

Cpt Άγγελος Αντωνάτος Απαισιοδοξία αλλά και προοπτικές

Νέος, έμπειρος και με τεκμηριωμένη άποψη στα θέματα της ναυτιλίας ο Cpt Άγγελος Αντωνάτος ανήκει στη νέα γενιά των πολλών υποσχόμενων πλοιάρχων, που τόσο έχει ανάγκη η ελληνική ακτοπλοΐα. Ο «Ε» τον συνάντησε και συζήτησε μαζί του εφ' όλης της ύλης

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΣΠΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ

Γεννήθηκε στη Σάμη της Κεφαλονιάς το 1971. Τα σχολικά του χρόνια τα πέρασε στην Κεφαλονιά και στη συνέχεια ήρθε στην Αθήνα. Η πορεία του στη θάλασσα υπήρξε προδιαγεγραμμένη, καθώς μεγάλωσε σε ναυτική οικογένεια. Από πολύ μικρός ταξίδευε μαζί με τον πατέρα του. Το πρώτο του μπάρκο ως δόκιμος το έκανε στο ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ του Στρίντζη το 1987. Ακολούθησαν η εισαγωγή του στη Σχολή Εμποροπλοίαρχων του Αργοστολίου το 1989 και τα δύο πρώτα εκπαιδευτικά του ταξίδια (sandwich course), στο φορτηγό πλοίο KAROS του Ευγενίδη και στο OBO POINT CLEAR της Casian Navigation του Παπαδάκη. Το 1993, μετά την αποφοίτησή του από την ΑΔΣΕΝ, συνέχισε ως ανθυποπλοίαρχος στα bulk carriers ANTONIS P. και NORTH MAR-

CHIONESS της ίδιας εταιρείας, απ' όπου αποκόμισε σημαντικές εμπειρίες και γνώσεις για τις συνθήκες διαβίωσης σε ποντοπόρο πλοίο. Το 1995 κλήθηκε να υπηρετήσει τη στρατιωτική του θητεία ως σημαιοφόρος στο Π.Ν., και συγκεκριμένα στο ναρκαλιευτικό ΔΑΦΝΗ, ενώ το 1997 μπήκε στην ακτοπλοΐα, υπηρετώντας ως ανθυποπλοίαρχος στο SUPERFERRY του Στρίντζη, που τότε ήταν δρομολογημένο στη γραμμή Swansea-Cork. Το 1999 υπηρέτησε για ελάχιστο χρονικό διάστημα ως ανθυποπλοίαρχος στο ΡΕΘΥΜΝΟΝ της ANEK (Πειραιάς-Ηράκλειο) και στο τέλος του ίδιου έτους ως υποπλοίαρχος στο BLUE GALAXY της Blue Star Ferries, στη γραμμή Ηγουμενίτσα-Μπρίντζι. Το 2000, σε ηλικία 28 ετών, συμμετείχε στην παραλαβή του BLUE STAR 1 στα ολλανδικά ναυπηγεία Van Der Giessen De Noord, αρχι-

κά ως υποπλοίαρχος και εν συνεχεία ως υπαρχος, ενώ το 2001 μετακινήθηκε στο IONIAN SUN, πάλι ως υπαρχος, στη γραμμή Αργοστόλι-Κυλλήνη και μετά στη Ραφήνα και στο SUPERFERRY II. Στα τέλη του 2001 ανέλαβε υπαρχος στο BLUE AEGEAN, ταξιδεύοντας σε γραμμές του Αιγαίου και της Αδριατικής. Από τις αρχές του 2002 μέχρι και το 2004 υπηρέτησε ως υπαρχος στο BLUE HORIZON και στα μέσα του 2004, σε ηλικία 34 ετών, ανέλαβε για πρώτη φορά πλοίαρχος στο ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ II. Το 2005 έπιασε υπαρχος στα ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΛΒΟΣ και ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ στο Ιόνιο και ακολούθως την ίδια χρονιά βρέθηκε ως πλοίαρχος στο ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ της Agoudimos Lines, στη γραμμή Μπρίντζι-Αυλώνα. Στις αρχές του 2007 έπιασε πλοίαρχος στο IONIAN SKY στη γραμμή Ηγουμενίτσα-Μπρίντζι και το Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου ανέ-

λαβε στο ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ Τ. της Endeavor Lines. Το 2011 συνέχισε στο ΕΛΛΗ Τ. και αργότερα στο IONIAN QUEEN στη γραμμή Πάτρα-Κεφαλονιά-Ζάκυνθος-Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπρίντζι. Τέλος, από τις 18 Απριλίου μέχρι και τις 6 Ιουνίου 2013 υπηρέτησε ως πλοίαρχος στο ξεκίνημα του ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ της νεοσύστατης Κεφαλονian Lines στη γραμμή Κυλλήνη-Πόρος-Αργοστόλι. **Καπτά Άγγελε, η ακτοπλοΐα είναι εύκολη ή δύσκολη υπόθεση;** «Ιδιαίτερα δύσκολη, τόσο για τους εργαζόμενους εντός του πλοίου όσο και για τις ίδιες τις εταιρείες. Οι μεν πρώτοι πασχίζουν για να επιτύχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα, ξεπερνώντας αρκετές φορές τα όριά τους· οι δε εταιρείες, με βάση τα σημερινά δεδομένα, αντιμετωπίζουν σειρά εμποδίων που δεν ευνοούν το επιχειρείν στην ακτοπλοΐα».

Παρ' όλα αυτά όμως έχουμε ακτοπλοΐα...

«Η ακτοπλοΐα λειτουργεί επειδή εταιρείες και πληρώματα δίνουν το 120% των δυνάμεών τους. Όμως, ως τότε θα συνεχίζεται αυτό, και μάλιστα κάτω από τις σημερινές δύσκολες συνθήκες;»

Υπάρχει, κατά την άποψή σας, δυνατότητα εξόδου της ακτοπλοΐας από τη σημερινή στενωπό;

«Απαιτείται αναδιάρθρωση των όρων λειτουργίας σε αυτό που εμείς λέμε ότι είναι ακτοπλοΐα, λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι σήμερα πλέον δεν μπορεί να υπάρξει χρηματοδότηση από τις τράπεζες, που θεωρούν την επένδυση στην ακτοπλοΐα ρίσκο υψηλού κινδύνου και έχουν κλείσει τις στρόφιγγες προς τις εταιρείες, δημιουργώντας μια πιεσμένη ατμόσφαιρα. Το αποτέλεσμα είναι αρκετές εταιρείες να αδυνατούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους και κατά συνέπεια να οδηγούνται είτε στον παροπλισμό των πλοίων τους είτε στην πώληση των πιο νέων είτε στη διάλυση των παλαιών».

Αυτό όμως είναι μια πραγματικότητα, στην οποία θα πρέπει να προσαρμοστούμε...

«Φ» υσικά. Θα πρέπει να σκεφτούμε στη βάση νέων δεδομένων, όπως είναι ο επαναπρογραμματισμός των δρομολογίων, η πώληση των ενεργοβόρων πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στις σημερινές συνθήκες, και η αντικατάστασή τους από πλοία χαμηλότερης κατανάλωσης και γενικότερα μικρότερου λειτουργικού κόστους. Τέτοια πλοία είναι τα Ro/Ro, τα οποία μάλιστα θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν κατά τους χειμερινούς μήνες εξυπηρετώντας τα νησιά μας.

Επιπλέον, οι συνεργασίες και οι συγχωνεύσεις εταιρειών θα πρέπει να ιδωθούν με άλλο μάτι από τις εταιρείες του χώρου. Δείτε πόσο θετικά αποτελέσματα πέτυχε η συνεργασία ANEK-Attica Group σε Ηράκλειο και Αδριατική. Θα πρέπει, επίσης, το κράτος να αφήσει τις εταιρείες να κινηθούν ελεύθερα και να αναπτυχθούν. Μόνο έτσι δεν θα χαθεί η τελευταία ελπίδα εξόδου τους από το τούνελ της κρίσης. Φυσικά, αυτό δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να επιβιώσουν με κάθε τρόπο και μάλιστα σε βάρος του επιβάτη. ➤



ΜΑΡΙΑ ΖΕΡΒΑ