

Φεύγει το «απόλυτο» Ro/Rax



Η οικονομική κρίση συνεχίζει να αποψιλώνει τις ελληνικές εταιρείες από αξιόλογες μονάδες, αποδυναμώνοντας ακόμη περισσότερο την ελληνική ακτοπλοΐα που περνά αναμφίβολα μια από τις χειρότερες φάσεις στην ιστορία της. Ήρθε και η σειρά του εντυπωσιακού SUPERFAST VI

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΣΠΥΡΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ

Η πρόσφατη επίσημη ανακοίνωση της Attica Group σχετικά με την πώληση του εντυπωσιακού SUPERFAST VI έναντι 54 εκατ. ευρώ στον Όμιλο Genting, συμφερόντων Μαλαισίας, δεν προκάλεσε έκπληξη. Σε κάποια άλλη εποχή μια τέτοια είδηση θα έπεφτε ως κεραυνός εν αιθρία. Σήμερα, όμως, καθώς γνωρίζουμε τα οικονομικά δεδομένα, αποτέλεσε αναμφίβολα μια αναμενόμενη εξέλιξη, μια και η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοϊκή σκηνή οδεύει από το κακό στο χειρότερο. Ο διπλασιασμός της τιμής των καυσίμων, η σημαντική πτώση της επιβατικής κίνησης από το 2009 και μετά (22,5% στην ακτοπλοΐα και 39% στην Αδριατική) και οι ζημιές των 900 εκατ. ευρώ που έχουν συσσωρεύσει τα τρία τελευταία χρόνια οι εισηγμένες στο χρηματιστήριο ακτοπλοϊκές εταιρείες, σίγουρα δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αντίδρασης. Εκτός αν -όπως επισήμανε πρόσφατα ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ κ. Μιχάλης

Σακέλλης- η κίνηση αυξηθεί κατά 40%! Η ακτοπλοΐα αγωνίζεται πλέον να αποφύγει την κατάρρευση, με τα μεγάλα ακτοπλοϊκά σχήματα να αναζητούν εναγωνίως τρόπους προκειμένου να διασφαλίσουν τη βιωσιμότητά τους. Οι πωλήσεις, οι ναυλώσεις, οι διαλύσεις πλοίων, οι κοινοπραξίες (π.χ. Attica Group-ANEK), καθώς και η φυγή σε ξένες σημαίες φαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια αποτελούν μονόδρομο για την επιβίωση των εταιρειών, ενώ η ελληνική πολιτεία παρακολουθεί ως θεατής την αποψίλωση της εθνικής μας ακτοπλοΐας, αδυνατώντας να διαχειριστεί αποτελεσματικά την κατάσταση. Μόνο οι τράπεζες εξακολουθούν να στηρίζουν την ακτοπλοΐα, όχι όμως χωρίς αντάλλαγμα, καθώς καλύπτονται ακόμη από τις τιμές των πραγματικών αξιών των πλοίων στη διεθνή αγορά. Κι αυτό γιατί τα περισσότερα ελληνικά πλοία είναι νέα, σύγχρονα και ασφαλή. Ειδικότερα στην Αδριατική η ελληνική α-

κτοπλοΐα φαίνεται να καταρρέει, καθώς η συνεχής αποδυνάμωση του ελληνικού στόλου την αφήνει ολόενα και περισσότερο εκτεθειμένη απέναντι στο σκληρό ιταλικό ανταγωνισμό. Ήδη τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που ταξιδεύουν στη θάλασσα της Αδριατικής έχει μειωθεί δραστικά, καθώς έχουν πουληθεί, παροπλιστεί ή διαλυθεί περισσότερα από 25 καράβια. Μπορεί οι ελληνικές εταιρείες κατά την περίοδο 1999-2004 να επένδυσαν περισσότερα από 1,2 δισ. ευρώ στην ανανέωση του στόλου τους και να πέτυχαν να καταστήσουν την ελληνική ακτοπλοΐα ως τη νεότερη στην Ευρώπη (SUPERFAST V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, EUROPA και OLYMPIA PALACE, BLUE STAR 1 και 2, PROMETHEUS, OCEANUS, ARIADNE PALLAS, OLYMPIC CHAMPION, HELLENIC SPIRIT), όμως με την πάροδο του χρόνου τα δεδομένα άλλαξαν σε βάρος τους. Δημιουργήθηκε υπερπροσφορά χωρητικότητας από πλοία που προσέφεραν ακριβό μεταφορικό έργο, γεγονός που εξελίχθηκε σε μπούμερανγκ. Τα αποτελέσματα αυτής της κατάστασης σύντομα άρχισαν να αποτυπώνονται στις μετέπειτα επιχειρηματικές κινήσεις -«καραμπόλες» των εταιρειών. Συγκεκριμένα, ο Όμιλος Attica σταδιακά από το 2002 μέχρι και σήμερα προχώρησε:

- Στην πώληση των υπερσύγχρονων SUPERFAST I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX και X.
- Στην αποδρομολόγηση των BLUE STAR 1 και 2 από την ➤

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΦΥΛΛΟΡΡΟΕΙ