

## **Silja med passagerarrekor i krisen: "Känns riktigt skönt"**

**Trots finanskrisen blev det passagerarrekor för Tallink - som äger Silja Line - under juli månad.**

Det skriver Dagens Industri och berättar att passagermängden ökade med 16 procent.

Kadri Land, vd på Tallink Silja AB, säger till tidningen att det "känns riktigt skönt" med ett rekord mitt i krisen

### **Toni kommentar:**

**Sanningen är, men den vill ingen höra, eller? Ökningen är från ett absolut bottenläge med extra rabatter allt för att fylla upp fartygen. Silja fartygen har solkats ned och är nu i ett skick som är skandallös, en kapitalförstörelse utan dess like.**

**Tallink, helt klart är en verksamhet som inte går runt. Skeppsredaren Grimaldi träffade vd för Tallink mr Pant i maj där det framgick att Finnlines enbart vill satsa på Finland-Tyskland trafiken där Grimaldi erbjöd sig att ta hand om Superfast båtarna ifall Tallink gav upp sin Tysklandslinjen.**

**Det var Pant inte beredd på.**

**Genast satt Grimaldi igång det klassiska mönstret när man skall tvinga en motspänstig konkursfärdig konkurrent till förhandlingsbordet, man sänker priserna radikalt.**

**Finnlines har gått ut med billiga erbjudanden hela sommaren på Tyskland. Kassen börjar väl snart också vara slut för Tallink.**

*Tallink har kört med det klassiska tricket, det löser sig nog snart, är man skyldig banken 1 miljon och kan inte betala då har man ett problem, är man skyldig banken över 10 miljarder då är det bankens problem.*

**Tallink har med bankernas goda minne överfinansierat alla nybyggen och ökat avskrivningen till 50 år på vissa fartyg, vilket innebär att fartygen står i fel bokföringsvärde och vid en försäljning innebär det rejäla bokföringsförluster och senast då måste bankerna kliva in för att rädda Tallink från konkurs.**

**Bubblan är på väg att spricka samtidigt nu när man får in för lite pengar in i kassen.**

**Annars kunde man köra en klassisk "EffJohnare" och omfinansiera fartygen i 3-5 år**

**...men i dagens läge så kan det vara svårt för bankerna att gå med på en**

**re-finansiering, speciellt om de har någon som skulle kunna köpa ut några fartyg, även om det innebär bokföringsförluster i den högre skolan.**

**Snöbollen fortsätter och bankerna blir alltmer insyltade.**

**Pant som kaxig sa nej till ett erbjudande från Grimaldi tvingades nyligen lägga ut Superfast fartygen på marknaden till försäljning eller charter.**

**Fartygen Romantica och Silja Festival är också till salu, vilket betyder att både Tysklandslinjen och Riga linjen omstruktureras helt ... vilket kanske är naturligt om man dessutom kan bli av med Silja, så kan Tallink ha kvar en fin liten verksamhet med trafik på Estland både från Finland och Sverige med andra ord tillbaka till ursprunget.**

I detta perspektiv kan Kadri Land glädja sig åt bättre siffror, som att pinka i byxan, när det svalnar är det inget kul längre, och för Tallink svalnar det rejält senast när isen lägger sig i bottenhavet!

Svenska Nordea och SEB har nog ett och annat att fundera över för att hitta lösningar, kanske blir det EU som får gå in och rädda en gång till Tallink från Östersjöns största konkurs via den tyska statsbanken kfw. Ett sammanbrott av Tallink och landet Estland är definift bankrutt och kanske lika väl, så att ”spille” vinkerna som stört landet och levtt loppan kan ersättas av ansvarsfulla politiker, men var hittar man dessa i ett land lika stort som Storstockholm där alla sitter i varandras knä? Mesta ansvar faller trots allt på bankerna som inte förstått hur mycket resande som kan genereras i en avkrok som Estland, Finland och Sverige. Motsatsen till Tallink är ägaren av Vikinglinjen, som gör allt rätt, behöver inte trixa för börsern utan kör med kontantmetoden, där nybeställningar betalas med cashflow. Östersjö trafiken är fullt med skojare, sonen till Algot Johannsson och Sally line, en gång det mest solida rederiet som kom undan en konkurs när finska föreningsbanken var så insyltad att den också var på väg att gå i konkurs. Vad gör man då, ju Finlands ”Wallenberg” Casimir Ehrnrooth snacka med brorsan som sitter som ordförande i finska Effjohn och så förde man över förlusterna där aktieägarna fick stå för fiolerna. Jodå dom går fria hela bunten! Så har vi Nordström & Thulin som gav sig in i leken med Estline och fick EBR banken i London som finansierades av svenska skattebetalarna att överfinansiera Estline men mest allvarlig man hade ett ringa säkerhetstänkande i land och ombord. Katastrofen lär följa oss lång tid framåt. Myrsten sonen är pappan till Viking Europa som sedan blev Silja Europa, ett missfoster utan dess like, oanvändbar i den internationella färjetrafiken, problemet med dessa söner är när man inte lär sig av fadern och brodern som hade det i blodet, men förstånd och kunskap finns inte i generna, varför man bygger något som är oanvändbart är en berättigad fråga? Hade bankerna haft anställda med kunskap hade en finansiering som denna aldrig kommit till stånd – och Viking hade fått ett användbart fartyg med bra andrahandvärde istället för en massa skrot som inte går att sälja på världsmarknaden.

Konsten att bygga fartyg är att se till att dessa går att sälja på världsmarknaden utan alltför stora ombyggnationer, detta har Tallink, Silja och Myrsten rederiet missat grundligen. Fortsättning följer...