

Γενικός Διευθυντής της Α.Ν.Ε.Κ.

ΠΑΥΛΟΣ



ΦΡΑΓΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

Είμαστε ανίκητοι στην Κρήτη

Πρώτη η ANEK στη μεταφορά αυτοκινήτων στις γραμμές της Ιταλίας; "Τα δύο καινούργια πλοία της ANEK ξεπέρασαν ακόμα και τις δικές μας προσδοκίες. Σε όλα τα δρομολόγια είχαν πληρότητα 100% σε φορτηγά και Ι.Χ. αυτοκίνητα και παράλληλα διακίνησαν έναν πολύ μεγάλο αριθμό επιβατών."

Πού αποδίδετε αυτή την επιτυχία; Η διαφήμιση των πλοίων σας στα ΜΜΕ, δεν ήταν δαπανηρή, σε σχέση με τις διαφημίσεις άλλων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ιταλία.

"Τα ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II συνάντησαν την καθολική αποδοχή από τους αυτοκινητιστές για τους εξής λόγους: Έχουν πολύ μεγάλα γκαράζ τα οποία επιτρέπουν τη μεταφορά 120 μεγάλων φορτηγών, 16μετρων και 18μετρων. Διαθέτουν άνετες καμπίνες και πολλούς, μεγάλους και πολυτελείς κοινόχρηστους χώρους. Πραγματοποιούν κάθε βδομάδα εξπρές δρομολόγια από/προς Αγκόνα-Πάτρα και παράλληλα εκτελούν ορισμένα δρομολόγια με προσέγγιση στην Ηγουμενίτσα, με απόλυτη συνέπεια στις ώρες αναχώρησης και άφιξης. Και προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές, λόγω του συγκριτικά χαμηλού ψους επένδυσης των πλοίων."

Οι αριθμοί τι λένε...

"Από τα στοιχεία που έχουμε, βλέπουμε ότι η ANEK είναι πρώτη σε φορτηγά αυτοκίνητα. Και όλες οι ενδείξεις μάς κάνουν να είμαστε αισιόδοξοι για το μέλλον. Ενδεικτικά σας αναφέρω τη διακίνηση του Ιουλίου 1997. Η ANEK με 8 αναχωρήσεις κάθε εβδομάδα από την Πάτρα μετέφερε 1.897 φορτηγά αυτοκίνητα. Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές, με περισσότερες αναχωρήσεις, μετέφερε 1.373 φορτηγά. Τα SUPERFAST μετέφεραν, με λιγότερες αναχωρήσεις, 1.583 και η εταιρεία Στρίντζη 815."

Πρέπει να σημειώσω ότι πολιτική της ANEK είναι να αφήνει πάντα κενές θέσεις 35 φορτηγών αυτοκινήτων κατά τις αναχωρήσεις κάθε πλοίου της από την Πάτρα προς Ηγουμενίτσα-Αγκόνα. Αφήνουμε κενό χώρο για την εξυπηρέτηση των φορτηγών της Ηγουμενίτσας. Αν θέλαμε να καλύψουμε αυτές τις θέσεις μόνον από την Πάτρα, ο αριθμός των 1.897 φορτηγών που θα μεταφέραμε από το λιμάνι αυτό θα ήταν πολύ μεγαλύτερος...

Είναι, δηλαδή, πολιτική της εταιρείας να "συμπληρώνετε" από Ηγουμενίτσα;

Δεν συνηθίζουν να μιλάνε συχνά οι της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρείας Κρήτης, που ιδρύθηκε πριν 30 χρόνια, στις 10 Απριλίου 1967, και δρομολόγησε το πρώτο πλοίο της, το ΚΥΔΩΝ, το 1970. Προτιμούν, όπως λένε, τα έργα. Φέτος, οι δύο εξαιρέσεις οφείλονται στο αίτημα της Παγκρητίου Ενώσεως για μείωση των τιμών των εισιτηρίων στις γραμμές της Κρήτης και στα εγκαίνια των δύο νέων πλοίων της. Η τρίτη, σήμερα στον "Ε", οφείλεται, κυρίως, στα πολύ καλά αποτελέσματα που παρουσίασε η εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής. Ο γενικός διευθυντής της ANEK Παύλος Φραγκογιάννης δεν στέκεται μόνον στο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, το οποίο "πήγε πάλι καλά, όπως το συνηθίζει, άλλωστε, είναι το μόνο καράβι της Αδριατικής που μπορεί να κερδίσει 1,5 δισ. δραχμές σε 60 ημέρες". Ο κύριος Φραγκογιάννης παρουσιάζει για πρώτη φορά το πραγματικό νέο που έρχεται από την, προ τετραμήνου, δρομολόγηση των ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II στις γραμμές Πάτρας-Αγκόνα και Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Αγκόνα...

Τα πλοία της ANEK μετέφεραν φέτος τα περισσότερα φορτηγά αυτοκίνητα από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία της Αδριατικής

"Ναι, αφού ένα μεγάλο μέρος της πελατείας μας διακινείται από την Ηγουμενίτσα."

Από ποιες εταιρείες πήραν τα ΚΡΗΤΗ I και II τους επιβάτες και, κυρίως, τα φορτηγά αυτοκίνητα;

"Κάθε καινούργιο πλοίο που δρομολογείται για πρώτη φορά ή που δρομολογείται σε αντικατάσταση υποδεέστερου πλοίου, παίρνει ένα μεταφορικό έργο από τους ανταγωνιστές της γραμμής και οπωσδήποτε δημιουργεί προϋποθέσεις για να φέρει στη γραμμή μεταφορικό έργο που δεν υπήρχε μέχρι τη δρομολόγησή του. Το ίδιο έγινε και με τα δύο καινούργια πλοία

μας. Πήραμε ένα μερίδιο που είχαν οι ανταγωνιστές μας, Μινωικές και Superfast, και παράλληλα προσελκύσαμε "νέα" φορτηγά και επιβάτες που προηγουμένως ταξίδευαν από άλλες γραμμές της Ιταλίας ή με άλλο τρόπο..."

Πώς πήγε η ANEK τον Αύγουστο; Επιβεβαιώθηκε η τάση που υπερίσχυε τον Ιούλιο;

"Η επιβεβαίωση είναι κάτι που έχει γίνει αποδεκτό από όλους και αυτό μας δίνει τη βεβαιότητα ότι η εικόνα των γραμμών συνεχώς θα βελτιώνεται υπέρ της ANEK."

Θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε το 1997 ως χρονιά της ANEK;

Ο 49χρονος γενικός διευθυντής της ANEK που "ανήκει" στην ANEK από το 1973, ανέλαβε τα σημερινά καθήκοντα το 1981, γεννήθηκε στα Χανιά και είναι δημοτικός σύμβουλος του Δήμου Χανίων. Μιλάει στον "Ε" και εξηγεί γιατί πρέπει να μπει η ANEK



στο Χρηματιστήριο. Αναφέρεται στην πολύχρονη προσπάθεια για συνένωση όλων των ναυτιλιακών εταιρειών της Κρήτης και υποστηρίζει ότι πρέπει και θα πραγματοποιηθεί πριν το 2004

«Αυτό που μπορώ να πω χωρίς καμία επιφύλαξη είναι ότι το 1997 θα είναι για την ANEK η καλύτερη χρονιά των τελευταίων ετών. Αν θα είναι η χρονιά της ANEK, ας το πουν άλλοι.»

Μετά τα ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II, τι;

«Η αγορά και δρομολόγησή τους είναι μια προσπάθεια της ANEK που έχει στόχο όχι μόνον να ανακτηθεί το πρόσκαιρα χαμένο έδαφος στις γραμμές της Ιταλίας, κάτι το οποίο έχει ήδη επιτευχθεί με πανηγυρικό τρόπο, αλλά και για να κάνει πιο ισχυρή την παρουσία της στις γραμμές της Αδριατικής. Να αυξήσει σημαντικά τα ποσοστά της στο συνολικό μεταφορικό έργο. Με άλλα λόγια, δεν σταματάμε εδώ.»

«Η ANEK στα επόμενα χρόνια θα συνεχίσει το επενδυτικό της πρόγραμμα, ώστε να υπάρξει μια συνολική αναβάθμιση σε όλες τις γραμμές που εξυπηρετεί σήμερα και ταυτόχρονα να της δοθεί η δυνατότητα να επεκταθεί και σε άλλες γραμμές.»

Σε ποιες γραμμές να περιμένουμε ότι θα επεκταθεί;

«Αυτό μπορούμε να το συζητήσουμε μια άλλη φορά.»

Αρχές Σεπτεμβρίου, φημολογήθηκε στον Πειραιά ότι προτίθεστε να εγκαταλείψετε τη νέα γραμμή Καστελλίου-Κυθήρων-Γυθείου.

«Δεν ξεκινήσαμε μια γραμμή για να την εγκαταλείψουμε μετά τέσσερις μήνες. Απλά, περιμένουμε να εξασφαλιστούν όλες οι προϋποθέσεις, που θέσαμε από την αρχή, δηλαδή η βελτίωση της υποδομής των λιμανιών, που χωρίς αυτήν δεν καθίσταται δυνατή η προσέγγιση του πλοίου, και η έγκριση ειδικής σύνθεσης πληρώματος για το ΕΓ/ΟΓ ΚΑΝΤΙΑ την περίοδο του χειμώνα.»

Πώς βλέπετε το τοπίο της Αδριατικής του 1998 με την προσθήκη των SUPERFAST 3, SUPERFAST 4, ΙΚΑΡΟΣ και ΠΑΣΙΦΑΗ;

«Σίγουρα τα σημερινά δεδομένα θα διαφοροποιηθούν με τη δρομολόγηση αυτών των πλοίων τα οποία, οπωσδήποτε, θα επηρεάσουν τις υπάρχουσες ισορροπίες. Πιστεύω ακράδαντα ότι μπαίνουμε σε μια περίοδο όπου οι ισχυροί θα επικρατήσουν και όσοι είναι οικονομικά αδύναμοι και υστερούν σε πλοία και οργάνωση, θα υποχρεωθούν εκ των πραγμάτων να εγκαταλείψουν τη δραστηριότητά τους στις συγκεκριμένες γραμμές.»

Αδύναμες θεωρείτε μόνον εκείνες τις εταιρείες που δεν έχουν πολλά πλοία ή και τις εταιρείες με πολλά πλοία αλλά και υψηλό δείκτη δανεισμού;

«Οπωσδήποτε όχι. Όμως, ο υψηλός δείκτης δανεισμού σημαίνει μεγαλύτερο επιχειρηματικό κίνδυνο και περισσότερα προβλήματα, ιδιαίτερα σε περιόδους σκληρού ανταγωνισμού ή επέλευσης απρόβλεπτων γεγονότων.»

Πόσες φορές έγινε προσπάθεια συνένωσης των κρητικών ναυτιλιακών εταιρειών;

«Συζητήσεις έχουν γίνει πολλές και για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ουσιαστική προσπάθεια έγινε μία φορά, τότε που ANEK-Μινωικές Γραμμές και Ρεθυμνιακή ανέθεσαν σε γνωστή Τράπεζα, το 1991, να κάνει αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων, για να προχωρήσει η διαδικασία συγχώνευσης.»

Γιατί δεν προχώρησε;

«Η αποτίμηση δεν ικανοποίησε τις εταιρείες μας. Μια προσεκτική ανάλυση των προτάσεων οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι περισσότερο ζημιωμένη ήταν η ANEK, αφού στα πλοία της υπήρχαν οι μεγαλύτερες αποκλίσεις στις τιμές που έδωσαν οι δύο εκτιμητές του εξωτερικού και ακόμη γιατί τα πλοία της ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ και ΤΑΛΩΣ που ολοκλήρωναν τότε τις εργασίες ναυπήγησης και μετασκευής αντίστοιχα, υπολογίστηκαν βάσει του ποσού που είχε διατεθεί γι' αυτά, ενώ η αξία τους, όπως μετά λίγους μήνες αποδείχτηκε, ήταν πολύ μεγαλύτερη.»

Πού οφείλονταν οι μεγάλες, πράγματι, αποκλίσεις;

«Πιστεύω ότι δεν υπήρχε πρόθεση. Απλά ο τρόπος διεξαγωγής του όλου έργου οδήγησε σ' αυτά τα συμπεράσματα, που επέδρασαν αρνητικά στους μετόχους και δεν επέτρεψαν να γίνει η συγχώνευση.»

ντικό όφελος και για τον τόπο μας και για τους μετόχους μας.»

Αποτελεί κίνδυνο για τις γραμμές της Κρήτης η κατάργηση του καμποτάζ;

«Όσον αφορά την Κρήτη, όχι. Τα πλοία που έχουμε καθώς και τα άλλα που θα αποκτήσουμε στο μέλλον, μας δίνουν το δικαίωμα να πιστεύουμε ότι οι ίδιες εταιρείες θα παραμείνουν ισχυρές στις γραμμές της Κρήτης, ακόμα και μετά το 2004.»

Υπάρχει η σκέψη να μειώσετε τον χρόνο του ταξιδιού στις γραμμές Πειραιά-Χανιά και Πειραιά-Ηράκλειο;

«Οι γραμμές αυτές έχουν ορισμένες ιδιαιτερότητες και η σωστή εξυπηρέτησή τους δεν είναι συυφασμένη μόνο με την ταχύτητα. Το φορτη-

πλοίο HIGHSPEED 1 σε γραμμές των Κυκλάδων από μια εταιρεία που φέρεται ως θυγατρική των Μινωικών Γραμμών;

«Πιστεύω ότι είναι μια σωστή κίνηση... Πρέπει όμως να προσεχθούν μερικά θέματα που δημιουργούν δυσάρεστες εντυπώσεις...»

Τον προηγούμενο χειμώνα υποβάλατε αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας για προσωρινή δρομολόγηση του ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ στη γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο, αλλά το ΥΕΝ απέρριψε το αίτημα.

«Η άδεια αυτή δεν μας δόθηκε και δεν μας δόθηκε κακώς. Ποια ήταν η αιτιολογία του Υπουργείου; Ότι το πλοίο που «έπρεπε» να αντικαταστήσει το ΚΑΝΤΙΑ ή το ΡΕΘΥΜΝΟ θα έπρεπε να είναι της ίδιας δυναμικότητας με τα αντικαθι-

στο πρόγραμμα δρομολογίων των πλοίων μας δώσει το περιθώριο να δρομολογήσουμε στη γραμμή Πειραιά - Ηράκλειο το ΕΓ/ΟΓ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, βεβαίως και θα υποβάλουμε το ίδιο αίτημα.»

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να σας ρωτήσω γιατί δεν ήρθε στα εγκαίνια των ΚΡΗΤΗ I και II ο υπουργός Ε.Ν., αν και ήταν στην Ελλάδα; Τα πλοία σας φτιάχτηκαν στο Πέραμα και έδωσαν δουλειά σε εκατοντάδες Έλληνες εργάτες. Αν δεν κάνουμε λάθος, ο κύριος Σουμάκης, πριν λίγους μήνες, είχε ταξιδέψει χιλιάδες χιλιόμετρα για να παραστεί στα εγκαίνια του ΙΚΑΡΟΣ των Μινωικών Γραμμών στη Σουηδία, το οποίο κατασκευάζεται από Σουηδούς και Νορβηγούς.

«Αυτό είναι ένα ερωτηματικό για τους χιλιάδες μετόχους μας. Πιστεύω ότι θα υπήρχε κάποιο σοβαρό πρόβλημα που εμπόδιζε τον υπουργό να παραστεί στα εγκαίνια του πλοίου μας.»

ANEK ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Πώς σχολιάζετε την πρόσφατη ανακοίνωση των Μινωικών Γραμμών για την είσοδό τους στο Χρηματιστήριο;

«Είναι μία απόφαση της διοίκησης των Μινωικών Γραμμών η οποία, θα μπορούσε να πει κανείς, αναμενόταν μετά την υλοποίηση του τελευταίου επενδυτικού προγράμματός τους για τη ναυπήγηση δύο πλοίων στο εξωτερικό. Παρά το ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισγόμενες στο Χρηματιστήριο δεν είχαν μία θεαματική πορεία, πιστεύω ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες της Κρήτης έχουν τη δυνατότητα, μπαίνοντας στο Χρηματιστήριο, να δώσουν το δικό τους στίγμα, τη δική τους ποιοτική διαφορά.»

Πότε μπαίνει η ANEK;
«Η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μετόχων που έγινε στις 6 Ιουλίου 1997 έλαβε μία καταρχήν απόφαση επί του θέματος αυτού. Έδωσε εντολή στο νέο διοικητικό συμβούλιο να προβεί στις απαραίτητες μελέτες σχετικά με την εισαγωγή της ANEK στο ΧΑΑ και να συγκαλέσει μία έκτακτη γενική συνέλευση το συντομότερο δυνατό. Εκεί θα τεθούν τα πορίσματα των μελετών και όλα τα δεδομένα της εισαγωγής, προκειμένου το κυρίαρχο όργανο της εταιρείας να λάβει την τελική απόφαση.»

Τι πιστεύετε ότι θα αλλάξει στην ANEK με την πιθανή είσοδό της στο Χρηματιστήριο;

«Η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο θα αναβαθμίσει την ANEK, θα της δώσει μεγαλύτερο κύρος και θα έχει θετική επίδραση στην επιχειρηματική της δραστηριότητα, αφού θα της επιτρέψει να αντλήσει τα κεφάλαια που απαιτούνται για την υλοποίηση των επενδυτικών προγραμμάτων της. Ακόμη θα υπάρξει μια σημαντική αύξηση της τιμής της μετοχής, που σήμερα είναι πολύ πιο κάτω από την πραγματική της αξία, λόγω της περιορισμένης αγοράς στην οποία μέχρι τώρα απευθύνεται.»

9.600 ΜΕΤΟΧΟΙ

Πώς θα διατηρηθεί η μετοχική της δομή, αν μπει στο Χρηματιστήριο;

«Εμείς πιστεύουμε ότι οι μέτοχοι της ANEK οι οποίοι στην πολύ μεγάλη πλειοψηφία τους είναι Κρήτες, δεν θα σπεύσουν, μετά από μια ενδεχόμενη εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, να πουλήσουν τις μετοχές τους των οποίων η τιμή θα βελτιώνεται συνεχώς. Πιστεύουμε ότι θα τις κρατήσουν, δεδομένου ότι η ANEK είναι σήμερα σε μια πολύ καλή οικονομική κατάσταση, με άριστες προοπτικές για το μέλλον.»

«Η διάθεση των νέων μετοχών που θα προέλθουν από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα διευρύνει τη μετοχική της βάση και θα εξα-



Πρώτα τα ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II στη μεταφορά φορτηγών και Ι.Χ. αυτοκινήτων από Πάτρα για περισσότερες αναχωρήσεις πλοίων, μετέφεραν 1.373 φορτηγά, τα SUPERFAST – με λιγότερες

Ιταλία, τον Ιούλιο και τον Αύγουστο. Τον Ιούλιο, τα πλοία της ANEK μετέφεραν 1.897 φορτηγά, ενώ οι Μινωικές – με πενήνα χωρήσεις – 1.583 φορτηγά και η Strintzis 815

Ποιος είχε τη λιγότερη διάθεση;

«Δεν θα ήθελα να πω. Το θέμα της συγχώνευσης είναι πάντα επίκαιρο. Αυτό που μέχρι χθες ονομάζουμε «επιθυμία», αύριο θα είναι «ανάγκη». Και οι εταιρείες τότε θα αρχίσουν συζητήσεις.»

Πριν το 2004;

«Οπωσδήποτε!»

Αυτό έχει σχέση και με άλλες εταιρείες που εκδηλώνουν την πρόθεσή τους ναβάλουν πλοία στην Κρήτη;

«Όχι. Οι ναυτιλιακές εταιρείες του νησιού μας είναι ανίκητες στην Κρήτη, και όχι μόνο. Δεν είναι αυτός ο λόγος που θα υποχρεώσει τις εταιρείες μας να συγχωνευθούν. Απλά, όλοι πιστεύουμε ότι με τη συγχώνευση οι ορίζοντες διευρύνονται, αξιοποιείται στον άριστο βαθμό η συσσωρευμένη ενιαία δύναμη, με σημα-

γό αυτοκίνητο δεν εξυπηρετείται με ημερήσια δρομολόγηση. Οι περισσότεροι επιβάτες προτιμούν να ταξιδεύουν μη εργάσιμες ώρες. Αν θέλαμε να μειώσουμε το χρόνο του ταξιδιού, θα το είχαμε κάνει, αφού τα πλοία μας έχουν ταχύτερη τα πολύ μεγαλύτερη απ' αυτήν με την οποία τώρα ταξιδεύουν.»

Αποκλείετε τα σκάφη υψηλών ταχυτήτων από τα επενδυτικά σας προγράμματα;

«Όχι βέβαια. Πάντοτε είναι στους στόχους άμεσης προτεραιότητας. Προσπαθούμε να βρούμε σε κάθε περίπτωση την ιδανική λύση με παροχή εναλλακτικών δυνατοτήτων, ανάλογα με τη φυσιογνωμία και τις ανάγκες κάθε γραμμής.»

Πώς σχολιάζετε τη δρομολόγηση του ταχύ-

στάμενα. Αυτό βέβαια δεν στέκει ούτε σε λογική, ούτε και σε κριτική. Κατά την άποψη των υπηρεσιών του υπουργείου αλλά και των Μινωικών Γραμμών που ενεπλάκησαν στο θέμα αυτό, θα έπρεπε να δρομολογήσουμε το ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ στα Χανιά και το ΑΠΤΕΡΑ στο Ηράκλειο.»

Με δεδομένη την πάγια, περί εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας, θέση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Σταύρου Σουμάκη, σκέπτεστε να υποβάλετε και φέτος το ίδιο αίτημα;

«Εμείς θεωρούμε ότι είναι σωστό, όταν υπάρχουν ανάγκες μόνιμης ή προσωρινής αντικατάστασης πλοίων, να δρομολογούνται τα πλοία τα οποία εξυπηρετούν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες των γραμμών. Επομένως, αν το γενικό-



Ο κ. Παύλος Φραγκογιάννης δίνει απάντηση στα αιτήματα της Παγκρητίου για μείωση των εισιτηρίων και δεν απαντάει στα ερωτήματα "πόσο αξίζει, σήμερα, ο στόλος της ANEK" και "ποια θα είναι η επόμενη επενδυτική κίνηση της ANEK". Στο ερώτημα πώς σχολιάζει τη δρομολόγηση νέων πλοίων στις γραμμές της Κρήτης, απαντάει αφοπλιστικά: "Στην Κρήτη είμαστε ανίκητοι"...

σφαλίσει υψηλότερο δείκτη αξιοπιστίας και εμπιστοσύνης."

Πόσοι είναι σήμερα οι μέτοχοι;

"9.600 μέτοχοι. Είμαστε η ναυτιλιακή εταιρεία με την ευρύτερη μετοχική βάση σε όλη την Ελλάδα."

Ποια είναι τα υπέρ και τα κατά;

"Σε όλες τις επιχειρηματικές δραστηριότητες υπάρχουν θετικά και αρνητικά σημεία. Εμείς προσπαθούμε να ξεπερνούμε τα αρνητικά, με τη συνεχή προσπάθεια μας για καλύτερη οργάνωση και λειτουργία της ANEK."

"Άλλωστε, ο τρόπος λειτουργίας μιας εταιρείας δεν προσδιορίζεται μόνο από τη μορφή της, αλλά επηρεάζεται καθοριστικά και από την «επιχειρηματική φαντασία» και τις ικανότητες των προσώπων που τη διοικούν."

Ποια είναι η αξία του στόλου της ANEK;

"Είναι γνωστό ότι ο στόλος της ANEK διαθέτει πλοία υψηλών προδιαγραφών και μεγάλων δυνατοτήτων. Δεν θα ήθελα εγώ να αναφέρω σήμερα την αξία των πλοίων μας, η οποία βέβαια μπορεί να εκτιμηθεί οποτεδήποτε αυτό απαιτηθεί."

Πουλάτε τα ΚΡΗΤΗ Ι και ΙΙ;

"Τα πλοία αυτά δεν πουλιούνται, όσα και να μας προσφέρουν."

Ποιο είναι το μίνιμουμ της αξίας αυτών των πλοίων, σήμερα;

"Το κόστος αγοράς και μετασκευής και των δύο πλοίων ανήλθε σε 55.000.000 δολάρια. Για μας το μίνιμουμ της αξίας τους σήμερα είναι 100.000.000 δολάρια."

Χάσατε ή κερδίσατε από τη μεγάλη άνοδο του δολαρίου;

"Η άνοδος του δολαρίου έχει άμεσες επιπτώσεις στο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, δεδομένου ότι η τιμή αγοράς των καυσίμων διαμορφώνεται με βάση την εκάστοτε τιμή του δολαρίου. Όσον αφορά τα δάνεια της εταιρείας, δεν μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει ιδιαίτερη επίπτωση. Εμείς έχουμε ένα «καλάθι» ξένων νομισμάτων στο οποίο το δολάριο έχει πολύ μικρή συμμετοχή."

ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΡΗΤΙΟΥ

Πώς σχολιάζετε τις προ καιρού απόψεις της Παγκρητίου Ενώσεως;

"Πραγματικά, τον τελευταίο καιρό έχει γίνει μια μεγάλη προσπάθεια από το διοικητικό συμβούλιο

της Παγκρητίου, προκειμένου να πείσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες της Κρήτης να χορηγήσουν, στους Κρήτες που διαμένουν στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής και της Ελλάδας, ειδικές εκπτώσεις στα εισιτήρια, προκειμένου να διευκολύνονται στις μετακινήσεις τους προς Κρήτη. Στην προσπάθεια αυτή μπορούμε να επισημάνουμε δύο βασικά στοιχεία.

Το πρώτο είναι ο τρόπος με τον οποίο προβλήθηκαν τα αιτήματα της Παγκρητίου. Δυστυχώς ο πρόεδρος του Δ.Σ. και οι εκπρόσωποι της Ένωσης, στην προσπάθειά τους να επιτύχουν αυτό που οι ίδιοι θεωρούσαν σωστό, δυσφήμησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες της Κρήτης. Προσπάθησαν να δώσουν την εικόνα ότι «πίνουν το αίμα» του κρητικού λαού.

Αυτό βέβαια δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Όλοι γνωρίζουν τον κοινωνικό χαρακτήρα και το έργο που επιτελούν οι εταιρείες της Κρήτης. Το δεύτερο, όσον αφορά την ουσία των αιτημάτων. Οι εταιρείες της Κρήτης και κατά τις συζητήσεις που έγιναν με εκπροσώπους της Παγκρητίου αλλά και σε απαντήσεις σε δημοσιεύματα και ανακοινώσεις τόνισαν ότι:

1. Δεν είναι δυνατόν να παραχωρήσουν εκπτώσεις και να θεσπίσουν μειωμένες τιμές, γιατί τότε τα κέρδη τα οποία πραγματοποιούν θα εξανεμιστούν. Έτσι δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν τα επενδυτικά τους προγράμματα που σκοπό έχουν τη συνεχή αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών και θα κινδύνευαν να καταστούν προβληματικές.

2. Δεν είναι δυνατόν να δοθούν προνομιακές τιμές σε μια ομάδα ανθρώπων, όταν ούτε οι μέτοχοι των εταιρειών, ούτε οι Κρήτες που ζουν στην Κρήτη, λαμβάνουν εκπτώσεις επί των τιμών των ναύλων. Τυχόν ικανοποίηση του αιτήματος της Παγκρητίου Ενώσεως θα ξεσήκωνε θύελλα διαμαρτυριών και θα δημιουργούσε κοινωνικό πρόβλημα. Εμείς, ως ANEK, καταβάλλουμε κάθε προσπάθεια για να έχουμε καλύτερες υπηρεσίες και να παρέχουμε διευκολύνσεις όπου μπορούμε, οι οποίες όμως να απευθύνονται προς όλους τους επιβάτες μας.

Είμαι βέβαιος ότι η Παγκρητίου θα καταλάβει ότι αυτά που ζητάει και ο τρόπος με τον οποίο τα διεκδικεί δεν είναι σωστά. Πιστεύω ότι θα αναθεωρήσει τις απόψεις της και ότι δημόσια θα ανασκευάσει τις κατηγορίες που κατά καιρούς έχει εκτοξεύσει κατά των εταιρειών της Κρήτης.