
Π. Ξενοκώστας, Onex: Πάνω από 2,2 εκατ. οι επενδύσεις στα ναυπηγεία του Νεωρίου της Σύρου

2018/06/04 16:29 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Για το μέγεθος της επένδυσης που πραγματοποιεί στα ναυπηγεία του Νεωρίου της Σύρου, καθώς και για την ενδιάμεση λειτουργία τους, υπό την «ομπρέλα» του ομίλου που εκπροσωπεί, μίλησε σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων ο Πάνος Ξενοκώστας, επικεφαλής της ελληνοαμερικανικής Onex.

Ο κ. Ξενοκώστας αναφέρεται στις προοπτικές της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας, επισημαίνοντας ότι το βασικότερο εργαλείο ενός ναυπηγείου είναι οι δεξαμενές του, ενώ την αξία στην επένδυση την δίνουν οι άνθρωποί του, οπότε στην περίπτωση της Ελλάδας και της Σύρου θεωρεί τον εαυτό του τυχερό, καθώς το ανθρώπινο δυναμικό είναι κορυφαίο παγκοσμίως.

Τονίζει ότι οι επενδύσεις που έχουν γίνει έως σήμερα στο Νεώριο ξεπερνούν τα 2,2 εκατ. ευρώ, ενώ υπογραμμίζει ότι την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου, θα ανελκυστεί και θα επισκευαστεί η δεξαμενή «Βιολάντω Γουλανδρή» 75.000 τόνων.

Το κόστος για τις εν λόγω εργασίες αναμένεται να ξεπεράσει τα 2 εκατ., ανεβάζοντας έτσι τις επενδύσεις της ενδιάμεσης φάσης άνω των 4 εκατ., μέχρι τα τέλη Ιουνίου.

Η συγκεκριμένη δεξαμενή μπορεί να εξυπηρετήσει πλοία με ολικό μήκος έως 245 μέτρα και πλάτος έως 32,4 μέτρα.

Το πλήρες κείμενο της συνέντευξης του κ. Ξενοκώστα στο ΑΠΕ-ΜΠΕ έχει ως εξής:

Υπάρχουν προοπτικές για τη ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα; Τι θα πρέπει να προσέξει η πολιτεία προκειμένου να μην επαναληφθούν λάθη του παρελθόντος;

Ειδικά στη φάση που βρίσκεται η Ελλάδα, οι προοπτικές της ανασυγκρότησης είναι μονόδρομος για το κομμάτι της ναυπηγικής και της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Στη ναυτιλία, οι Έλληνες εφοπλιστές βρίσκονται στην κορυφή του κλάδου, ελέγχουν ένα τεράστιο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, οπότε θα έλεγα ότι είναι και απορίας άξιο, γιατί αυτό το πράγμα δεν έχει με κάποιο τρόπο δράσει θετικά στο κομμάτι της

εγχώριας παροχής υπηρεσιών υποστήριξης ή στο κομμάτι της εγχώριας ναυπήγησης.

Οι προοπτικές είναι τεράστιες και δεν θα πρέπει να επαναλάβουμε τα λάθη του παρελθόντος. Παλαιότερα υπήρχε μία ασυδοσία στο εργατικό κίνημα της χώρας που, αντί να εξυπηρετεί τον ιερό σκοπό της υποστήριξης των εργαζομένων, εξυπηρετούσε ίδια συμφέροντα των εργατοπατέρων που τους ποδηγετούσαν. Ο κόσμος πλέον ξέρει και είναι πολύ ώριμος.

Οι δε επιχειρηματίες πρέπει να σέβονται τον κόσμο τους και αυτό να το εισπράττει τόσο ο πελάτης όσο και η κοινωνία μας. Στο παρελθόν είδαμε καταλήψεις σε πλοία. Για ποιο λόγο σε ένα πλοιοκτήτη που φέρνει το πλοίο του και σε πληρώνει για να γίνει η δουλειά του, του καταλαμβάνεις το πλοίο, αφού το όποιο πρόβλημα που υπάρχει είναι ξεκάθαρα εσωτερικό του ναυπηγείου, μεταξύ διοίκησης και εργαζομένων; Τέτοιες πρακτικές λειτουργούν υπέρ του ανταγωνισμού χωρών εξ' Ανατολής και αντιστοιχεί με εσχάτη προδοσία.

Όλα αυτά πρέπει καταρχάς να λύνονται από τους ίδιους τους εργαζόμενους (είτε τεχνίτες, είτε διοίκηση) και κατά δεύτερον, οι επιχειρηματίες θα πρέπει να επικεντρωθούν στο πώς θα δημιουργήσουν αξία στην επιχείρησή τους προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικοί.

Εδώ πρέπει να ανταγωνιστούμε την Τουρκία, τη Ρουμανία και τη Μάλτα. Αυτοί είναι οι ανταγωνιστές της Ελλάδας. Άρα και οι επιχειρηματίες πρέπει να προσδιορίσουν πώς θα κάνουν επί της ουσίας ανταγωνιστικά τα Ελληνικά ναυπηγεία.

Στα δικά μας ναυπηγεία οι εργαζόμενοι και το Σωματείο έχουν ηγετικό και καθοριστικό ρόλο στην φιλοξενία των πελατών μας. Το Μότο μας είναι «Νεώριο, το σπίτι των Εφοπλιστών».

Χαμηλό εργατικό κόστος και οικονομικές διευκολύνσεις προς τους εφοπλιστές, καθιστούν τα ναυπηγεία στη νοτιοανατολική Ασία εξαιρετικά ελκυστικά. Πως το Νεώριο θα καταφέρει να αντιμετωπίσει αυτόν τον ανταγωνισμό;

Προκειμένου να προωθήσουμε το κομμάτι της ναυπήγησης των νέων σκαφών, έχουμε κάνει στρατηγική συνεργασία με τη γαλλική Ocea Construction Navale, που εξειδικεύεται στην κατασκευή αλουμινίου για σκάφη.

Αντικείμενο της συνεργασίας με την Ocea είναι η συμπαραγωγή νεότευκτων σκαφών για την ακτοπλοία, για ιδιώτες πελάτες (ferry passengers), αλλά και για ρόλους ακτοφυλακής και πολεμικού ναυτικού με πελάτες από τη διεθνή αγορά.

Ο μόνος τρόπος για να αντιμετωπίσεις την κινέζικη μεθοδολογία είναι να κάνεις και εσύ αντίστοιχα πράγματα, αλλά δεν μπορείς να γίνεις χαμηλού κόστους. Για να

συμπληρώσεις τα κενά σε όλα επίπεδα, θα πρέπει να καταφύγεις σε νέα τεχνολογικά μέσα και εργονομία.

Πχ. ο χρόνος που χάνεται για έναν εργαζόμενο ενός ναυπηγείου, μόνο για να περπατήσει από το ένα μέρος στο άλλο είναι 65% - 70%. Στην Ελλάδα μπορεί να είναι το 75% - 80%. Αυτό πρέπει να καταφέρεις να το μετριάσεις στο 30% - 35%.

Επιπλέον πρέπει να γίνουν σοβαρές και στοχευμένες επενδύσεις.

Με τη γαλλική εταιρεία έχουμε κάνει στρατηγική συνεργασία. Κατασκευάζει αλουμίνιο για yacht και ferry passenger. Αυτή η συνεργασία μας φέρνει πολύτιμη τεχνογνωσία στην οικονομικά αποτελεσματική κατασκευή νεότευκτων μέσων.

Συνεργαζόμαστε χρόνια σε επίπεδο ομίλων σε διεθνές επίπεδο και θα εκτελέσουμε μαζί συμβόλαια πελατών, ενώ προσπαθούμε να μεταφέρουμε όλη την τεχνολογική τεχνογνωσία που έχουν εκείνοι 25 χρόνια, στην Ελλάδα και την αξεπέραστη τεχνική τεχνογνωσία.

Επιπλέον, είναι πολύ σημαντικό να συνεργαστούμε με την Ελληνική κυβέρνηση και θεσμικούς παράγοντες εντός Ελλάδας και ΕΕ για τη δημιουργία ενός κατάλληλου χρηματοοικονομικού περιβάλλοντος.

Έχουμε την τεχνογνωσία, τα μέσα και τη θέληση να δημιουργήσουμε βάσεις αλλαγής του κλάδου ριζικά και να κάνουμε την Ελλάδα πρωταγωνιστή του κλάδου εντός ΕΕ και διεθνώς.

Σε λίγες ημέρες εγκαινιάζεται η ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια» όπου δεκάδες ναυτιλιακές εταιρείες από όλο τον κόσμο αλλά και ναυπηγεία θα παρουσιάσουν και θα προβάλλουν τα προϊόντα τους. Το Νεώριο συμμετέχει σε αυτήν την Έκθεση θέλοντας να προσελκύσει το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών;

Εδώ και δύο μήνες έχουμε μπει στο ναυπηγείο με την ενδιάμεση φάση λειτουργίας μέσω τρίτης εταιρείας και έχουμε κάνει όλες τις αναγκαίες επισκευές και αναβαθμίσεις.

Τη στιγμή που εκδηλώσαμε ενδιαφέρον για συμμετοχή μας στην Έκθεση, η ύπαρξη περιπτέρου ήταν πολύ δύσκολη αλλά τελικά βρέθηκε ένας χώρος μόνο και μόνο για να δώσουμε το στίγμα μας, ότι είμαστε εδώ.

Φέτος δεν σκοπεύουμε να δείξουμε κάτι ιδιαίτερο ως προϊόν, αφού η επαναλειτουργία που πετύχαμε από μόνη της είναι ένα μοναδικό ιστορικό γεγονός.

Μέσα από το περίπτερο κάποιος θα μπορέσει να δει την αναγέννηση του ναυπηγείου και το τρίπτυχο της επιτυχίας «Κόστος- Ποιότητα-Χρόνος» που δεν έχει καμία σχέση

με αυτό που ζούσαμε έως τώρα.

Από τον πρώτο μήνα λειτουργίας αξίζει να πούμε ότι 12 πλοία [Sea Lady (φορτηγό), Explorer (φορτηγό), Nikolaos GS (φορτηγό), Zefyros (δεξαμενόπλοιο), Nissos Mykonos (επιβατηγό), Minoas (ρυμουλκό), Minotavros A (ρυμουλκό), Ocean Freedom (Πλοίο Βαρέων Φορτίων), AS Rosalia (container), Pinara (container), Med Serveyor (ερευνητικό σκάφος), Apiliotis (δεξαμενόπλοιο)] έχουν πραγματοποιήσει εργασίες ήδη στο ναυπηγείο μας, με πολύ μεγάλη ικανοποίηση των πελατών μας σε κάθε επίπεδο, ενώ αυτή τη στιγμή είναι μέσα 2 [Lady Sara (φορτηγό), Paragon (φορτηγό)].

Πολλές εταιρείες εκτιμούν ότι η στρατηγική τοποθεσία της Ελλάδας είναι σε πλεονέκτημα, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Εκτιμάτε ότι αυτό δίνει προοπτική στη ναυπηγική βιομηχανία;

Σίγουρα δίνει προοπτική, αλλά από μόνο της δεν μπορεί να σταθεί. Υπάρχουν ένα σωρό πλοία σε Μαύρη θάλασσα, Μεσόγειο και Βόρεια Ευρώπη που τα θεωρούμε δυνητικούς πελάτες.

Από μόνο του ωστόσο δεν μπορεί να σταθεί, σίγουρα. Το γεωπολιτικό πλεονέκτημα είναι σημαντικό κυρίως στον τομέα εξυπηρέτησης αμυντικών σκαφών, όπου η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας είναι στρατηγικής σημασίας και πρέπει να αξιοποιηθεί.

Όταν επισκεφθήκατε τα ναυπηγεία σε τι κατάσταση τα βρήκατε, πώς ήταν η πρώτη επικοινωνία σας με τους εργαζόμενους και ποιες οι αλλαγές που πρόκειται να κάνετε για το επόμενο διάστημα;

Όλα ξεκίνησαν ουσιαστικά από το ειλικρινές και τίμιο ενδιαφέρον των εργαζόμενων. Κάποιοι εκπρόσωποι των εργαζομένων, ήρθαν να με ρωτήσουν αν το ενδιαφέρον που έχω δείξει είναι αληθινό και ουσιαστικό. Συζήτησα μαζί τους, κατάλαβα τί συμβαίνει μέσα στην επιχείρηση. Είδα στα μάτια τους το πόσο πραγματικά αγαπάνε το ναυπηγείο και πόσο πραγματικά θέλουν το απλό δικαίωμα στη δουλειά.

Από εκεί και πέρα εγώ δεσμεύτηκα απέναντί τους ότι το ενδιαφέρον μου όχι μόνο είναι αληθινό και ουσιαστικό, αλλά θα «κινήσουμε γη και ουρανό» για να πετύχουμε αυτό που πρέπει να γίνει, καθώς κάποιοι πρέπει να σταματήσουν να παίζουν με το μέλλον αυτού του τόπου στον βιομηχανικό τομέα.

Είναι αδύνατον μία βιομηχανική επιχείρηση 160 ετών να κλείνει. Αυτό απαγορεύεται σε οποιαδήποτε χώρα. Η τεχνογνωσία αυτή, δεν ανακτάται. Μετά από ένα διάστημα 3,4 μηνών πραγματοποίησα επίσκεψη στους χώρους για να αντιληφθώ τα πράγματα από κοντά.

Το ναυπηγείο και το νησί από την πρώτη στιγμή τα ερωτεύτηκα, αυτή είναι η αλήθεια. Οραματίστηκα κατευθείαν τί θα μπορούσε να γίνει εκεί. Βέβαια η αλήθεια ήταν ότι η εικόνα στο ναυπηγείο ήταν αποκαρδιωτική.

Εγκαταλελειμμένο περίπου ένα χρόνο. Δεν γνωρίζω πόσο καιρό ήταν ασυντήρητα τα μηχανήματα. Προφανώς υπήρχαν οικονομικές δυσκολίες στην επιχείρηση και δεν γινόταν καμία συντήρηση. Έβλεπες προοπτική, αλλά το παρόν ήταν πάρα πολύ δύσκολο.

Δεν χρειάζεται να πω τι θα κάνουμε αλλά τι κάνουμε. Αυτή τη στιγμή οι επενδύσεις που έχουν γίνει, έως σήμερα, στο Νεώριο ξεπερνούν τα 2 εκατ. ευρώ.

Για να μπορέσεις να βάζεις πλοία, πρέπει να πάρεις πιστοποίηση από νηογνώμονα και να γίνουν ταυτόχρονα συντηρήσεις των μηχανημάτων. Η μεγάλη δεξαμενή είχε ένα ζήτημα και τεχνητά τη βυθίσαμε για να μπορεί εκ νέου να ανελκυσθεί. Το κόστος ανέλκυσης έχει ξεπεράσει το 1,5 εκατ. και οι επιπλέον επισκευές, άλλο τόσο περίπου.

Η διαδικασία της ανέλκυσης θα είναι μία επιχείρηση που παρόμοια δεν έχει ξαναγίνει. Ξεκίνησαν οι εργασίες υποβρύχιας προετοιμασίας ενώ στις 30 και 31 Μαΐου, έφτασε εξοπλισμός από τρεις χώρες. Εκτιμώ ότι την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου θα ανελκυστεί.

Σημειώνω πως η δεξαμενή είχε χάσει την ευστάθειά της και βλέπαμε ότι δεν λειτουργούσαν κάποιες αντλίες. Έτσι προκειμένου να μην έχουμε προβλήματα στο μέλλον και τον κίνδυνο να «σπάσει», την «ακουμπήσαμε» για να τη φτιάξουμε σωστά.

Στόχος μου είναι να φτιάξω ένα πολύ σύγχρονο ναυπηγείο, ενώ με το που ολοκληρωθεί επίσημα η μεταβίβαση, θα προχωρήσουμε σε μια νέα παραγγελία για δεξαμενή aframax.

Στα μέσα του περασμένου Φεβρουαρίου, η Onex αποφάσισε να προχωρήσει στην ενδιάμεση επαναλειτουργία των ναυπηγείων μέσω τρίτης εταιρείας, προτού αναλάβει και επίσημα τον έλεγχό τους. Πότε αναμένεται να υπογραφεί η τελική συμφωνία προκειμένου να κατατεθεί στο Πρωτοδικείου Σύρου προς έγκριση;

Με μία τηλεδιάσκεψη που έγινε πρόσφατα, ορίσαμε ως στόχο την 31η Μαΐου – ως το πρώτο δεκαήμερο Ιουνίου, το αργότερο – προκειμένου η συμφωνία εξυγίανσης να κατατεθεί στο αρμόδιο δικαστήριο για επικύρωση.

Με το που υποβληθεί το αίτημα, θα αναμένουμε την απόφαση, που ουσιαστικά αποτελεί την πιστοποίηση του σχεδίου εξυγίανσης.

Τα ζητήματα των οφειλών σε δημόσιο, εργαζόμενους και προμηθευτές έχουν κλείσει.

Οι οφειλές σε εργαζόμενους και τοπικούς προμηθευτές είναι γύρω στα 10,4 εκατ. ευρώ, για τις τράπεζες γύρω στα 5 εκατ. ευρώ και άλλα 25 εκατ. ευρώ σε ΕΦΚΑ, εφορία, ταμεία κ.λπ.

Οι τοπικοί προμηθευτές και εργαζόμενοι θα πληρωθούν άμεσα με την ολοκλήρωση της μεταβίβασης. Οι υπογραφές για τη μεταβίβαση των ναυπηγείων θα γίνει μεταξύ των πιστωτών και της Onex.

Υπάρχουν σχέδια για την επόμενη μέρα; Θα θέλατε να μας περιγράψετε προτάσεις που θα επιχειρήσετε;

Όσον αφορά στο ναυπηγείο τα σχέδια είναι συγκεκριμένα. Θέλουμε να γίνουμε πρωταγωνιστές στη Μεσόγειο και σε κομμάτια ναυπηγικής, συντήρησης, αναβάθμισης και υποστήριξης σε τομείς της Άμυνας και του Εμπορικού τομέα μέσα από ένα ναυπηγείο περιβαλλοντικά σύγχρονο.

Υπάρχει ένα στρατόπεδο που είπαν ότι θέλουν να αποκαταστήσουν, κάποιους χώρους περίπου 130 στρέμματα. Από την εταιρεία μας εκδηλώσαμε ενδιαφέρον και έχουμε ήδη πρόταση προκειμένου να χρησιμοποιηθεί από την εταιρεία ως χώρος έρευνας & ανάπτυξης με τη συνδρομή του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Πολυτεχνείου.

Η λειτουργία του νέου ναυπηγείου, εκτιμάτε ότι θα μπορούσε να αγγίζει έως και το 50% της οικονομικής δραστηριότητας του νησιού;

Βέβαια, με την καινούργια δεξαμενή εκτιμώ ότι θα περάσουμε και το ποσοστό του 50%.

Δεν πρέπει όμως κ. Ξενοκώστα να βελτιωθούν και πράγματα που έχουν να κάνουν σε σχέση με το κράτος, τη γραφειοκρατία; Μην ξεχνάμε ότι στο συγκεκριμένο ναυπηγείο έγινε η παραγωγή του πρώτου ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου αλλά δεν μπόρεσε να αναπτυχθεί παραγωγή του, καθώς δεν υπήρχε το νομοθετικό πλαίσιο που το επέτρεπε...

Χίλια παραδείγματα θα μπορούσα να σας πω. Όχι γενικά, αλλά και ειδικά. Και εγώ έχω γίνει δυστυχώς «δέκτης» αυτού του κράτους. Αλλά το κράτος είμαστε εμείς οι ίδιοι.

Όταν ο καθένας θα αρχίζει και αλλάζει το μικρόκοσμό του, θα αλλάξει και το συγγενή του που είναι στην εφορία, και το συγγενή του που είναι στο ΙΚΑ, και σε μια δημόσια υπηρεσία. Αλλάζεις την επιχείρηση που δουλεύεις, αλλάζει την οικογένειά σου. Αν αποφασίσουμε ο καθένας να αλλάξουμε την κουλτούρα στο χώρο που

είμαστε, αυτό το κράτος θα αλλάξει.

Δεν είναι ανώνυμος ο άνθρωπος που δεν έδωσε την άδεια στο Γουλανδρή για την παραγωγή του ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου, είναι κάποιος ξάδερφος. Μην περιμένουμε να έρθει μία κυβέρνηση με μαγικό τρόπο και να τα λύσει όλα.

Άρα ο μοναδικός τρόπος να γίνει είναι ένας: ο καθένας να προσπαθήσει να αλλάξει τον εαυτό του, τον περίγυρό του, το χώρο εργασίας του και μετά αυτόματα θα δούμε μια αλλαγή συνολικότερη.

Εκτιμάτε ότι η υλοποίηση της επένδυσης στο ναυπηγείο της Σύρου, μεσοπρόθεσμα, θα ήταν ικανή να δημιουργήσει συνολικά έως 1.000, άμεσες και έμμεσες, θέσεις εργασίας;

Βεβαίως. Δεν μπορούμε ωστόσο να μεγαλώσουμε άλλο το ναυπηγείο, γιατί θα φθάσουμε ουσιαστικά στην οροφή. Εκτιμώ ότι θα φθάσουμε τις 1.000 με 1.100 θέσεις, καθώς αυτό είναι το capacity.

Σύντομα στο ναυπηγείο αναμένεται να οριστεί η διοίκηση και επικεφαλής με διοικητικό προσωπικό, αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος και η συνολική δομή που θα συμπληρώσει την περίοδο της ενδιάμεσης φάσης. Άνθρωποι άξιοι και έμπειροι στον κλάδο.

Προσωπικά το ναυπηγείο το αγαπώ και θα είμαι πάντα φρουρός του προκειμένου να διασφαλίσω πως ότι έχουμε πει, ότι θα πράξουμε.

Εκτός από το Νεώριο σκοπεύετε να προχωρήσετε σε επενδύσεις και σε άλλες περιοχές της χώρας; Πώς θα βλέπατε τη δημιουργία ενός ναυπηγείου, αντίστοιχου της Σύρου, στη Βόρεια Ελλάδα;

Ναυπηγεία... Εγώ είμαι καταρχήν χαρούμενος αυτή τη στιγμή καθώς στους δύο μήνες που λειτουργούμε πληρώθηκαν 300 οικογένειες από εκεί που ήταν όλοι στην ανεργία. Αυτό με γεμίζει χαρά. Που σημαίνει ότι το εγχείρημα πετυχαίνει.

Όλοι οι πλοιοκτήτες που έχουν φύγει από το ναυπηγείο μετά από εργασίες που πραγματοποίησαν στα πλοία τους, λένε τα καλύτερα λόγια. Ποιότητα, κόστος, χρόνος.

Με τη μεγαλύτερη δεξαμενή, όταν θα φτιαχτεί, το ανθρώπινο δυναμικό θα αυξηθεί. Το εγχείρημα μας πετυχαίνει.

Αν το όραμά μου είναι να φτιάξω και άλλα ναυπηγεία; Για να κάνεις και άλλα ναυπηγεία, δεν είναι μόνο η θέληση, αλλά πρέπει η περιοχή να είναι και «ναυπηγομάννα». Δεν μπορείς να μετακινείς εργαζόμενους από το ένα μέρος στο άλλο, αλλά πρέπει και η περιοχή να έχει κάποια ιστορία.

Γενικά, για εμένα κάθε μεγάλο λιμάνι θα έπρεπε να έχει δεξαμενές προκειμένου να μπορούν να επισκευάζονται πλοία. Θα έπρεπε καταρχήν να υπάρχουν σχολές μαθητείας για τη ναυπηγική τέχνη.

Πρόσφατα, η Cosco έφερε στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη νέα πλωτή δεξαμενή. Πόσο εύκολος ή δύσκολος είναι ο ανταγωνισμός με την κινεζική εταιρεία;

Εγώ καταρχάς χαίρομαι που και η Cosco φέρνει δεξαμενή. Είμαι της λογικής «καλύτερα να δημιουργήσεις αγορά, παρά να είσαι ο μοναδικός που ζει». Το ότι η Cosco έφερε τη δεξαμενή είναι πολύ καλό και θετικό για το ναυπηγικό χώρο.

Επίσης επειδή η Cosco είναι μια σοβαρή εταιρεία, έχει μια πολύ καλή ποιότητα και καλά αποτελέσματα, τα βλέμματα των πελατών θα γυρίσουν στην Ελλάδα.

Είναι τεράστια η αγορά για να πούμε ότι εμείς ανταγωνιζόμαστε την Cosco.

Εμείς ανταγωνιζόμαστε τη Μεσόγειο, δεν ανταγωνιζόμαστε την Cosco. Άρα, από αυτή την έννοια, ευγενής άμιλλα θα υπάρχει. Εμείς θέλουμε να είμαστε πρώτοι, αλλά όχι πλήττοντας την Cosco ή κάποιο άλλο ναυπηγείο. Δεν είναι αυτός ο στόχος μας.

Στόχος μας είναι την οποιανδήποτε τεχνογνωσία που μπορούμε να πάρουμε ή να δώσουμε στο μέλλον, να το κάνουμε προκειμένου να ανοίξουμε την αγορά στην Ελλάδα. Το να φέρουμε κίνηση στη χώρα, είναι καλό για όλους.