

## Πώς η ΣΑΟΣ προκάλεσε τον αποκλεισμό της Σαμοθράκης

20/Αυγ/2019 08:13

Του **Νίκου Χρυσικόπουλου**

Τοόρος Σάος (ή Φεγγάρι), με μέγιστο υψόμετρο 1.611 μέτρα, είναι ένα από τα ψηλότερα βουνά σε νησί του Αιγαίου. Σύμφωνα με την ελληνική μυθολογία, λόγω του ύψους του έσωσε τους κατοίκους από τον κατακλυσμό του Δαρδάνου. Αναμενόμενα, ίσως, η εταιρεία που ιδρύθηκε, πίσω στο 1975, από κατοίκους της Σαμοθράκης για να "σωθεί" το νησί και να λυθεί το μείζον ζήτημα της σύνδεσής του με την ηπειρωτική Ελλάδα, πήρε το όνομά της από τον επιβλητικό ορεινό όγκο του νησιού.

Για χρόνια η δραστηριότητα της ΣΑΟΣ δεν ξεπερνούσε το τοπικό βεληνεκές, σταδιακά όμως επέκτεινε τα δρομολόγιά της κυρίως στη θαλάσσια γραμμή των νησιών του Βορείου Αιγαίου, αξιοποιώντας το σύστημα των επιδοτήσεων για άγονες και άλλες γραμμές. Μόλις το 1999 η ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ. μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία, έχοντας, μεταξύ άλλων στόχο την ναυπήγηση ενός νέου επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου.

Ήταν το "ΣΑΟΣ II", με ικανότητα μεταφοράς 480 επιβατών και 105 Ι.Χ. Αυτοκινήτων, που ναυπηγήθηκε το 2001 και ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στη θαλάσσια γραμμή των Σποράδων και Βορείου Αιγαίου καλύπτοντας από Βόλο και Άγιο Κωνσταντίνο τα νησιά Σκιάθο, Σκόπελο, Αλόνησο, Λήμνο. Το υψηλό, όμως, κόστος της επένδυσης προκάλεσε σοβαρά οικονομικά προβλήματα στην εταιρεία και την οδηγεί κοντά στη χρεοκοπία.

Τότε, εκδηλώθηκε ενδιαφέρον από τον επιχειρηματία Φώτη Μανούση, ο οποίος τα προηγούμενα χρόνια είχε εξελιχθεί από έναν καθηγητή της Μέσης Εκπαίδευσης, σε παράγοντα του δημόσιου βίου. Έχοντας υπηρετήσει στις θέσεις του γενικού γραμματέα των Δήμων Θεσσαλονίκης και ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Μανούσης είχε ξεκινήσει την επιχειρηματική του δραστηριότητα κυρίως στον τομέα των μέσων μαζικής ενημέρωσης, σε επενδύσεις ακινήτων και κατασκευές. Μέχρι το 1999 στην ιδιοκτησία του Μανούση βρισκόταν ο τηλεοπτικός σταθμός New Channel (μετέπειτα Tempo), τον οποίο πούλησε τότε στην εταιρεία Stabilton του Μιχάλη Ανδρουλιδάκη, έναντι ενός ποσού που λέγεται ότι έφθασε στα 16 εκατ. ευρώ.

ΟΦ. Μανούσης εισήλθε το 2001 στην εταιρεία ως στρατηγικός επενδυτής, αποκτώντας σημαντικό μερίδιο μετοχών μέσω αυξήσεων κεφαλαίου και, σύμφωνα με τον ιστότοπο της ΣΑΟΣ, "ανέλαβε το πλήρες management της εταιρείας με τη συνεργασία έμπειρων και δυναμικών στελεχών". Τα

επόμενα χρόνια η εταιρεία γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη, φθάνει να εισαχθεί (μέσω της συγχώνευσης με απορρόφηση της Ν. Γκάλης) στο Χρηματιστήριο, και αυξάνει το στόλο της σε 11 πλοία, μπαίνοντας σε δρομολόγια στις περιοχές των Κυκλάδων, των Σποράδων και του Β.Α. Αιγαίου. Η πορεία αυτή, ωστόσο, προκάλεσε τις σφοδρές αντιδράσεις ανταγωνιστών της.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα της εποχής, υπήρχαν επίσημες καταγγελίες ότι η Saos Ferries και θυγατρικές της δεν εκτελούσαν ορθώς τα δρομολόγια που είχε αναλάβει, είχαν υπέργρηρα πλοία που εμφάνιζαν διαρκώς βλάβες, μείωναν αδικαιολόγητα τη συχνότητα των δρομολογίων και καθυστερούσαν τις πληρωμές των εργαζομένων τους. Η κυριότερη, όμως κατηγορία των ανταγωνιστών έκανε λόγο για πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, αναφέροντας πως η ΣΑΟΣ ευνοούνταν σκανδαλωδώς από το κράτος μέσω επιδοτήσεων για τη σύνδεση άγονων γραμμών. Το 2008 το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έδωσε στοιχεία βάσει των οποίων από το 2004 έως τον Ιούλιο του 2008, η ΣΑΟΣ, μέσω πέντε θυγατρικών της, εισέπραξε το ποσό των 31,4 εκατ. ευρώ.

Όλα αυτά μέχρι το 2009 όταν ξεσπά η "υπόθεση Παυλίδη". Η ίδια η εταιρεία αναφέρει πως το 2009 ξεκινά η συρρίκνωση της δραστηριότητας της, απόρροια της γνωστής υπόθεσης η οποία απασχόλησε έντονα τα media και χαρακτηρίστηκε ως "σκάνδαλο των άγονων γραμμών". Επρόκειτο για τη σύγκρουση του Φ. Μανούση με τον τότε υπουργό Αιγαίου, Αριστοτέλη Παυλίδη, που οδήγησε σε καταγγελίες για χρηματισμό συνεργάτη του υπουργού, αναφορά του υπουργού για απόπειρα εκβίασης του, αντιδικία που προκάλεσε εισαγγελική έρευνα, έφθασε στη Βουλή και στα δικαστήρια με την κατάθεση αγωγών. Όσοι ενθυμούνται την υπόθεση, λένε πως η σύγκρουση των δύο πλευρών είχε ξεκινήσει προγενέστερα, όταν ο Μανούσης θεώρησε πως αποφάσεις του Παυλίδη ευνοούσαν τον ανταγωνιστή του πρώτου, Γεράσιμο Αγουόδημο.

Όπως και να έχει, από τότε η ΣΑΟΣ ακολούθησε ρότα μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας και η πλειονότητα των πλοίων που ανήκαν στις έως τότε θυγατρικές εταιρίες του ομίλου ΣΑΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ περιήλθαν σε καθεστώς ακινησίας, ενώ τα οικονομικά μεγέθη της μειώθηκαν κάθετα. Παρ' όλα αυτά διατήρησε το "Σαονήσος" και "ΣΑΟΣ II" στην ακτοπλοϊκή σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τη Σαμοθράκη.

Ωστόσο, οι βλάβες και οι ακυρώσεις δρομολογίων ήταν συχνότερες για τα δύο πλοία, με αποκορύφωμα τα γεγονότα των τελευταίων ημερών με την ακινησία και των δύο πλοίων της εταιρείας που οδήγησαν τη Σαμοθράκη σε πολυήμερο ακτοπλοϊκό αποκλεισμό. Ο ίδιος ο Φ. Μανούσης με ανακοίνωσή του απέδωσε τα όσα συνέβησαν στην "υπέρτατη ατυχία του να υποστούν σοβαρές απρόβλεπτες και αναπότρεπτες βλάβες τα "Σάος II" και "Σαονήσος" ταυτόχρονα, στον πιο κρίσιμο μήνα του έτους. Μάλιστα, ισχυρίστηκε, σύμφωνα με τα λεγόμενα των μηχανικών, πως το πρώτο υπέστη "πρωτόγνωρη βλάβη για τα ναυτιλιακά χρονικά".

Μετά τα συμβάντα, ο 70χρονος επιχειρηματίας έσπευσε να δηλώσει πως αποχωρεί, επιχειρηματικά και προσωπικά, από τη Σαμοθράκη. Ήδη στην Ακτή Βασιλειάδη λέγεται πως η απόφαση αυτή συνδέεται με τη λήξη (σ.σ. υπεγράφη στις 9/8/2011 και λήγει σε δύο μήνες, στις 31/10/2019) της σύμβασης που έχει η ΣΑΟΣ για της τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση του νησιού με

την Αλεξανδρούπολη, αλλά και την απόφαση του Μανούση να αναζητήσει άλλα, ίσως πιο επικερδή, δρομολόγια. Ίσως η ΣΑΟΣ να τα καταφέρει καλύτερα και να ξεπεράσει τα κέρδη των μόλις 3.000 ευρώ που δήλωσε ότι εμφάνισε στις οικονομικές καταστάσεις του 2017, με τζίρο 72 χιλιάδων ευρώ (πρόκειται για καθαρό τζίρο, σύμφωνα με τις λογιστικές καταστάσεις που έχει υποβάλει η εταιρεία στο ΓΕΜΗ), πάγια 2,25 εκατ. ευρώ και υποχρεώσεις 11,4 εκατ. ευρώ...

[nikos.chrissikopoulos@capital.gr](mailto:nikos.chrissikopoulos@capital.gr)

*Διαβάστε ακόμη:*

*\* Αυτά είναι τα μέτρα που αποφάσισε η Κυβέρνηση για τη Σαμοθράκη*

Διαβάστε το άρθρο στο [Capital.gr](http://Capital.gr)