

Μετά το Μαρόκο, «πλήρη» για Κούβα έβαλε η Attica (BlueStar, Superfast)

2016/09/12 17:47 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε μια προσπάθεια να κατακτήσει ορισμένες από τις μεγαλύτερες αγορές της Μεσογείου, προσφέροντας αξιόπιστες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφοράς, ο ακτοποϊκός όμιλος Attica Group προχώρησε, στα τέλη του φετινού Ιουλίου, στην εκμετάλλευση θαλασσίων γραμμών **από το λιμάνι Tanger med του Μαρόκου προς το Algeciras στην Ισπανία.**

Το ισπανικό Algeciras, όπως και το Tanger med του Μαρόκου είναι ένα από τα πιο σημαντικά λιμάνια στη Μεσόγειο, λόγω των γεωστρατηγικών θέσεων τους, καθώς βρίσκονται στη διασταύρωση των κύριων θαλασσίων οδών και των διηπειρωτικών δρομολογίων που ενώνουν τη Βόρεια και την Κεντρική Ευρώπη, με την Αφρική.

Για τους σχεδιασμούς και τις προτεραιότητες της εταιρείας για το επόμενο διάστημα, μέσω της νέας επιχειρηματικής κίνησης στη Μεσόγειο, αλλά και τις προσπάθειες του ομίλου για δραστηριότητα και στην Κούβα, μιλά στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων **ο Σπύρος Πασχάλης, διευθύνων σύμβουλος της Attica Group.**

Image not found or type unknown



Αναφέρει επίσης ότι η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της εταιρείας είναι αποτέλεσμα της αύξησης του κύκλου εργασιών του ομίλου και μείωσης του λειτουργικού κόστους, ενώ τονίζει ότι η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα ακτοποϊκά εισιτήρια επιβατών και ΙΧ οχημάτων, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις στην Ελλάδα, θα μπορούσε να επιφέρει μείωση στην τιμή των ακτοποϊκών εισιτηρίων και ζήτηση στις ακτοποϊκές υπηρεσίες.

Ακολουθεί το πλήρες κείμενο της συνέντευξης:

Μια νέα επιχειρηματική δραστηριότητα με εξωστρεφή χαρακτήρα ξεκινά για την Attica Group με την έναρξη δρομολογίων στη γραμμή TANGER MED (ΜΑΡΟΚΟ) - ALGECIRAS (ΙΣΠΑΝΙΑ) από τον Ιούνιο 2016 μέσω της εταιρείας AFRICA MOROCCO LINKS. Ήδη η AML άρχισε τη δραστηριοποίηση της στα τέλη Ιουνίου με τη δρομολόγηση δύο επιβατηγών πλοίων. Θα θέλαμε να μας πείτε τις προοπτικές που δίνονται μέσω αυτών των γραμμών.

Εδώ και καιρό, η ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας με επέκταση σε νέες αγορές αποτελεί προτεραιότητα για την Attica Group. Στο πλαίσιο αυτό έχουμε συνάψει συμφωνία με μια από τις μεγαλύτερες τράπεζες του Μαρόκου, την “BMCE Bank Of Africa Group” (BMCE) για την εκμετάλλευση θαλασσίων γραμμών μεταξύ του Μαρόκου και της Ηπειρωτικής Ευρώπης, μέσω της νεοσυσταθείσας εταιρίας “AFRICA MOROCCO LINKS” (AML).

Η Attica Group θα συμμετέχει στη νέα εταιρία με ποσοστό 49%, ενώ με 51% θα συμμετέχει η BMCE.

Η AML άρχισε τη δραστηριοποίηση της στα τέλη Ιουνίου 2016, με τη δρομολόγηση δύο επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων στη γραμμή Tanger Med (Μαρόκο) - Algeciras (Ισπανία). Πρόκειται για μία γραμμή μικρής απόστασης, με δρομολόγια σχεδόν όλο το εικοσιτετράωρο, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Η διάρκεια των δρομολογίων είναι μία ώρα και δεκαπέντε λεπτά περίπου.

Η γραμμή αυτή εξυπηρετεί σχεδόν τα 2/3 της συνολικής επιβατηγού κίνησης μεταξύ Μαρόκου και Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Στη γραμμή αυτή δραστηριοποιούνται συνολικά 10 πλοία, περιλαμβανομένων και των δύο πλοίων της AML (Διαγόρας και Ελ. Βενιζέλος), τα οποία έχουν δρομολογήσει οι εταιρίες BALEARIA, FRS, INTERSHIPPING και TRASMEDITERRANEA.

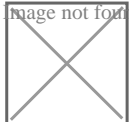
Πρόκειται για Γραμμή ρυθμιζόμενη με διακρατικές συμφωνίες μεταξύ των Κυβερνήσεων του Μαρόκου και της Ισπανίας. Ειδικότερα, η δραστηριοποίηση στη Γραμμή γίνεται μόνον κατόπιν ειδικής άδειας.

Η Attica Group, σε συνεργασία με την BMCE, σχεδιάζει εντός του 2017 την επέκταση της στην ευρύτερη αγορά με τη δρομολόγηση πλοίων και σε άλλες γραμμές μεσαίας και μακρινής απόστασης, όπως είναι η γραμμή Nador (Μαρόκο) - Almeria (Ισπανία) και η μακρινή γραμμή σύνδεσης λιμένα του Μαρόκου με λιμένα της Γαλλίας.

Η εταιρεία έχει εκφράσει ενδιαφέρον να δραστηριοποιηθεί και στη σύνδεση της Κούβας με την Αμερική με Ro-Ro (οχηματαγωγά)/Επιβατηγά πλοία. Έχει γίνει κάτι προς αυτή την κατεύθυνση;

Όπως γνωρίζεται, το καλοκαίρι του 2015 η Attica Group έλαβε ειδική άδεια από το καθ' ύλη αρμόδιο U.S Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control (OFAC), για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών με επιβατηγά πλοία ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και την Κούβα, μέσω της κατά 100% αμερικανικής θυγατρικής της Superfast Ferries (USA) LLC.

Image not found or type unknown



Αμέσως μετά ξεκινήσαμε τις διαδικασίες προκειμένου να μας χορηγηθούν οι απαραίτητες κανονιστικές και άλλες άδειες και από την κυβέρνηση της Κούβας. Οι προσπάθειες αυτές συνεχίζονται μέχρι σήμερα: Έχουμε εκπροσώπους μας στην Αβάνα, οι οποίοι παρακολουθούν τις εξελίξεις και μας ενημερώνουν.

Πρόκειται για **μακροχρόνιο project λόγω ιδιαιτεροτήτων της χώρας**. Τελευταία άρχισαν να κινούνται οι διαδικασίες, η σταδιακή απελευθέρωση της Κρουαζιέρας και πρόσφατα των αεροπορικών συνδέσεων μας επιτρέπει να αισιοδοξούμε ότι σύντομα θα προχωρήσει και η διαδικασία για τη δρομολόγηση επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων.

Η Attica Group το 2015 παρουσίασε αύξηση κερδών 677% σε σχέση με το 2014 και διαμορφώθηκε στα 33,18 εκατ. έναντι 4,27 εκατ. στη χρήση 2014. Τι είναι αυτό που συνετέλεσε τόσο θετικά στην πορεία της εταιρείας;

Η βελτίωση των αποτελεσμάτων είναι αποτέλεσμα της αύξησης του κύκλου εργασιών του Ομίλου και της μείωσης του λειτουργικού κόστους.

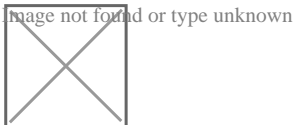
Ιδιαίτερα το λειτουργικό κόστος μειώθηκε σημαντικά λόγω μιας σειράς παραγόντων όπως είναι η ενεργητική διαχείριση των δρομολογίων των πλοίων που οδήγησε αφενός σε βελτίωση του μεταφορικού έργου ανά δρομολόγιο και αφετέρου σε εξοικονόμηση καυσίμων καθώς και η μείωση της τιμής των καυσίμων.

Επίσης, απέδωσε καρπούς η διαχρονική προσπάθεια περιορισμού και συγκράτησης των δαπανών του Ομίλου.

Σε κάθε περίπτωση αντιμετωπίζουμε με ρεαλισμό την κατάσταση γνωρίζοντας ότι η συνέχιση υψηλών ρυθμών ανάπτυξης αποτελεί μεγάλη πρόκληση για τον Όμιλο, αφού ήδη παρατηρείται σταθεροποίηση, ακόμη και αντιστροφή της τάσης στις τιμές των καυσίμων, ενώ παράλληλα δραστηριοποιούμαστε σε συνθήκες επιδεινούμενης ρευστότητας της αγοράς και έντασης του ανταγωνισμού.

Μπορούν να υπάρξουν προϋποθέσεις στην Ελλάδα, όπως μείωση του ΦΠΑ η στους φόρους υπέρ τρίτων προκειμένου κάποιες εταιρείες να προχωρήσουν σε μείωση της τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου;

Η μείωση του ΦΠΑ είναι μία πολιτική απόφαση. Όμως θέλουμε να επισημάνουμε ότι ιστορικά έχει αποδειχθεί ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας, λόγω χαμηλών περιθωρίων κέρδους που χαρακτηρίζει τη λειτουργία του, δεν έχει περιθώρια να διαχειριστεί π.χ. μία αύξηση του ΦΠΑ, εκτός από την ενσωμάτωση του στην τιμή του εισιτηρίου.



Αυτό ισχύει για εκείνες τις επιχειρήσεις που σέβονται τη φήμη και πελατεία τους, νοιάζονται για τους πελάτες και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν διότι τους ταξιδεύουν όλο το χρόνο και επιθυμούν την πρόοδο και ανάπτυξη των νησιών τους. Αυτό πράττουμε εμείς με πλήθος πράξεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στα νησιά που δραστηριοποιούμαστε.

Είμαστε βέβαιοι ότι αυτές, οι κοινωνικά υπεύθυνες επιχειρήσεις, θα ανταποκριθούν σε πιθανή μείωση του ΦΠΑ με μειώσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων.

Η μείωση του συντελεστή ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων (αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες) υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις (π.χ. πλήρης μετακύληση της μείωσης του ΦΠΑ στις τιμές των εισιτηρίων) θα τονώσει τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, παρουσιάζοντας θετική επίδραση στον κλάδο καθώς και στην οικονομική δραστηριότητα στα νησιά εξαιτίας της αύξησης των επισκεπτών.

Επιπλέον, οι απώλειες εσόδων ΦΠΑ από τα ναύλα εκτιμάται ότι αντισταθμίζονται από τα έσοδα που προκύπτουν από την αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

Επομένως, εκτιμάται πως υπό συγκεκριμένες υποθέσεις η μείωση των συντελεστών ΦΠΑ σε εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων δεν θα είχε αρνητικό δημοσιονομικό αποτέλεσμα. Την ίδια άποψη εκφράζει και το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) με μελέτη του το 2014.

Η εταιρεία σκοπεύει να προχωρήσει στη διάρκεια του χειμώνα σε κάποιες ναυλώσεις πλοίων της στο εξωτερικό;

Όπως γνωρίζετε ο σχεδιασμός μας για επέκταση του κύκλου εργασιών του Ομίλου θα δημιουργήσει ανάγκες αύξησης της απασχολούμενης χωρητικότητας στον στόλο των πλοίων μας.

Οι ανάγκες αυτές, εφόσον τελικά προκύψουν από την υλοποίηση των σχεδίων ανάπτυξης, θα καλυφθούν είτε με ιδιόκτητα είτε με ναυλωμένα πλοία, οπότε η ναύλωση πλοίων μας στη διάρκεια του χειμώνα στο εξωτερικό συγκεντρώνει μικρές πιθανότητες.