley των Falkland Islands. Η οικογένεια κατέχει το 70% της Lampsa S.A., η οποία έχει την ιδιοκτησία του ξενοδοχείου Μεγάλη Βρετανία. Το Μάιο του 2006 απόκτησε και το 51% του 5 αστέρων ξενοδοχείου Hyatt Regency Hotel στο Βελιγράδι. Επίσης, κατέχει το 20% της Aegean Airlines, η οποία απασχολεί 2.200 εργαζομένους και διαχειρίζεται 28 αεροπλάνα. ✉



Ένωσης σοβαρά υπόψη του και θα κάνει τις απαραίτητες ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση. Πολλές από αυτές τις προτάσεις δεν είναι και τόσο δύσκολο να πραγματοποιηθούν και χρειάζονται σχετικά λίγα χρήματα –όχι όπως άλλα θέματα της Παιδείας– αλλά πάνω από όλα χρειάζεται και μια πολιτική βούληση!».

#### ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ:

##### «Να επανιδρυθεί το Υπουργείο μας»

**Μιας και αναφέρατε το Υπουργείο, πώς σχολιάζετε την κατάργηση του ανεξάρτητου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και την πολυδιάσπασή του;**

«Αυτή η άποψη που θα σας πω δεν είναι μόνο προσωπική, αλλά είναι και η άποψη της Ενώσεως. Κατ' αρχάς ήταν μια αρνητική και απυχής κίνηση. Τόσο απλά! Πιστεύουμε ότι δεν είχε προγραμματιστεί σωστά ή ότι δεν είχε προγραμματιστεί καν. Η κίνηση αυτή μπορεί να έγινε για να μειώσουν τα Υπουργεία. Κατά συνέπεια, η θέση μας είναι ότι η κυβέρνηση πρέπει να παραδεχτεί ότι έκανε ένα λάθος και να το επανορθώσει, επαναφέροντας τα πράγματα εκεί που ήταν».

**Δηλαδή να φτάσει ακόμα και στην επανίδρυση του Υπουργείου;**

«Μάλιστα. Στην επανίδρυση του Υπουργείου όπως ήταν! Βεβαίως αντιλαμβανόμαστε ότι για λόγους πολιτικού ρεαλισμού αυτό δεν μπορεί να γίνει, τώρα τουλάχιστον. Από τη στιγμή, λοιπόν, που στην παρουσία φάση αυτό είναι ανέφικτο, η θέση της Ένωσης είναι ότι πρέπει να συνεργαστούμε όλοι οι πλοιοκτήτες με τη νέα πολιτική ηγεσία όσο πιο εποικοδομητικά μπορούμε, προκειμένου η όποια αναστάτωση και οι όποιες κακοτοπιές να εξομαλυνθούν ώστε να μπορέσει η ελληνική ναυτιλία να λειτουργήσει όσο πιο καλά γίνεται. Η πραγματικότητα είναι ότι η πολιτική ηγεσία φυσικά δεν γνωρίζει τα θέματα της ναυτιλίας. Τώρα τα μαθαίνει, αλλά με καλή θέληση. Οφείλω ωστόσο να πω ότι η κυρία Κατσέλη, η οποία είναι και η νέα υπουργός Ναυτιλίας,

έχει επιδείξει μια άριστη, έντονη και ειλικρινή διάθεση για συνεργασία, στην οποία δεν ήμασταν καθόλου συνηθισμένοι μέχρι τώρα από την πολιτική ηγεσία. Ήδη για πολλά θέματα που πάνε να στραβώσουν, έχει δείξει ότι μπορεί να τα λύσει με καλό τρόπο. Ωστόσο, παραμένει ένα μεγάλο και σοβαρό πρόβλημα το οποίο αφορά στο Λιμενικό Σώμα, που έχει περιπέσει σε μια κατάσταση διαρχίας μεταξύ του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Αυτό το πρόβλημα πρέπει οπωσδήποτε να λυθεί, γιατί αν δεν λυθεί σύντομα η ναυτιλία θα υποφέρει. Αυτό το ζήτημα το εκτίμησαν κακώς και πρέπει να αλλάξει αμέσως. Δεν μπορείς να έχεις ένα Σώμα, το οποίο θα υπακούει σε δύο κυρίες». **Είστε της άποψης, δηλαδή, ότι πρέπει να ενωθεί όλο με το Υπουργείο στο οποίο υπάγεται η εμπορική ναυτιλία;**

«Προσέξτε. Κατανοούμε όλοι ότι υπάρχει ανάγκη το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη να έχει αυτό που σε άλλες χώρες αναφέρεται ως Ακτοφυλακή. Δηλαδή, να υπάρχει μια αρχή αστυνόμευσης των συνόρων μας, η οποία θα πρέπει να υπόκειται στην αστυνομία ή στο ίδιο το Υπουργείο. Δεν ήταν, όμως, αυτή η κύρια αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Ήταν τα προξενικά λιμεναρχεία, η ναυτική εκπαίδευση, οι ναυτικές επιθεωρήσεις, η ναυτική εργασία, η διεθνής εκπροσώπηση της ελληνικής ναυτιλίας κ.α. Λιμενικοί δεν είναι μόνο οι χαμηλόβαθμοι που βλέπει ο κόσμος στα λιμάνια, αλλά είναι και πολλοί αξιωματικοί που έχουν εκπαιδευτεί χρόνια και έφεραν εις πέρας όλα αυτά που προανέφερα. Δεν γίνεται, λοιπόν, οι μισοί να κάνουν τους επιστήμονες και οι άλλοι μισοί τους σωματοφύλακες».

**Άλλωστε και ο Έλληνας γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) είναι γόνος του Λιμενικού Σώματος.**

«Σωστά. Ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος βρίσκεται στο ανώτατο ναυτιλιακό αξίωμα παγκοσμίως».

**Σχετικά με τα προβλήματα που αντι-**

**μετωπίζει η νέα πολιτική ηγεσία στα ναυτιλιακά θέματα, πιστεύετε ότι χειρίστηκε σωστά το θέμα της διαπραγμάτευσης της σύμβασης μεταξύ ΟΛΠ και Cosco;**

«Ο ελληνικός εφοπλισμός δεν έχει συλλογική άποψη, γιατί δεν είναι κάτι που τον αφορά άμεσα, οπότε θα σας απαντήσω προσωπικά. Πολλά σπουδαία πράγματα στην Ελλάδα μπερδεύονται με την πολιτική και εξαρτώνται από το πολιτικό πρίσμα υπό το οποίο τα βλέπει κανείς κάθε φορά. Δεν υπάρχει, όμως, αμφιβολία ότι όταν ένα κράτος υπογράφει μια σύμβαση –καλή, κακή, στραβή, οφείλει να την ε-

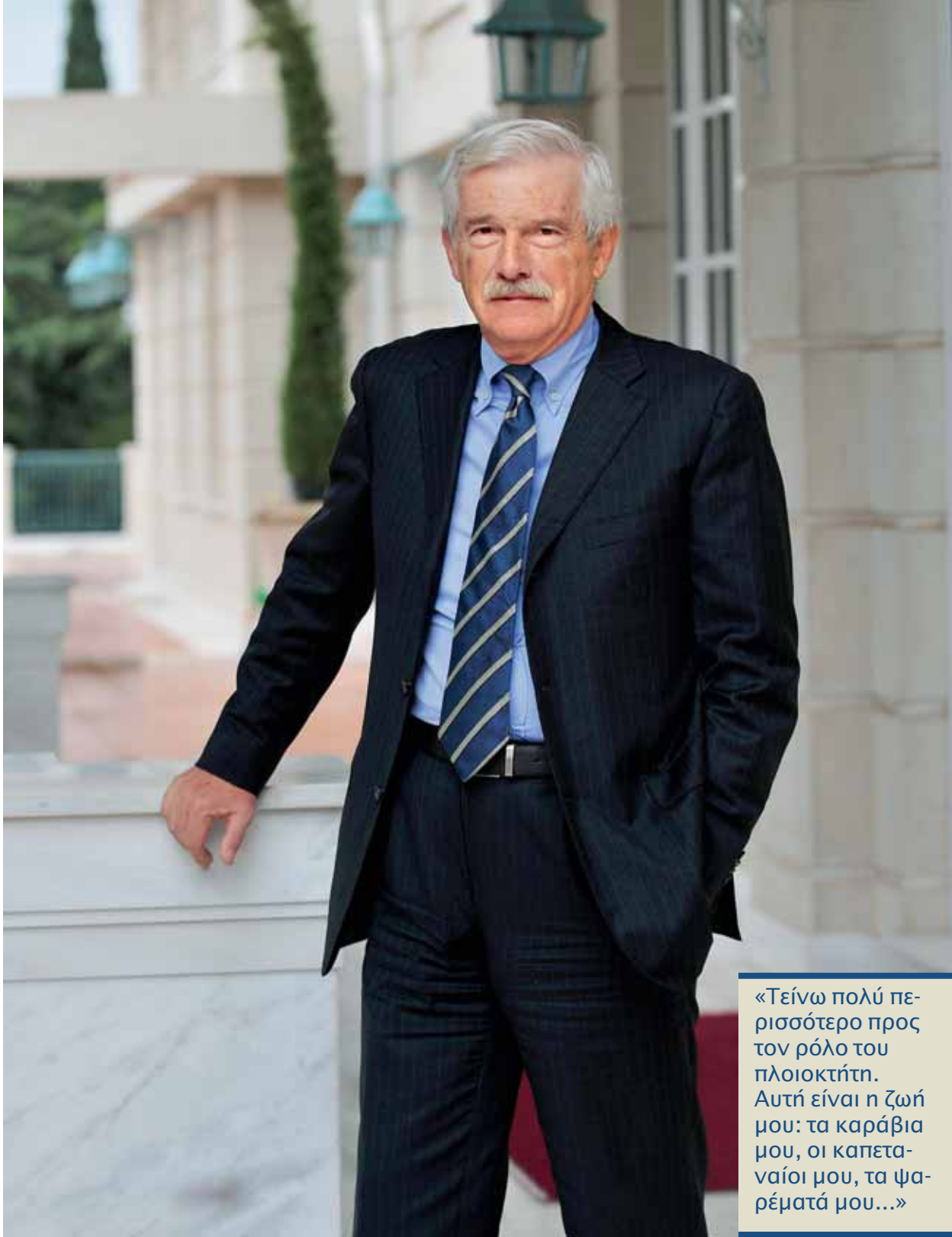
«Η πολιτική ηγεσία δεν γνωρίζει τα θέματα της ναυτιλίας, τώρα τα μαθαίνει. Οφείλω ωστόσο να πω ότι η κυρία Κατσέλη έχει επιδείξει μια άριστη, έντονη και ειλικρινή διάθεση για συνεργασία, στην οποία δεν ήμασταν καθόλου συνηθισμένοι μέχρι τώρα από την πολιτική ηγεσία»

κτελέσει. Επαναδιαπραγμάτευση των όρων μπορεί να γίνει. Αλλά η τωρινή κυβέρνηση βρέθηκε στη μέγγενη, όντας αντιπολίτευση, να λείει κάτι και όντας κυβέρνηση να βλέπει ότι τα πράγματα πρέπει να γίνουν διαφορετικά από τις προεκλογικές δεσμεύσεις. Το ότι μακροπρόθεσμα η σύμβαση θα είναι επωφελής για τη χώρα μας, δεν χωράει αμφιβολία. Γιατί ο Πειραιάς τα τελευταία χρόνια πέφτει συνεχώς στην παγκόσμια κατάταξη των λιμενικών διακίνησης εμπορευμάτων και φέτος νομίζω δεν συγκρατάγε-

ται καν στα πρώτα εκατό λιμάνια του κόσμου. Εάν, λοιπόν, η εξαγίανση του λιμένα Πειραιά έπρεπε να γίνει με την Cosco ή με τους όρους της Cosco ή με οποιουσδήποτε άλλους όρους δεν μπορώ να εκφέρω άποψη. Το σίγουρο, όμως, είναι ότι κάτι έπρεπε να συμβεί για να ξαναγίνει ο Πειραιάς ανταγωνιστικός. Ευτυχώς, μετά από πολλούς αγώνες και φασαρίες συνδικαλιστών, τα πράγματα δείχνουν ότι οδεύουν προς την εξομάλυνση. Με την Κίνα, όμως, δεν είναι σωστό να παίζουμε. Είναι μεγάλοι μας πελάτες, είμαστε και εμείς μεγάλοι τους πελάτες, έχουν μεγάλη ναυτιλία και οι σχέσεις μας θα πρέπει να διατηρηθούν».

**Πιστεύετε ότι η ελληνική ναυτιλία κινδυνεύει να χάσει την πρωτοκαθεδρία από τους Κινέζους; Ή από κάποιους άλλους;**

«Η δική μας ναυτιλία στηρίζεται μόνο στις μεταφορές, καθώς δεν έχουμε φορτία. Ενώ οι Κινέζοι είναι αυτοί που έχουν κυρίως τα φορτία. Είναι, λοιπόν, λογικό και θεμιτό να θέλουν να αποκτήσουν και αυτοί τη δική τους μεγάλη ναυτιλία. Πρέπει, όμως, να αναλογιστούμε ότι αυτή η προσπάθεια έχει γίνει κατά καιρούς σε πολλούς άλλους κλάδους, χωρίς όμως να έχει επιτύχει πλήρως. Η προσπάθεια να μεταφέρει κανείς μόνος του όλα τα φορτία με δικά του καράβια δεν έχει επιτύχει ποτέ. Μπορεί να μεταφέρει μόνο ένα μέρος τους. Κατά συνέπεια, δεν αποκλείεται οι Κινέζοι να μας ξεπεράσουν, αλλά αυτό θα είναι μια αργή διαδικασία και θα εξαρτηθεί και από το πώς θα αντιδράσουμε εμείς οι Έλληνες. Δεν είναι και προς θάνατον να έχει η Ελλάδα την ίδια ναυτιλία που έχει και η Κίνα. Δεν έχει, όμως, βάση το φόβητρο ότι κάποτε οι Κινέζοι θα μεταφέρουν όλα τα φορτία και δεν υπάρχουν φορτία να μεταφέρουμε εμείς. Αυτό είναι ουτοπικό. Το ζητούμενο άλλωστε δεν είναι το αν και το πότε θα μας ξεπεράσουν οι Κινέζοι, αλλά το πώς θα εξακολουθήσει η ελληνική ναυτιλία να μεγαλώνει, να βελτιώνεται, να προσφέρει ναυτεργασία και να παραμένει α-



«Τείνω πολύ περισσότερο προς τον ρόλο του πλοιοκτήτη. Αυτή είναι η ζωή μου, οι καπεταναίοι μου, τα ψαρέματά μου...»

ναγωνιστική και μάχη».

**Άλλωστε έχει σπαστεί και η ποιότητα του στόλου.**

«Σωστά. Πριν από περίπου δέκα χρόνια, η ποιότητα του ελληνικού στόλου υπολείπεται του διεθνούς μέσου όρου. Τα τελευταία χρόνια, όμως, υπήρξε μια τρομακτική βελτίωση, με αποτέλεσμα σήμερα η ποιότητα του ελληνικού στόλου να είναι καλύτερη από τον διεθνή μέσο όρο και δεν πιστεύω ότι θα ξα-

ναφήσουμε τον στόλο μας να παλιώσει και να απαξιωθεί. Σε επίπεδο ηλικίας και ποιότητας είμαστε σε πάρα πολύ καλή κατάσταση σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο».

**«Τα πλοία-ψυγεία δεν έχουν μέλλον μακροπρόθεσμα»**

**Όταν ξεκίνησε η κρίση, οι τομείς της ναυτιλίας που υπέφεραν περισσότερο ήταν η αγορά των bulkers, των containerships και αργότερα ακο-**

**λούθησαν και τα tankers. Στον δικό σας τομέα δραστηριοποίησης, στα reefers (πλοία-ψυγεία), πώς εξελίχθηκαν και πώς εξελίσσονται τα πράγματα;**

«Η αγορά των πλοίων-ψυγείων, όπως και άλλες μικρές αγορές, δεν είχαν ποτέ αυτά τα μεγάλα скаμπανεβάσματα που έχουν περάσει οι αγορές των δεξαμενοπλοίων και των containerships. Στα πλοία-ψυγεία, δηλαδή, δεν έχει συμβεί ποτέ ο ναύ-

λος σήμερα να είναι "Α" και σε έξι μήνες να είναι "ΒΑ". Όταν λέμε ότι πάει καλά η εν λόγω αγορά, αυτό σημαίνει ότι αυξήθηκαν τα ναύλα κατά 20% ή κατά 30% και αντιστρόφως όταν δεν πάει καλά. Ο κλάδος, λοιπόν, των πλοίων-ψυγείων δεν αντιμετωπίζει κρίση όπως τα tankers, τα bulkers ή τα containerships αλλά βρίσκεται σε μία μίζερη κατάσταση. Η μίζερια αυτή συνδέεται με δύο πράγματα. Πρώτον, με τη γενική οικονομική κρίση, γιατί τα πλοία-ψυγεία διακινούν πιο ακριβά προϊόντα από ότι τα bulkers, όπως φρούτα, ψάρια, τα οποία είναι τα πρώτα που υποφέρουν. Και δεύτερον, αντιμετωπίζουν έναν τεράστιο ανταγωνισμό από τα κοντεϊνερράδικα. Όταν η δουλειά των κοντεϊνερράδικων δεν πάει καλά, τότε στρέφονται προς την αγορά των τροφίμων, εισβάλλοντας στον χώρο των πλοίων-ψυγείων με επιθετικές τιμές και νέες γραμμές».

**Είναι πιο ανταγωνιστικά τα κοντεϊνερράδικα όσον αφορά στη σχέση τιμής και υπηρεσιών που προσφέρουν;**

«Εδώ είναι το τεράστιο ερώτημα! Προφανώς τα containers έχουν πολλά πλεονεκτήματα, γι' αυτό και έχουν καταφέρει να πάρουν περίπου το 50% της αγοράς των τροφίμων. Ένα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα που προσφέρουν σε αντίθεση με τα πλοία-ψυγεία είναι το door-to-door service και επίσης ότι κατακερματίζουν τα φορτία με συνέπεια οι αγοραστές, οι έμποροι, οι μεσάζοντες, κ.λπ. να έχουν να διακινήσουν και να διαχειριστούν πολύ μικρότερα φορτία, πράγμα πιο εύκολο. Βεβαίως, υπάρχουν και ορισμένες μικρές αγορές, οι οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν containers. Εμείς κατά ευτυχή συγκυρία δραστηριοποιούμαστε σε μία από αυτές τις αγορές, όπως είναι οι μεταφορτώσεις στο πέλαγος. Αλλά και κάτι ακόμα που ευνοεί τα πλοία-ψυγεία είναι ότι γενικότερα η αγορά δεν θα ήθελε να δει τα containerships να επικρατούν, γιατί βρίσκονται σε πολύ λίγα χέρια και σε τακτικές γραμμές. Έτσι, κινδυνεύουν να μονοπωλήσουν την αγορά και κατά συνέπεια να μπορούν να αυξήσουν τις τιμές κατά βούληση».

**Η κρίση εμπόρεσε καθόλου τα ►**



**ναυπηγικά σας σχέδια; Αναγκαστικάτε να ακυρώσετε ή να μεταθέσετε παραγγελίες;**

«Σε ό,τι αφορά στα πλοία-ψυγεία δεν είχαμε κανένα ναυπηγικό σχέδιο, όπως δεν έχει και κανένας άλλος στην εν λόγω αγορά. Αυτός είναι και ο λόγος που ο στόλος των πλοίων -ψυγείων παλιών συνεχώς χωρίς να υπάρχει διάθεση για επενδύσεις σε καινούργια βαπόρια, γιατί όλοι φοβούνται τον ανταγωνισμό από τα containerships. Εμείς είχαμε ξεκινήσει ένα μεγάλο ναυπηγικό πρόγραμμα σε φορητά πλοία και μικρά δεξαμενόπλοια χημικών. Ευτυχώς μπορούσαμε και ακυρώσαμε ορισμένες από αυτές τις παραγγελίες, ενώ ένα άλλο σημαντικό κομμάτι φαίνεται ότι δεν θα πραγματοποιηθεί για λόγους που έχουν να κάνουν με το ναυπηγείο, το οποίο είχε ένα ατύχημα και είναι εντελώς εκτός χρόνων παράδοσης. Έτσι έχουμε έναν σχετικά μικρό αριθμό νεότευκτων, τα οποία θα ξεκινήσουν να παραδίδονται το 2010, πράγμα που μας δίνει μεγάλη ανακούφιση».

**Πόσα περιμένετε να παραλάβετε;**  
«Εννέα πλοία, εκ των οποίων επτά φορητά και δύο δεξαμενόπλοια χημικών με παράδοση το 2010 και 2011».

**Είναι ένα σημαντικό νούμερο εν μέσω κρίσης.**

«Σημαντικό νούμερο, αλλά έχουμε "απαλλαγεί" από άλλα 11. Για να το πω σε απλά ελληνικά, τη γλιτώσαμε στο παρά τσακ!».

**Ένα άλλο σημαντικό θέμα που απασχολεί αυτό τον καιρό την ναυτιλία εκτός από την έλλειψη πληρωμάτων είναι και οι κλιματικές αλλαγές, καθώς και οι αποφάσεις της Συνόδου της Κοπεγχάγης. Τι να περιμένουμε; Πιστεύετε ότι άδικα ορισμένοι φωνάζουν να συμπεριληφθεί και η ναυτιλία στα νέα μέτρα μείωσης των αέριων ρύπων;**

«Κατ' αρχάς η ναυτιλία πρέπει να συμπεριληφθεί και θα συμπεριληφθεί. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία σε σχέση με το μεταφορικό της έργο εκπέμπει ένα πολύ μικρό ποσοστό καυσαερίων, της τάξεως του 2,5%. Επίσης, η ναυτιλία δεν μπορεί να αντικατασταθεί και συνεπώς πρέπει να συμμετέχει

στην προσπάθεια που γίνεται. Το ερώτημα είναι πώς θα συμμετέχει και με ποιον τρόπο θα συνεισφέρει. Εκεί βρίσκεται και η όλη διαμάχη. Η ελληνική θέση, η οποία συμβαδίζει με τη θέση πολλών άλλων μεγάλων ναυτιλιακών φορέων, είναι ότι σιδήποτε αποφασιστεί πρέπει να εφαρμοστεί σε διεθνές και όχι σε περιφερειακό επίπεδο, δηλαδή μέσω IMO. Αυτό είναι προφανές και πασιφανές, αλλά πολλοί οργανισμοί δεν συμφωνούν, όπως π.χ. η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θέλει να κάνει πάντα τα δικά της. Όσον αφορά στα μέτρα που θα εφαρμοστούν υπάρχουν κυρίως δύο προτάσεις. Η μία πρόταση είναι η γνωστή από την βιομηχανία και από τις εναερίες μεταφορές της εμπορίας των δικαιωμάτων των ρύπων (Emissions Trading Scheme). Η δεύτερη πρόταση είναι μιας "φορολογικής εισφοράς", η οποία θα επιβάλλεται στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται και θα συγκεντρώνεται σε ένα ενιαίο ταμείο υπό τη διαχείριση του IMO για τη χρηματοδότηση περιβαλλοντικών έργων και δράσεων σε αναπτυσσόμενες χώρες ή σιδήποτε αλλού χρειαστεί. Οι κυβερνήσεις κλίνουν περισσότερο προς τη μέθοδο εμπορίας των ρύπων, γιατί έτσι θα έχουν οι ίδιες τον έλεγχο των χρημάτων και δεν θα υποχρεούνται να τα επενδύουν στο περιβάλλον. Ο άλλος τρόπος είναι πολύ πιο διάφανος. Εμείς είμαστε υπέρ της επιβολής τέλους στα καύσιμα, γιατί είναι πιο διάφανο και γιατί μέχρι τώρα όπου έχει εφαρμοστεί το emissions trading scheme δεν έχει αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Στην Κοπεγχάγη δεν πιστεύω ότι θα αποφασιστεί κάτι δεσμευτικό, αλλά θα μπουν κάποιος στόχοι. Καλό θα είναι ένας από τους στόχους που θα πετύχει η ναυτιλία να είναι να οριστεί ο IMO ως ο αρμόδιος εκτελεστικός φορέας».

**ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: «Ευτυχώς που βγήκα, όταν βγήκα»**  
**Στην Ελλάδα βρεθήκατε πρόσφατα στα φώτα της δημοσιότητας όταν μπίκατε στην ακτοπλοΐα.**

«Αυτή ήταν και η καταστροφή μου, γιατί εμένα, ξέρετε, δεν μου αρέσει

η δημοσιότητα (γέλια)».

**Γιατί μπίκατε, γιατί βγήκατε...**

«Και γιατί έκασα όσο έκασα»;

**Εμείς πάντως ενθουσιαστήκαμε όταν εισχωρήσατε στην ακτοπλοΐα.**

«Εγώ να δείτε πόσο ενθουσιάστηκα όταν βγήκα! (γέλια)...

Ας μιλήσουμε σοβαρά. Είναι απλό.

**«Υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα το οποίο αφορά στο Λιμενικό Σώμα, που έχει περιπέσει σε μια κατάσταση διαρχίας μεταξύ του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Αυτό το πρόβλημα πρέπει οπωσδήποτε να λυθεί γιατί αν δεν λυθεί σύντομα η ναυτιλία θα υποφέρει»**

Όπως γνωρίζετε, πριν από μερικά χρόνια ο μακαρίτης ο Παντελής Σφηλιάς είχε συνενώσει πολλές εταιρείες κάτω από τον Όμιλο Hellenic Flying Dolphins. Είχε κάνει και μια πολύ μεγάλη αύξηση κεφαλαίου στην οποία έτρεξαν πολλοί να μπουν και στην οποία συμμετείχαμε και εμείς με σημαντικό ποσό. Στη συνέχεια, βέβαια, ακολούθησε το ναυάγιο του ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ και όλα τα τραγικά γεγονότα που γνωρίζετε και η HFD βρέθηκε εντελώς εκτεθειμένη. Εμείς, όπως και άλλοι μεγάλοι επενδυτές εκτός ναυτιλίας, που είχαμε επενδύσει στην HFD –η οποία αργότερα έγινε γνωστή ως Hellenic Seaways– βλέπαμε ότι η εταιρεία δεν πήγαινε καλά και έπρεπε κάτι να κάνουμε. Όταν ο μονόφθαλμος μεταξύ των

τυφλών αποφασίσα να ασχοληθώ πιο ενεργά. Πράγματι, όταν πήγα εγώ εκεί, αλλά γιατί η εταιρεία ήταν ήδη σε καλό δρόμο. Και έγινε πολύ καλύτερος ο δρόμος, γιατί την εποχή που πήγα εγώ, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας ήταν ο Γεράσιμος Στρίντζης. Και με τη διοίκηση και την ηγεσία του Στρίντζη η εταιρεία εξυγιάνθηκε και πήγε πάρα πολύ καλά, αγοράζοντας καινούργια πλοία και ναυπηγώντας νεότευκτα. Βέβαια, την ίδια εποχή γίνονταν και άλλες ανακατατάξεις στην ακτοπλοΐα με τον Περικλή Παναγόπουλο να πουλάει στην MIG και τον Εμμανουέλε Γκριμάλντι να δείχνει ενδιαφέρον για την ελληνική ακτοπλοΐα. Έτσι αγοράσαμε και το ποσοστό του Περικλή Παναγόπουλου στις Μινωϊκές».

**Όλα έδειχναν ότι είχατε μπει πολύ δυναμικά.**

«Πράγματι είχαμε μπει δυναμικά και επειδή τότε και η οικονομία γενικότερα πήγαινε καλά και η ακτοπλοΐα είχε ακόμα δρόμο για εξορθολογισμό και συγχωνεύσεις, καταφέραμε να πουλήσουμε και τις δύο συμμετοχές που είχαμε σε HSW και Μινωϊκές στον Γιάννη Βαρδινολιάνη. Έτσι καταφέραμε να βγούμε από την ακτοπλοΐα με ένα πολύ καλό αποτέλεσμα. Όχι μόνο οικονομικό – πράγμα σπάνιο – αλλά και επειδή η ακτοπλοΐα, όπως διαπίστωσα και εγώ τότε, έχει μια ειδική περιρρέουσα κατάσταση όπου εκτίθεται πιο πολύ, γίνονται γνωστές από εκεί που ήσουν παντελώς άγνωστος –για λόγους που δεν μπορεί να καταλάβει κανείς. Στην ακτοπλοΐα επικρατεί ένα αλαλούμ, το οποίο σε εμένα που προερχόμουν από την ποντοπόρο ήταν άγνωστο. Είχα βγει από τα νερά μου. Και γι' αυτό παρότι η ακτοπλοΐα τότε πήγαινε πολύ καλά, εγώ δεν είχα ποτέ την πρόθεση να γίνω ακτοπλόος. Έτσι δοθείσης ευκαιρίας αποχώρησα».

**Είχατε δώσει, όμως, την εντύπωση ότι είχατε μεγάλα σχέδια για την ακτοπλοΐα...**

«Όταν έχεις σχέδια για μια επιχείρηση, δεν μπορείς να πεις ότι έχεις σχέδια για αυτή την επιχείρηση ➤

bilge water separator

POSEIDON EVO



sewage treatment plant

TRITON EVO



fresh water production unit

ALIOS EVO



People ... Expertise ... Resources ... Technology  
It's the new range of water and waste water treatment systems on board.

Η ΕΞΟΔΟΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΗΤΑΝ ΘΕΜΑ ΤΥΧΕΡΟΥ TIMING



για όλη σου τη ζωή, γιατί δεν πρόκειται να καταλήξεις σε κάτι καλό. Πρέπει να κάνεις κάποια πράγματα που πιστεύεις ότι θα είναι προς όφελος της επιχείρησής, αλλά πρέπει παράλληλα να μετατρέψεις και τον κόπο σου αυτό σε κάποια απόδοση. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η έξοδος μας έγινε την κατάλληλη στιγμή. Όποιον επιχειρηματία και αν ρωτήσετε, θα σας πει ότι μας φώτισε ο Θεός και βγήκαμε, όταν βγήκαμε».

**Εκτου αποτελέσματος αυτό φάνηκε.**  
«Τα σχέδια μιας εταιρείας δεν εξαρτώνται μόνο από έναν μέτοχο. Εμείς είχαμε το 35%. Όταν μια εταιρεία πάει καλά, είναι προς το συμφέρον όλων των μετόχων, και των παλιών και των καινούργιων. Αλίμονο όταν πουλάει ένας μέτοχος, να σταματάει η πρόοδος της εταιρείας. Όταν φύγαμε εμείς, η εταιρεία είχε πολλές προοπτικές. Μετά, βέβαια, ήρθε η οικονομική κρίση, έπεσε ο τουρισμός κλπ. Η έξοδος μας ήταν θέμα τυχερού timing».

**Ναι μεν, όταν πουλάσατε εσείς, οι ανακατατάξεις στην ακτοπολιεία είχαν ξεκινήσει, καθώς ο Εμανουέλε Γκριμάλντι είχε ήδη αγοράσει ποσοστό στην ANEK. Είχατε προβλέψει ότι θα φτάσουμε όμως στο σημείο να ανήκει μια παραδοσιακή και ιστορική ελληνική ακτοπολιεϊκή εταιρεία σε ξένο;**

«Όχι μόνο το είχα προβλέψει, αλλά ήμουν σίγουρος! Γιατί ξέρετε ότι ο κ. Γκριμάλντι δεν θα έμπαινε ποτέ σε μια εταιρεία για να μείνει με ένα 9% ή 10%. Είχε ήδη προηγηθεί μια "επίθεση" του Γκριμάλντι σε μια μεγάλη φινλανδική εταιρεία, την Finnlines, στην οποία είχε μπει δυναμικά και δεν σταμάτησε μέχρις ότου πήρε την πλειοψηφία. Έτσι, λοιπόν, όποια εταιρεία και να "χτύπαγε" –και στην προκειμένη περίπτωση ήταν οι Μινωικές– δεν υπήρχε αμφιβολία ότι τα πράγματα θα κατέληγαν εδώ που κατέληξαν. Και το λέω αυτό επειδή είναι ένας πολύ μεγάλος και δυνατός Όμιλος με σχέδιο και στρατηγική –τον άνθρωπο δεν τον ξέρω προσωπικά».

**Ας κλείσουμε την ενότητα «ναυτιλία» με μια ευχή. Τι εύχεστε να φέρει το 2010 στη ναυτιλία;**

«Η ευχή είναι οι αγορές να ανακάμψουν στους κλάδους που δεν πάνε καλά. Δεν είμαι, όμως, πολύ αισιόδοξος για το 2010, γι' αυτό και η ευχή δεν είναι τόσο να πάμε καλά όσο να μην πάμε χειρότερα. Πιστεύω ότι θα σκεφτούμε πολύ όλοι μας το 2010 όχι μόνο στη ναυτιλία, αλλά γενικότερα. Και πρέπει να ακολουθήσουμε μια πολύ προσεκτική, σώφρονα και αμυντική τακτική και εύχομαι να περάσουμε αυτή την τρικυμία με όσο το δυνατό λιγότερες ζημιές γίνεται».

**«Προτιμώ τον ρόλο του πλοιοκτήτη παρά του επιχειρηματία»**

**Το επόμενο μεγάλο project σε σχέση με όλες σας τις δραστηριότητες ή ακόμα και το Ίδρυμα, ποιο θα είναι;**  
«Όσον αφορά στο Ίδρυμα, όπως σας είπα, έχουμε μεν πολλές ιδέες και οράματα, αλλά χρειάζεται και πολλή προσωπική εργασία. Εδώ και 18 χρόνια αυτή τη δουλειά την κάνει η σύζυγός μου, αλλά αν μπλεχτείς με πράγματα που σε ενδιαφέρουν –ιδίως όταν έχουν να κάνουν με τη ναυτιλία που είναι όλη μου η ζωή, αρχίζω και εγώ σιγά σιγά και ασχολούμαι όλο και περισσότερο. Η επιθυμία μας, λοιπόν, ως προς το Ίδρυμα είναι να προσφέρει εκπαιδευτικό και πολιτισμικό έργο πολύ υψηλής ποιότητας. Όσον αφορά στις επιχειρήσεις, όπως γνωρίζετε εμείς είμαστε και πολυπράγμονες. Σχετικά με τα μη ναυτιλιακά, ποτέ δεν μπορείς να προβλέψεις τι project έχεις σήμερα και τι αύριο. Στη ναυτιλία, όμως, συρρικνώνεται επειδή είναι ο κλάδος από τον οποίο ξεκινήσαμε και στον οποίο βρισκόμαστε τόσα χρόνια και στόχος μας είναι να στήσουμε μια εταιρεία με άλλον τύπο πλοίων που δραστηριοποιούνται στις κύριες αγορές, όπως τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια. Μια εταιρεία που θα είναι υγιής και αυτοτελής και θα μπορεί να χωρήσει, όταν σε λίγα χρόνια αποφασίσω εγώ ή και ο αδερφός μου να αποσυρθώ από την ενεργό δράση και να αναλάβει μια νέα γενιά. Γιατί μια αγορά όπως τα πλοία-ψυγεία είναι πολύ εξειδικευμένη

και είναι δύσκολο να τη συνεχίσει μια νέα γενιά. Γιατί χρειάζεται αρκετή πείρα, η οποία σιγά-σιγά χάνεται, καθώς η δική μου η γενιά αποσύρεται. Ενώ στις άλλες ναυτιλιακές αγορές έχουν ήδη αναλάβει τα γνία αρκετοί νέοι».

**Επιτρέψτε μας μια απορία. Ο Όμιλος Λασκαρίδη έχει ασχοληθεί με αλιεία, ναυτιλία, ναυπηγεία, αερομεταφορές, διακίνηση πετρελαίου, ξενοδοχεία ακτοπολιεία, καζίνο, κ. α. Η δραστηριοποίηση σε τόσα διαφορετικά πεδία σας προσφέρει ευελιξία στις επιχειρηματικές σας κινήσεις;**  
«Εξαρτάται από την εποχή. Δηλαδή, το αν πρέπει να επικεντρωθείς σε μία δουλειά ή σε πολλές ταυτό-

**«Η έλλειψη αξιωματικών είναι το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία.**

**Τα σημάδια των τελευταίων δύο ετών είναι πιο θετικά γιατί φαίνεται ότι έχουμε πολύ περισσότερους νέους που ενδιαφέρονται να ξεκινήσουν μια σταδιοδρομία στη θάλασσα. Μακάρι αυτό το ενδιαφέρον να σταθεροποιηθεί»**

χρονα. Την εποχή, π.χ. που διανύουμε τώρα που η ναυτιλία έχει κατακρημνιστεί, το να έχεις και άλλες επιχειρήσεις είναι ευχής έργο. Δηλαδή, η αλιεία και τα ναυπηγεία πάνε σήμερα πολύ καλά, ενώ επί πολλά χρόνια πήγαιναν έτσι και έτσι, οπότε εμείς δεν αισθανθήκαμε τόσο πολύ το τράκο της ναυτιλίας. Εγώ νομίζω ότι πρέπει να έχει κανείς 2-3 πόδια να πατάει και όχι μόνο ένα, εκτός και αν είναι πολύ εξειδικευμένος. Βέβαια, αυτό εξαρτάται και α-

πό τις δυναμικές των ανθρώπων. Σε ανώτατο επίπεδο είναι καλύτερο να είναι δύο παρά ένας. Εμείς είμαστε δύο εδώ και 35 χρόνια και αυτό έχει αποδώσει πάρα πολύ καλά. Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι και που είμαστε μαζί και που μοιραζόμαστε τις δουλειές. Επίσης εξαρτάται και από τη φύση του κάθε ανθρώπου. Όταν είσαι υπερκινητικός και υπερδραστήριος και νομίζεις ότι πρέπει να ανακατευτείς παντού και ότι τα ξέρεις όλα –γιατί όλοι στην Ελλάδα τα ξέρουμε όλα– τότε δοκιμάζεις την τύχη σου από εδώ και από εκεί. **Εσείς όμως δεν δοκιμάσατε απλώς. Πετύχατε κιάλας σε πολλούς τομείς.**

«Όταν είσαι επιτυχημένος πρέπει να είσαι και πολύ προσεκτικός. Δεν πρέπει να εκτίθεται σε μεγάλα ρίσκα, γιατί εάν δεν πάει κάτι καλά, θα κινδυνεύσεις να σου γκρεμίσουν όλη σου την επιχείρηση. Πρέπει επίσης να ρίξεις και πολλή δουλειά. Αλλά κυρίως, πρέπει να είσαι και τυχερός! Δεν αρκεί μόνο η τύχη, αλλά παίζει σημαντικό ρόλο. Επίσης για μένα έχει σημασία να σου αρέσει αυτό με το οποίο ασχολείσαι ή να σου κινεί την περιέργεια. Οι περισσότερες δουλειές μας έχουν σχέση άμεση ή έμμεση με τη θάλασσα. Όσον αφορά στα ξενοδοχεία ήταν θέμα κεφίου και όχι για να γίνουμε ξενοδόχοι. Όσο περισσότερες δουλειές έχεις τόσο περισσότερες πιθανότητες έχεις να πάει και κάτι καλά. Μαγειρεύοντάς τα όλα μαζί, βγαίνει και η καθημερινή ζωή των επιχειρηματιών».

**Υπάρχουν ευκαιρίες για τους νέους που θέλουν να μπουν στο χώρο της ναυτιλίας ή των επιχειρήσεων; Όσοι έτρεξαν να μπουν στη ναυτιλία, είδαμε τι πάθανε...**

«Οι νέοι εφοπλιστές που μπήκαν στα "χρυσά χρόνια" δεν ήταν αναγκαστικά νέοι σε ηλικία, αλλά παλιοί επιχειρηματίες οι οποίοι δεν ήξεραν τη δουλειά και έκαψαν τα δάχτυλά τους. Αποδείχτηκε, λοιπόν, ότι μια δουλειά πρέπει να την ξέρεις και να μην μπαίνεις απλά επειδή έχεις ακούσει ότι πάει καλά. Δεν πρέπει κανείς να συγκρίνει τους νέους του σήμερα με τους νέους της εποχής της δικής μας. ➤

# Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers



## ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 210 94 67 200 FAX: 210 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com



Άλλο τότε και άλλο τώρα. Τα πράγματα πάντα πρέπει να κρίνονται ανάλογα με την εποχή τους. Τότε δεν υπήρχε στο προσκήνιο η ιδέα του να γίνεις πλοιοκτήτης μπαίνοντας στο Χρηματιστήριο. Επομένως, τα πράγματα πρέπει να γίνονται όπως γίνονται σήμερα και όχι όπως πριν από σαράντα χρόνια. Όπως και τότε οι έννοιες "status" και "lifestyle" ήταν έννοιες άγνωστες. Σήμερα μπορεί και να χρειάζεται και αυτό, αρκεί να μη γίνει η επίδειξη τρόπος ζωής και το κέντρο των επιχειρήσεων. Γι' αυτό και πολλοί επιτυχημένοι είναι παντελώς άγνωστοι. Αν δεν είσαι σοβαρός επιχειρηματίας, όσο και να θες να είσαι στη μόδα, με τα χρόνια θα ξεχαστείς».

**Ζούμε σε μια εποχή που τα πάντα αμφισβητούνται. Δηλαδή αμφισβητείται το κατά πόσο κοινωνικές πρωτοβουλίες όπως οι δικές σας μπορούν να συμβάλουν στην εδραίωση μιας σωστής πολιτιστικής πρακτικής με κοινωνικό όφελος.**

«Αυτό δυστυχώς δεν μπορεί να αποφευχθεί στην Ελλάδα. Η αμφισβήτηση είναι στο πετσί μας. Η αμφισβήτηση, όμως, δεν είναι απαραίτητα κακή, και ας είναι και κακόπιστη. Παρόλ' αυτά υπάρχουν στην Ελλάδα πάρα πολλές αξιοθαύμαστες πρωτοβουλίες και πάρα πολλοί σωστοί άνθρωποι. Και όταν γίνονται σωστές και καλές πρωτοβουλίες, εκεί δεν υπάρχει κάποια μεγαλοκομπίνια. Πολλά από τα αξιόλογα πράγματα που γίνονται, δυστυχώς δεν έχουν κάποια οικονομική υποστήριξη. Και γι' αυτό είναι χρέος αυτών που μπορούν να βοηθούν, να σπρώχνουν και να συμμετέχουν. Προφανώς όλοι οι μεγάλοι και ισχυροί επιχειρηματίες στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων και ημών, έχουν λύσει το πρόβλημα της οικονομικής τους επάρκειας. Σε πολύ μεγάλο βαθμό, με όποιον τρόπο και να βγάλαμε χρήματα και να προκόψαμε, το οφείλουμε στην Ελλάδα. Γι' αυτό και δεν χάθηκε ο κόσμος να δώσεις πίσω στην πατρίδα σου. Όσο μικρό και να είναι αυτό. Βρες κάτι που σε ενδιαφέρει και ξεκίνα το. Εάν ο καθένας μας, μοναχός του, κάνει κάτι, τότε σιγά-σιγά μπορεί και να αλλάξουν τα πράγματα. Δεν πρέπει να λέμε πολλά λόγια, γιατί οι Έλληνες πολλά λέμε και λίγα κάνουμε...».

**Ποιο είναι το μυστικό για την επιτυχία σας;**

«Το μυστικό είναι ότι εγώ και ο αδερφός μου, ο Θανάσης, δεν επιδιώξαμε ποτέ τη δημοσιότητα. Αυτή ήρθε κατά καιρούς, λίγο με τα κζίνα που ήταν ένα "καυτό" θέμα, έπειτα με την ακτοπλοία για λόγους που προανέφερα και σήμερα με το Ίδρυμα. Ο πατέρας μου είχε ξεκινήσει μια επιχείρηση αλιευτική, η οποία ήταν μικρή και δεν μας άφησε πολλά χρήματα. Αυτό όμως το οποίο χρωστάμε στον πατέρα μας είναι ότι μας σπούδασε πάρα πολύ».

**Πού σπουδάσατε;**

«Σπούδασα πρώτα μηχανολόγος στη Γερμανία και μετά ξανασπούδασα μηχανολόγος στην Αγγλία, περιμένοντας να μπω στη Σχολή Ναυπηγών. Μετά πήρα ένα πτυχίο ναυπηγού στην Αγγλία και έπειτα ένα Master. Βέβαια, ποτέ δεν ακολούθησα αυτό το επάγγελμα. Αυτό που θέλω να πω είναι ότι και εγώ και ο αδερφός μου κάναμε καλές και σημαντικές σπουδές, πράγμα που μας προσέδωσε μια φιλοσοφία ζωής. Δεν ξυπνάμε και κοιμόμαστε με το πώς να αποκτήσουμε περισσότερα λεφτά και πώς να τα επιδείξουμε. Βέβαια, και οι δύο είμαστε καθημερινά από το πρωί ως το βράδυ στη δουλειά και ασχολούμαστε με τα πάντα».

**Τελικά ποιον χαρακτηρισμό προτιμάτε, αυτόν του επιχειρηματία ή του πλοιοκτήτη; Ποιον ρόλο απολαμβάνετε περισσότερο;**

«Ο Θανάσης είχε εξ αρχής ασχοληθεί πιο πολύ με τα οικονομικά και τα επενδυτικά σχέδια του Ομίλου, οπότε ίσως τείνει περισσότερο προς τον επιχειρηματία. Εγώ τείνω πολύ περισσότερο προς τον ρόλο του πλοιοκτήτη. Αυτή είναι η ζωή μου: τα καράβια μου, οι καπεταναίοι μου, τα ψαρέματά μου... Και αυτός είναι ένας πολύ καλός συνδυασμός. Δεν μπορώ να πω ότι εγώ είμαι ένας μεγάλος επιχειρηματίας με τρομερές ιδέες. Σε αυτό που μπορώ να πω ότι είμαι πολύ καλός είναι στο ότι, όταν δεν πάει μια δουλειά καλά, μπορώ να τη φτιάξω».

**Τι παρακαταθήκες αφήνετε στα παιδιά σας και τι προσδοκάτε για το μέλλον;**

«Εγώ έχω τέσσερα παιδιά και ο Θανάσης πέντε. Η πρώτη προσπάθεια είναι και αυτά να αποκτήσουν μια

καλή μόρφωση. Αυτό το έχω επιτύχει σε γενικές γραμμές, γιατί οι τρεις μου κόρες έχουν ολοκληρώσει πολύ καλές σπουδές. Ο γιος μου είναι ακόμα στο Λύκειο. Το δεύτερο είναι ότι κανένα από τα παιδιά μας δεν μπορεί να διευθύνει φυτευτό τις επιχειρήσεις του Ομίλου, γιατί έχουμε πολύ παλιούς και καλούς συνεργάτες και στελέχη που γνωρίζουν τη δουλειά απείρως καλύτερα από τα παιδιά. Προς το παρόν, μόνο ένα από τα παιδιά, η μία μου κόρη δουλεύει στον Όμιλο και είναι βοηθός στο operations. Η μεγάλη κόρη είναι παιδοψυχίατρος, καμία σχέση δηλαδή με τις επιχειρήσεις

«Πολύ σύντομα η Ένωση θα παραδώσει στην υπουργό μας κυρία Λούκα Κατσέλη μια ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη μελέτη για τη ναυτική εκπαίδευση. Πολλές από αυτές τις προτάσεις δεν είναι και τόσο δύσκολες να πραγματοποιηθούν. Αλλά πάνω από όλα χρειάζεται και μια πολιτική βούληση!»

μας, και η τρίτη μόλις τέλειωσε τις σπουδές της και ψάχνει να βρει τι θα κάνει και πώς θα σώσει τον κόσμο. Κάποια στιγμή θα καταλήξει και αυτή. Η ελπίδα μου είναι κάποιο από τα παιδιά μου να καταλήξει και στις επιχειρήσεις μας.

Το σημαντικό πάντως είναι οι καλές σπουδές και η εργατικότητα. Θέλουμε τα παιδιά να αποκτήσουν εμπειρία και σε άλλες εταιρείες και, εάν και εφόσον θέλουν, να έρθουν κάποτε και στον Όμιλο. Και βεβαίως πολύ σημαντικό είναι και ο χαρακτήρας. Ευτυχώς τα δικά μας τα παιδιά δεν έχουν ακολου-

θήσει το δρόμο άλλων παιδιών ευπορων οικογενειών και δεν τους αρέσει να είναι στη δημοσιότητα. Η ζωή δίνει πολλές χαρές και ευκαιρίες πέρα από την προβολή στις εφημερίδες».

**Τι ρόλο έχει παίζει η σύζυγός σας στη ζωή σας και στην έως τώρα πορεία σας;**

«Εκτός του ότι η γυναίκα μου με στήριξε πολύ αυτά τα χρόνια και αγαπιόμαστε πολύ, είχε επίσης να αναθρψει τέσσερα παιδιά, πράγμα καθόλου εύκολο. Και έκανε πολύ καλή δουλειά. Επίσης είναι και η ψυχή του Ίδρυματος και αυτή που εδώ και πάρα πολλά χρόνια ασχολείται νυχθημερόν με αυτό, το οποίο είναι κυρίως δική της δημιουργία. Το δικό μας Ίδρυμα συγκαταλέγεται στην κατηγορία των "ενεργών". Δηλαδή σε αντίθεση με τα "χορηγικά", τα οποία κάνουν πολύ καλή δουλειά, αλλά όπου αρκεί απλά να δηλώσεις μια έδρα ώστε να μπορείς να δίνεις χορηγίες, τα "ενεργά" ιδρύματα πρέπει να έχουν προσωπικό, να διοργανώνουν εκδηλώσεις, σεμινάρια, κλπ., που σημαίνει ότι έχει και πολύ τρέξιμο».

**Ποιες άλλες προτεραιότητες θέτετε στη ζωή σας, εκτός επιχειρήσεων; Έχετε καθόλου ελεύθερο χρόνο;**

«Τώρα έχω κάποιον ελεύθερο χρόνο και τον ξοδεύω σχεδόν αποκλειστικά στη θάλασσα με το σκάφος μου και τους φίλους μου και τα ψαρέματά μου. Τα χόμπι μου και ο ελεύθερος χρόνος μου είναι και αυτά γύρω από τη θάλασσα».

**Η θάλασσα, κύριε Λασκαρίδη, τι μας έμαθε;**

«Η θάλασσα ένα πράγμα που με έμαθε είναι ότι πρέπει να είσαι πολύ προσεκτικός. Γιατί η θάλασσα δίνει πάρα πολλές χαρές, αλλά τιμωρεί και άσχημα. Επιχειρηματικά, δηλαδή, δίνει πολλές ευκαιρίες, αλλά έχει και πολύ μεγάλα ρίσκα. Και κατά συνέπεια ό,τι έχει μεγάλα ρίσκα πρέπει να αμείβεται και αντίστοιχα. Όπως δεν μπορεί να αμείβεται το ίδιο ο ναυτικός με αυτόν που είναι στο γραφείο. Το κυριότερο είναι ότι η θάλασσα είναι γοητευτική. Εσείς θα αισθανόσασταν το ίδιο εάν δεν ήσασταν ναυτιλιακός συντάκτης, αλλά δουλεύατε σε ένα περιοδικό που ασχολιόταν με τη γεωργία; Η θάλασσα έχει μια γοητεία και μια έλξη αναμφισβήτητη!».

# L

## Lyboussakis Salvage & Towage

ΕΝΩΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΛΥΜΠΟΥΣΑΚΗΣ

24 hours  
OPERATING



51, Nikis str., - 188 63 • Perama, Piraeus - Greece

Tel.: 210 40 14 400 (10 lines) • Fax: 210 40 14 411

E-mail: lybousakis\_tugs@ath.forthnet.gr