

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ 2011

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΝΤΩΝΑΤΟΣ
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.



ΣΤΟ «ΚΟΚΚΙΝΟ»

Ο ανταγωνισμός

Πώς θα επιβιώσουν οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική, παρά το γεγονός ότι το παρόν είναι δύσκολο και οι εξελίξεις προμνύονται δυσοίωνες; Ο πλοίαρχος Άγγελος Αντωνάτος αναλύει τα προβλήματα των γραμμών Ελλάδας-Ιταλίας και προτείνει λύσεις

Διανύουμε τις πρώτες ημέρες του Σεπτεμβρίου και όσοι εργαζόμαστε στη γραμμή της Αδριατικής, τόσο στον Βορρά όσο και στον Νότο, διαισθανόμαστε ότι το μέλλον της γραμμής θα είναι ιδιαίτερα ζοφερό. Η οικονομική κρίση έχει πλήξει καίρια τις θαλάσσιες μεταφορές και από τα οικονομικά αποτελέσματα της τρέχουσας περιόδου θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό η βιωσιμότητα εταιρειών ή η αποδρομολόγηση κάποιων πλοίων

της γραμμής μετά τον Σεπτέμβριο. Στη συνέχεια θα προσπαθήσω να μεταφέρω μια όσο το δυνατόν πιο συμπυκνωμένη αποτύπωση της κατάστασης που αυτή τη στιγμή επικρατεί στις θαλάσσιες μεταφορές Ελλάδας-Ιταλίας. Από θεσμικής πλευράς, η γραμμή δεν εμπίπτει στις διατάξεις περί ακτοπλοΐας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, δηλαδή ελεύθερος ανταγωνισμός τιμών και δυνατότητα χρήσης ξένης σημαίας στα πλοία. Οργανική σύνθεση πληρωμάτων δεν υφίσταται, αλλά κάλυψη της ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης που προκύπτει από τη σημαία που φέρει το εκάστοτε πλοίο. Επίσης κάθε πλοίο με ξένη σημαία δύναται να χρησιμοποιεί κοινοτικά πληρώματα. Οι κύριες θαλάσσιες μεταφορές της Αδριατικής, μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, χωρίζονται στα λιμάνια που έχουν αφετηρία τον παλιό Βορρά (Βενετία και Ancona) και τον ιταλικό Νότο (Bari και Brindisi).

Ο ΠΛΟΥΣΙΟΣ ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΒΟΡΡΑΣ

Στην αγορά της βόρειας Αδριατικής δραστηριοποιούνται οι εταιρείες Superfast Ferries, Minoan Lines και ANEK Lines. Η έλευση στη γραμμή, πριν από ένα έτος, των νεότευκτων πλοίων του Ομίλου Grimaldi, CRUISE EUROPA και CRUISE OLYMPIA, ναυλωμένων από τη Minoan Lines, σίγουρα έχει διαταράξει τις λεπτές ισορ-

ροπίες και έχει ανεβάσει τον ανταγωνισμό στο κόκκινο. Η ιδιαίτερα μεγάλη χωρητικότητα των δύο πλοίων (3.000 lane m. και 250 I.X.) και το γεγονός ότι σε σχέση με τα άλλα πλοία της γραμμής έχουν μικρότερο λειτουργικό κόστος, κυρίως λόγω της χρησιμοποίησης κοινοτικών πληρωμάτων, δίνουν τη δική τους απάντηση στην οικονομική κρίση και στη συνεχώς αυξανόμενη τιμή του πετρελαίου. Τα δύο αυτά πλοία της Minoan Lines δουλεύουν ως ζευγάρι στο πιο εμπορικό λιμάνι της Ιταλίας, αυτό της Ancona, με στόχο να «κονταροχτυπηθούν» με τα άκρως ανταγωνιστικά πλοία SUPERFAST XI, SUPERFAST VI και HELLENIC SPIRIT. Στη Βενετία έχουν μεταφερθεί τα δύο πλοία της Minoan OLYMPIA PALACE και EUROPA PALACE. Στο ίδιο λιμάνι υπάρχουν, επίσης, τα πλοία της ANEK ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β. και ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ.

Ο ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΟΣ ΝΟΤΟΣ

Στον νότο και συγκεκριμένα στο Bari, δραστηριοποιείται η Superfast με τα δύο νεότευκτα πλοία, SUPERFAST I και SUPERFAST II. Έντονη και μακρόχρονη είναι και η παρουσία της Ventouris Ferries, συνδεδενας το Bari με την Ηγουμενίτσα με το πλοίο SEATRADE, που μαζί με το OLYMPUS (πρώην ROPAX 2), το οποίο πλέον ανήκει στη Nel, αποτελούν σταθερή αξία στον οξύ ανταγωνισμό που επικρατεί στη γραμμή. Άξια ανα- ➤