



MARITIME INTELLIGENCE

For Decision Makers Only



**Εκθεση Ένωσης
Ελλήνων εφοπλιστών**

σελ. 20-27

**Η Maritime Economies
στα POSIDONIA 2016**



σελ. 18-19

συνέντευξη

ΜΑΡΚΟΣ ΤΡΙΠΟΛΙΤΗΣ

Ο ΙΔΡΥΤΗΣ ΤΗΣ PMS ΜΑΣ ΜΙΛΑΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΥ ΠΟΡΕΙΑ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ, ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ PMS ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ
ΣΗΜΕΡΑ, ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ
ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ.



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΟΝ ΓΙΑΝΝΗ ΜΕΓΑΡΙΟΤΗ



ΜΑΡΚΟΣ ΤΡΙΠΟΛΙΤΗΣ

Ο ΙΔΡΥΤΗΣ ΤΗΣ PMS ΜΑΣ ΜΙΛΑΕΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΤΟΥ ΠΟΡΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΗΝ ΒΕΒΛΙΣΗ ΤΗΣ PMS ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ, ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

Κύριε Τριπολίτη θέλετε να μας περιγράψετε την προσωπική σας πορεία στη ναυτιλία μέχρι τη στιγμή που πήρατε την απόφαση να ιδρύσετε την Piraeus Marine Services;

Νομίζω δεν είναι δύσκολο να καταλάβει κανείς πως “έμπλεξα” με τη Ναυτιλία. Πρώτα απ’ όλα γιατί είμαι Χιώτης και δεύτερον γιατί είχα πατέρα και δυο γαμπρούς καπετάνιους. Επομένως από πολύ μικρός υπήρχε το σαράκι μέσα μου, μιας και θαύμαζα τον πατέρα μου όσο ταξίδευα μαζί του. Είχα μαζέψει θαλάσσια υπηρεσία από τα 4 μου χρόνια έως και τα 7 που με έπαιρνε μαζί με τη μητέρα μου. Φορώντας μια μαξιλαροθήκη, αντί φόρμας, έβαφα το κατάστρωμα του LIBERTY «M/V AKTI» της LIVANOS BROS με ψαρόλαδο από πλώρα προς τα πύρμα. Αυτή ήταν η καθημερινή μου απασχόληση. Το γιατί έγινα μετά ναυπηγός και όχι πλοίαρχος ή μηχανικός, οφείλονταν στη μητέρα μου που καθημερινά μου μιλούσε για να με

αποτρέψει από το θαλάσσιο επάγγελμα. Έλεγα λοιπόν από τότε που θυμάμαι, ότι θα γίνω ναυπηγός χωρίς να ξέρω φυσικά τί σημαίνει αυτό. Αυτός όμως ήταν ο στόχος μου. Τελειώνοντας το Ανδρεάδειο Ναυτικό Γυμνάσιο Βροντάδου στη Χίο και παρόλο που οι εισαγωγικές εξετάσεις με έστρεψαν προς τα οικονομικά μπαίνοντας στην Ανωτάτη Εμπορική, σημερινή ΑΣΟΕΕ, προτίμησα να φύγω για Αγγλία όπου και ολοκλήρωσα τις βασικές σπουδές μου για ναυπηγός στο Sunderland Polytechnic. Κατά τη διάρκεια των σπουδών μου, εκμεταλλεύτηκα το χρόνο μου κάνοντας τρία πεντάμηνα στη θάλασσα. Τον Οκτώβριο του 1979 κατατάχτηκα στο Πολεμικό Ναυτικό στην τεχνική διεύθυνση του ναύσταθμου και ήμουν πολύ τυχερός έχοντας προϊστάμενους, τεχνικούς μόνιμους αξιωματικούς του ναυτικού όπου όλοι είχαν σπουδάσει στο M.I.T. τον κο. Κλούδα και τον Γιώργο Μυλωνά σήμερα Γενικό Διευθυντή

της AVIN με τον οποίο ακόμα κρατάμε φιλία και συνεργασία. Δεν θα μπορούσα βεβαίως να παραλείψω και τον κο. Γιάννη Κολινιάτη, Ναύαρχο και Διοικητή του Ναύσταθμου. Όταν λοιπόν, μπήκα στο ναυτικό, είχα ήδη την εμπειρία δύο ετών στη θάλασσα έχοντας την τύχη να ταξιδεύω με τα πλοία της DIANA SHIPPING, M/V ELMONA, M/V ALIKI, M/V PANAGIA κατόπιν πρότασης του τότε μεγαλομετόχου Ισίδωρου Σαραντή. Έτσι, ο Σίμος Παλιός, manager της DIANA SHIPPING SERVICES (από τότε μέχρι σήμερα), μου πρότεινε ο ίδιος να απασχολούμαι στην εταιρεία κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας μου στο ναυτικό. Οπότε, το 1981 που απολύθηκα από το Ναυτικό, παρόλο που είχε αρχίσει να φαίνεται η τότε κρίση της ναυτιλίας, έγινα πλήρους απασχόλησης υπάλληλος στο τεχνικό τμήμα της DIANA SHIPPING όπου παρέμεινα μέχρι το 1988. Εδώ, θα ήθελα να κάνω μια παρένθεση και να

συμβουλέψω τους νέους μας ότι τα ταξίδια και η θητεία μου στα τρία παραπάνω πλοία μου έδωσαν δύο ακόμα πλεονεκτήματα .Το πρώτον, ότι μάζεψα αρκετά χρήματα για να κάνω τις μεταπτυχιακές μου σπουδές στο πανεπιστήμιο του Michigan ('77-'79) και το δεύτερο αλλά και σπουδαιότερο, ότι απέκτησα την εμπειρία του ναυτικού –καθαριστής –λαδάς-τρίτος μηχανικός. Ο συνδυασμός της εμπειρίας στη θάλασσα και της πανεπιστημιακής μόρφωσης , είναι το στοιχείο που με έκανε να ξεχωρίζω από τους πανεπιστημιακούς αρχιμηχανικούς .

Μακάρι μέσα στην κρίση ,τα παιδιά των πανεπιστημίων να ακολουθήσουν τη θάλασσα για λίγα χρόνια. Θ'απορροφηθούν στα γραφεία σίγουρα πολύ πιο εύκολα.

Η εμπειρία μου στα πλοία ψυγεία τράβηξε το ενδιαφέρον του γείτονα φίλου μου και μετέπειτα συνεργάτη μου για τα επόμενα 25 χρόνια , Γενικού Διευθυντή της CHARTWORLD SHIPPING CORP.του κου.Αντώνη Φαράκλα.

Το 1988 λοιπόν,αφήνω την DIANA SHIPPING και μεταγράφωμ στην CHARTWORLD SHIPPING CORP.όπου για τέσσερα χρόνια ήμουν με μια βαλίτσα στο χέρι από επισκευή σε επισκευή, μέχρι το 1992 οπότε ανέλαβα υπεύθυνος μηχανολογικών εργασιών στη μεγάλη μετασκευή του R/R CYPRUS STAR σε κρουαζιερόπλοιο CR/V OCEAN MAJESTY .

Έτσι είχα την τεχνική ευθύνη του πλοίου αλλά και των υπολοίπων πλοίων που ήρθαν αργότερα στη MAJESTIC INTERNATIONALS CRUISES ,το CR/V OCEAN COUNTESS και το CR/V OCEAN MONARCH. Τα 18 χρόνια ως τεχνικός διευθυντής στη MAJESTIC INTERNATIONALCRUISES πέρασαν χωρίς ουσιαστικά τεχνικά προβλήματα στα πλοία κάνοντας κάθε χειμερινή περίοδο την προγραμματισμένη συντήρησή.

Ποιά είναι η πορεία της PMS από την ημέρα ίδρυσής της μέχρι σήμερα;

Το 2008 μου μπήκε η ιδέα να κάνω κάτι δικό μου μιας και τα παιδιά μου είχαν αρχίσει να μπαίνουν στην αγορά εργασίας.Ξεκίνησα λοιπόν την P.M.S. Piraeus Marine Services S.A. Το όνομα το οποίο είχα στο μυαλό μου πολύ καιρό πριν.Με δυο μόνο υπαλλήλους

πειραματικά ξεκίνησε η εταιρεία αφήνοντας αμέσως κέρδη και αναγνώριση στη πιάτσα του Πειραιά.

Στο τέλος του 2009 παραιτήθηκα από την MAJESTIC και άρχισα πλέον το τρέξιμο για τον εαυτό μου με την PMS.

Η πολυετής εμπειρία μου σαν τεχνικός διευθυντής ,με έκανε να μπορώ να πλησιάσω εύκολα συναδέλφους αρχιμηχανικούς και τεχνικούς διευθυντές .Μιλούσα στο ίδιο μήκος κύματος μαζί τους αλλά και με ξένες Ναυτιλιακές Εταιρείες ,οι οποίες καταλάβαιναν ότι στην άλλη πλευρά της γραμμής του τηλεφώνου έχουν έναν έμπειρο τεχνικό. Έτσι μου εμπιστεύθηκαν πολλές επισκευές εδώ στον Πειραιά –Βαλκάνια και Κίνα γνωρίζοντας ότι έχουν τον δικό τους άνθρωπο πάνω στο πλοίο. Παρά την κρίση, η P.M.S. προσλαμβάνει δύο υπαλλήλους το χρόνο πιστοποιώντας την ανοδική της πορεία περιμένοντας να φτιάξει επιτέλους η αγορά. Οι εταιρείες που συνεργάζονται μαζί μας, μας εμπιστεύονται πλήρως βλέποντάς μας σαν καλούς συνεργάτες /συμβούλους.

Θέλετε να μας αναφέρετε τις βασικές δραστηριότητές της εταιρείας σας;

Λόγω της εμπειρίας μου σαν τεχνικός διευθυντής και αρχιμηχανικός για το διάστημα από το 1981 έως το 2010,πέρασαν από την P.M.S. αρκετές δραστηριότητες αλλά φυσικά πάντα καταλήγουμε σ'αυτό που αγαπάμε και ξέρουμε καλύτερα .Έτσι συνέβη και στη δική μου περίπτωση!Το Technical Management σε μικρές εταιρείες από 1 έως 4 πλοία είναι η ειδικότητά μας.

Επιθεωρήσεις πλοίων για αγοραπωλησίες. Έλεγχος στη συντήρηση των πλοίων (condition survey) ,με το οποίο ασχολούμαι αρκετά. Τα Drydockings στην Κίνα – Τουρκία ή Βαλκάνια ,είναι επίσης ένα κομμάτι των δραστηριοτήτων μας .Η εμπειρία μου με κάνει να γίνομαι, θέλω να πιστεύω ,αρκετά χρήσιμος στις μικρές εταιρείες. Καθώς και οι επισκευές εν πλω με άτομα εμπιστοσύνης μου, έχει κάνει την P.M.S. να ακούγεται όχι μόνο στον Πειραιά αλλά και σε πολλές ξένες εταιρείες στις οποίες έχω γίνει πολύτιμος συνεργάτης όταν τα πλοία τους προσεγγίζουν τον Πειραιά.

Ένα μεγάλο μέρος της εταιρείας ασχολείται με τα ανταλλακτικά. Είμαστε αποκλειστικοί



*Μια φωτο του walter e.frost feb 1955
Το ΑΙΜΠΕΡΤΙ "ΑΚΤΙ" προσεγγίζοντας το λιμάνι του Vancouver
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΙΠΟΛΙΤΗΣ
ΜΟΥΤΣΟΣ ΜΑΡΚΟΣ ΤΡΙΠΟΛΙΤΗΣ (3 ΕΤΩΝ)*

αντιπρόσωποι διαφόρων εταιρειών και η συνεργασία μας και πάλι με τους πελάτες μας είναι άψογη.

Τέλος,αντιπροσωπεύουμε ένα πολύ έξυπνοΚορεάτικο σύστημα,για το Ballast Water Treatment.Λέγεται BLUEZONE το οποίο εκχύει όζον στη γραμμή του έρματος με πολύ λίγα kw .Το κόστος εγκατάστασης είναι σχεδόν μηδενικό, γίνεται εν πλω εντός 6 ημερών από μια εξειδικευμένη ομάδα 4 ατόμων. Πιστεύουμε ότι σε ένα χρόνο που θα έχουμε και την πιστοποίηση από το USCG, θα είμαστε σε θέση να εξυπηρετήσουμε τους έλληνες πλοιοκτήτες.Ελπίζοντας έτσι,να διεκδικήσουμε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής αγοράς αφήνοντας μόνο θετικά αποτυπώματα και αποτελέσματα.

Πιστεύετε ότι η έλλειψη ικανοποιητικής ναυτικής εκπαίδευσης έχει οδηγήσει τους πλοιοκτήτες να ναυτολογούν αλλοδαπούς για πληρώματα στα πλοία;

Η εκπαίδευση των ναυτικών μας τα τελευταία χρόνια θα έλεγα ότι βρίσκεται σε πολύ καλά επίπεδα. Το θέμα είναι ότι τώρα που τους χρειαζόμαστε,δεν επαρκούν σε αριθμό. Λόγω της κρίσης των τελευταίων ετών ,οι νέοι μας θέλουν να στραφούν στη θάλασσα. Κατέληξαν όμως λόγω περιορισμού των εισαχθέντων ,να ανέβει η βάση των Ναυτικών σχολών στο επίπεδο της ιατρικής σχολής. Όλα αυτά οφείλει να τα βλέπει η Πολιτεία και ο εκάστοτε υπουργός και να γίνονται οι ανάλογες επεμβάσεις.

Η χώρα που έχει γεννήσει τη Ναυτιλία, δεν μπορεί παρά να γνωρίζει καλύτερα το αντικείμενο αυτό.Έτσι ο Έλληνας ναυτικός

είναι και απαραίτητος και αναντικατάστατος. Η έλλειψή του όμως αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να απασχολούν ξένους. Όσο για τα κατώτερα πληρώματα, το κόστος των Ελλήνων, έχει δυστυχώς μεγάλη διαφορά

από τους ξένους. Θα έπρεπε τα unions να έριχναν λίγο νερό στο κρασί τους, ρίχνοντας το μισθό του κατώτερου πληρώματος. Έτσι, θα έβρισκε πολύ κόσμος δουλειά και θα ήταν μια σωτήρια λύση για τους άνεργους

ανειδίκευτους νέους.

Τα χρήματα που δυστυχώς διαρρέουν από τους Έλληνες εφοπλιστές προς τους ξένους ναυτικούς, μπορείτε να τα δείτε στους παρακάτω πίνακες.

TOP 5 WORLD TONNAGE RANKING			
COUNTRY	NO.OF VESSELS	DWT	GROSS TONNAGE
GREECE	4.894	291.735.318	168.922.455
JAPAN	8.357	242.640.509	159.401.728
CHINA	6.247	190.601.765	116.675.336
GERMANY	4.197	126.355.373	95.052.148
SOUTH KOREA	2.651	83.534.652	52.870.979

ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 4.894 X 20=97.880
=100.000 ΝΑΥΤΙΚΟΙ
ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ / ΠΛΟΙΟ -60.000\$
5.000 ΠΛΟΙΑ X 60.000=
300.000.000\$ / ΜΗΝΑ
X 12= 3,6 ΔΙΣ. (\$) / ΧΡΟΝΟ



Ο Πειραιάς ως ναυτιλιακό κέντρο θα μπορούσε ν'αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο; Ποιά κατά την άποψή σας είναι αυτά τα βήματα που πρέπει να γίνουν;

Ο Πειραιάς όλο και βελτιώνεται βλέποντας τα νέα πεζοδρόμια –κολωνάκια –ασφαλτοστρώσεις και καθαριότητα. Πιστεύω ότι συνεχώς προοδεύουμε.

Ένα μελανό σημείο στον Πειραιά είναι η τοποθέτηση των γραμμών του τραμ που διαιωνίζεται χωρίς να ολοκληρώνονται οι εργασίες αυτού και δυστυχώς είναι μια ένδειξη του πόσο η πολιτεία σέβεται τους πολίτες της. Δεν δίνεται προτεραιότητα στο συγκοινωνιακό ιδιαίτερα μπαίνοντας στον

Πειραιά από το Ν.Φάληρο. Κατά τη γνώμη μου, το συγκοινωνιακό είναι από τους κυριότερους λόγους που ανάγκασε πολλές σοβαρές εταιρείες να απομακρυνθούν από τον Πειραιά.

Επίσης, οι συχνές απεργίες των λιμενεργατών χωρίς ουσιαστικό λόγο αφού ο «κύβος ερρίφθει» και το λιμάνι έχει εκχωρηθεί, θα πρέπει να σταματήσουν. Δεν οδηγούμαστε πουθενά με το να δυσφημίζουμε την Ελλάδα και να χάνουμε έσοδα από τον τουρισμό.

Πιστεύω ακράδαντα ότι ο Πειραιάς θα μεγαλώνει και θα μορφαίνει δίνοντας την ευκαιρία στο κράτος, ώστε οι Έλληνες εφοπλιστές να ψώνουν την ελληνική σημαία στην πρύμνη των πλοίων τους.

Στις μέρες μας βλέπουμε τους ναύλους των πλοίων χύδην φορτίου να ελαττώνονται διαρκώς. Πιστεύετε ότι μπορεί να επιμκυνθεί για αρκετό ακόμα χρονικό διάστημα;

Καλό θα ήταν η ερώτηση αυτή να τεθεί στους ίδιους τους πλοιοκτήτες. Αλλά αφού μου ζητάτε την άποψή μου, να σας πω ότι σαν πρόεδρος στο Chios Marine Club για 6 συνεχή χρόνια (3 διετίες) κόβαμε την πίτα μας αρχές κάθε χρόνο έχοντας καλεσμένους σοβαρούς ομιλητές, οι οποίοι με την πολυετή πείρα τους μας έδιναν στοιχεία για το τι επρόκειτο να συμβεί μέσα στον τρέχοντα χρόνο. Από το 2012/2013/2014 όλοι έδιναν ένα φως στην άκρη του τούνελ για το 2017. Υπάρχουν δυο βασικοί συντελεστές οι οποίοι κρατάνε ακόμα τους ναύλους των Bulk carriers χαμηλά. Ο αυξημένος αριθμός πλοίων που κτίστηκαν τα έτη 2008 έως 2014, η μειωμένη παραγωγή αγαθών παγκοσμίως και ιδιαίτερα της Κίνας που η ανάπτυξη από 11 % μειώθηκε στο 4% ίσως και χαμηλότερα. Είναι πολύ δύσκολο να πει κανείς το πότε θα περάσει ο δείκτης τις 1000 μονάδες. Πάντως προβλέπω και το 2017 να παραμείνουμε στα ίδια επίπεδα. Μια μικρή ελπίδα φαίνεται να έρχεται στα έτη 2018/2019/2020 όπου το BWT και η αναγκαστική τοποθέτησή του, θα αναγκάσει πολλά πλοία να πάνε για scrap. Ίδωμεν.

Σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων οι ναύλοι είναι υψηλότεροι από το λειτουργικό κόστος και το κόστος χρηματοδότησης. Προβλέπετε ότι θα συνεχίσουν αυτή την πορεία ή μπορεί ν'ακολουθήσουν την αντίστοιχη πορεία των πλοίων χύδην φορτίου;

Όλοι οι τύποι των εμπορικών πλοίων έχουν τις καλές και τις κακές τους εποχές. Ιδιαίτερα τα Tankers και τα Bulk carriers συνδέονται μεταξύ

Ο απερχόμενος Πρόεδρος του Chios Marine Club κ. Μάρκος Τριπολιτής (αριστερά) και ο νέος Πρόεδρος κ. Κωνσταντίνος Βασιλειάδης (δεξιά)



τους, όταν είναι καλή εποχή για τα Tankers είναι κακή εποχή για τα Bulk carriers (συνήθως).

Η πτώση της τιμής του πετρελαίου έδωσε την ευκαιρία στα βιομηχανικά κράτη να γεμίσουν τις δεξαμενές τους. Η κατανάλωση επίσης λόγω της χαμηλής τιμής έχει αυξηθεί. Έτσι μέχρι και σήμερα οι εταιρείες με δεξαμενόπλοια είναι σε αρκετά θετικά επίπεδα. Όπως φαίνεται, εφόσον τα drills (πλατφόρμες) παροπλίζονται μέχρι το 2020 η τιμή του πετρελαίου μέχρι τότε θα παραμείνει σχετικά χαμηλή. Αυτό θα δώσει μια ώθηση στην παγκόσμια ναυτιλία και στην παγκόσμια ανάπτυξη.

Είστε άνθρωπος που σας αρέσει ν'ασχολείσθε με τα κοινά και ένας από τους πρωτεργάτες και ιδρυτές του Chios Marine Club. Θέλετε να μας περιγράψετε την πορεία του Club από τη σύστασή του μέχρι σήμερα;

Η αλήθεια είναι ότι δεν ασχολούμαι πολύ με τα κοινά. Αναγκάστηκα επειδή βρέθηκα στο τιμόνι του Chios Marine Club. Το club το ιδρύσαμε μια ομάδα 29 φίλων και συναδέλφων το 1999. Με σκοπό τη στήριξη των Χιωτών μέσα στη Ναυτιλία. Ενημερώσεις με διαλέξεις στο ναυτιλιακό κομμάτι και φυσικά το πάντα φλέγον θέμα, η εύρεση εργασίας.

Από τότε μέχρι και σήμερα έχει μια ανοδική πορεία. Αρχικά βέβαια ήταν κλειστός σαν σύλλογος. Επειδή η φιλοσοφία μου ήταν και παραμένει ο σύλλογος να ακούγεται στους ναυτιλιακούς κύκλους σε κάθε μας δραστηριότητα, όταν ανέλαβα την προεδρία, αποστέλλονταν, τουλάχιστον 1000 e-mails για ενημέρωση ατόμων που απασχολούνται στη ναυτιλία και όχι μόνο στα μέλη μας, τα οποία σήμερα αριθμούν περί τα 270-300 μέλη.

Από το 2010 είστε Πρόεδρος του Chios Marine Club. Ποιά ήταν τα πλέον αξιοσημείωτα γεγονότα κατά τη διάρκεια της Προεδρίας σας;

Από το χρόνο που ανέλαβα και κάθε χρόνο έκτοτε, αυξάνονταν τα μέλη, οι εισφορές και οι χορηγίες.

Έγιναν πολλές παρουσιάσεις με θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Αξιοσημείωτο ήταν, το συνέδριο που έλαβε χώρα στο Metropolitan Hotel με θέμα τις μεθόδους διαχείρισης θαλάσσιου έρματος το γνωστό BWT, όπου συμμετείχαν 5 μεγάλοι κατασκευαστές. Η δεντροφύτευση στη Χίο με συμμετοχή πολλών φορέων, μας έφερε κοντά στη Χιακή κοινότητα. Μια ομιλία μου για την ανάπτυξη του νησιού με θέματα α) την επιμήκυνση του αεροδρομίου, β) χρησιμοποίηση του λιμανιού των

Μεστών και γ) ενεργοποίηση της μαρίνας και άλλες προτάσεις. Στις παραπάνω προτάσεις δεν έδειξαν πολύ ενδιαφέρον οι τοπικοί φορείς και μάλιστα, προς έκπληξή μου, υπήρχαν και πολλές αντιδράσεις πολιτικού χαρακτήρα. Για να καταλάβετε την ανάπτυξη του συλλόγου να σας πω ότι το 2010 κόψαμε την πίτα μας με παρουσία 30 ατόμων, σχεδόν οικογενειακά δηλαδή και το 2016 όπως και το 2015 η πίτα κόπηκε στη μεγάλη αίθουσα του ιδιου ξενοδοχείου παρουσία του Μητροπολίτη Χίου κκ Μάρκου, του Δημάρχου της Χίου, Βουλευτών και πλήθους κόσμου συσχετιζόμενου με τη ναυτιλία. Δυστυχώς δεν πήγαινε άλλο για μένα, μετά από 6 χρόνια προεδρίας παρέδωσα στο νέο πρόεδρο, τον αγαπητό μου φίλο και αξιο κ. Κώστα Βασιλειάδη. Είμαι σίγουρος ότι η ανοδική πορεία θα συνεχίζεται για το σύλλογό μας.

Πως είδατε γενικά και ειδικά τα «Ποσειδώνια 2016»;

Αφήνοντας την προεδρία και πιστεύοντας ότι ήρθε το πλήρωμα του χρόνου να ξεκουραστώ από την απαιτητική αυτή θέση, έφτασε η ώρα της προετοιμασίας για τα Ποσειδώνια και για το περίπτερό μας. Ευτυχώς η Μαρία η κόρη μου δούλευε για όλη τη διαδικασία από την αρχή του χρόνου. Είναι πολύ μεγάλη και απαιτητική δουλειά να συμμετέχεις στα Ποσειδώνια. Χρειάζεται μεγάλη προετοιμασία αν θέλεις φυσικά να ξεχωρίσεις. Leaflets-catering –συνεργάτες – προσκλήσεις και αρχιτέκτονες που ασχολούνται με το περίπτερο κατόπιν βεβαίως δικής μας καθοδήγησης. Ρίξαμε βάρος στην έκθεση και σας διαβεβαιώ επειδή έχω επισκεφθεί όλες τις ευρωπαϊκές εκθέσεις ναυτιλιακού περιεχομένου, η έκθεση των Ποσειδωνίων είναι η καλύτερη. Αν και είναι δύσκολο για την «Ελλαδίτσα» μας να παίρνει πρωτίες τα τελευταία χρόνια, στο θέμα αυτό άφησε τις καλύτερες εντυπώσεις. Θα έλεγα ότι χάρη στην ελληνική ναυτιλία έχουμε και την καλύτερη έκθεση. Πιστεύω ακράδαντα ότι τα λεφτά που ξοδεύουμε για τα λίγα τετραγωνικά μέτρα αξίζουν τον κόπο. Και πολύ περισσότερο αξίζει η προβολή της χώρας μας παγκοσμίως, μιας και ο νέος χώρος του METROPOLITAN EXPO που φιλοξενεί την έκθεση είναι εξαιρετικός. Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλη την ομάδα της P.M.S. που όλα αυτά τα χρόνια εργάζονται φιλότιμα και ομαδικά και γι'αυτό η εταιρεία παρόλη τη ναυτιλιακή κρίση συνεχώς προοδεύει. Τους συνεργάτες και φίλους μου, που πολλοί από αυτούς πίστεψαν και στήριξαν το όραμα της δουλειάς μου από τα πρώτα δειλά βήματα μέχρι και σήμερα.