

**Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

***ΘΕΜΑ: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ***



**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:
Ν. ΚΑΝΑΒΟΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:
ΛΙΣΓΑΡΑ ΜΑΡΙΑ
ΤΣΑΝΟΥΚΑ ΠΗΝΕΛΟΠΗ**

ΠΑΤΡΑ 1999-2000



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Α΄ ΜΕΡΟΣ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	6
ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	6
Α. ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΤΥΠΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	7
Β. Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	9
Γ. ΟΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	10
Δ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	13
Ε. ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	20
ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	20
Α. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	21
Β. ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	23
i. Συμβολή Ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Εισόδημα	23
ii. Συμβολή Ναυτιλίας στην Απασχόληση Εργατικού Δυναμικού	23
iii. Συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	35
ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	35
Α. ΒΑΣΙΚΕΣ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ	36
Β. Η ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	37
Γ. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	45
ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	45
Α. ΟΙ ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	46
Β. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	47
Γ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ.	48
5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	49
ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	49
Α. ΓΕΝΙΚΑ	50
Β. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ	51
Γ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ	51
Δ. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ	54

Ε. ΟΡΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΕΔΡΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο	58
ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	58
ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ - ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ	58
Α. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ	59
Β. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	61
Γ. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	66
Δ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	71
Ε. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	78
ΣΤ. ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	81
Β' ΜΕΡΟΣ	87
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	88
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	95
ΜΙΝΟΑΝ LINES	95
Α. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	96
Β. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	102
Γ. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	103
Δ. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	116
Ε. ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	124
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	129
ΑΝΕΚ LINES	129
Α. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ "ΑΝΕΚ LINES"	130
Β. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	134
Γ. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	143
Δ. ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	151
Ε. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	155
ΣΤ. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΑΝΕΚ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	156
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	159
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΙΝΟΑΝ - ΑΝΕΚ LINES	159
Α. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ	160
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	165
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	169

Α΄ ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κυριαρχία των Ελλήνων εφοπλιστών σε όλο τον κόσμο είναι δεδομένη. Κατέχει την πρώτη θέση στον παγκόσμιο ναυτιλιακό πίνακα, όσον αφορά την ελληνόκτητη ναυτιλία και στην Ευρώπη, όσον αφορά τον υπό ελληνική σημαία στόλο. Συνολικά οι Έλληνες διαχειρίζονται πλοία που αντιπροσωπεύουν το 9,3% της παγκόσμιας δύναμης.

Η ελληνική ναυτιλία όμως δεν αποτελείται μόνο από πλοία και ναυτιλιακά γραφεία. Διαθέτει και έμψυχο υλικό. Οι Έλληνες ναυτικοί, που αριθμητικά και ποιοτικά υπερέχουν έναντι όλων των άλλων ανταγωνιστών μας, αποτελούν την κινητήρια δύναμη του θαλάσσιου πλεονεκτημάτος μας. Παρά την υποχώρηση της ναυλαγοράς, τα προβλήματα, τη γκρίνια, η ελληνική ναυτιλία έχει και παρόν και μέλλον. Παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες συρρικνώνονται. Διανύουμε μια παρατεταμένη περίοδο αλλαγών, που δεν αφορά μόνο τη ναυτιλία. Οι αλλαγές αυτές επηρεάζουν ωστόσο καθοριστικά και τα πλοία.

Μέχρι τώρα, καλά τα πήγαμε. Μπορούμε όμως να τα πάμε καλύτερα. Αρκεί να μην υπερβάλλουμε και να αναζητούμε πάντα το διάλογο, που θα είναι συνθετικός και όχι διχαστικός. Στόχος είναι να παραμείνουμε πρώτοι στον κόσμο, πράγμα που είναι από όλους επιθυμητός. Οι λίγοι, που δεν θέλουν, ας τους αφήσουμε να πνιγούν στα ρηχά, εμείς ας πάμε στα βαθιά και να κολυμπήσουμε. Το γνωρίζουμε ότι θα βρούμε και πάλι ξηρά. Είναι η μοίρα των θαλασσοδαρμένων... να ανακαλύπτουν νέους τόπους και τρόπους επικοινωνίας. Το μυστικό της επιτυχίας βρίσκεται στην αναζήτηση. Στην αναζήτηση των «χαμένων πόντων».

Έτσι λοιπόν, στο πρώτο μέρος της εργασίας μας αναλύουμε τη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, τη σχέση Ναυτιλίας - Κράτους - Εθνικής Οικονομίας, τη Ζήτηση και Προσφορά των θαλάσσιων υπηρεσιών, τον τρόπο Δανειοδότησης και Χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης, τη σημερινή θέση της ελληνικής ναυτιλίας, τις προοπτικές και στρατηγικές ανάπτυξής της. Τέλος, αναφερόμαστε στο φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης - Διεθνοποίησης της ναυτιλίας. Στο δεύτερο μέρος εξετάζουμε την εφαρμογή των παραπάνω σε δύο υπάρχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες είναι: ANEK, MINOAN.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο
ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

A. ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΤΥΠΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Σε όλους τους κλάδους της οικονομίας οι δραστηριότητες αναπτύσσονται με τις επιχειρήσεις, δηλαδή με την οργάνωση και λειτουργία οικονομικών μονάδων οι οποίες παρέχουν, με σκοπό το κέρδος, συστηματικές υπηρεσίες. Ο κλάδος μεταφορών όπως και όλοι οι κλάδοι της οικονομίας, συντελούν στην ανάπτυξη του εμπορίου και της οικονομικής δραστηριότητας. Στον κλάδο των μεταφορών διακρίνουμε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Σαν ναυτιλιακή επιχείρηση χαρακτηρίζεται η οικονομική μονάδα που έχει αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αναφερομένων στις θαλάσσιες μεταφορές. Όπως συμβαίνει σε κάθε επιχείρηση έτσι και στη ναυτιλία η δραστηριότητα αυτή αποτελεί συνδυασμό συντελεστών της παραγωγής τους οποίους ο ηγέτης κατευθύνει προς το επιθυμητό αποτέλεσμα κατά συστηματικό τρόπο με σκοπό το κέρδος.

Με την ευρεία έννοια ο όρος «ναυτιλιακή επιχείρηση» καλύπτει κάθε δραστηριότητα έστω και έμμεσα συνδεδεμένη με το πλοίο και τη θαλάσσια μεταφορά, όπως είναι οι επιχειρήσεις, οι ασχολούμενες με ναυπηγήσεις, επισκευές και συντήρηση των πλοίων, με ναυτική πίστη, με τις ναυλώσεις, την πρακτόρευση των κυρίως ναυτιλιακών μονάδων κτλ. Οι επιχειρήσεις αυτές με τη στενή έννοια είναι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στην έννοια των κυρίως ναυτιλιακών επιχειρήσεων εμπίπτουν μόνο οι άμεσα και οι στενά συνδεδεμένες με το αντικείμενο της θαλάσσιας μεταφοράς οικονομικές μονάδες, δηλαδή οι επιχειρήσεις

πλοιοκτησίας και εφοπλισμού οι οποίες εκμεταλλεύονται ιδιόκτητα ή διαχειρίζονται ξένα πλοία.

Στη ναυτιλιακή επιχείρηση υπάρχει κατά κανόνα διάσπαση της δράσης σε δύο μονάδες. Από τη μία πλευρά έχουμε την κυρίως διοίκηση η οποία ασκείται από τον ηγέτη στα γραφεία της πλοιοκτητικής ή της εφοπλιστικής επιχείρησης και από την άλλη πλευρά τη τεχνικοδιαχειριστική εκμετάλλευση των πλοίων η οποία έχει ως φορέα τον πλοίαρχο. Η δυαδική αυτή εμφάνιση της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν ταυτίζεται με την κατανομή του έργου όπως στις βιομηχανικές επιχειρήσεις. Και σ' αυτές υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ διοίκησης επιχείρησης και τεχνικοπαραγωγικής μονάδας (εργοστασίου). Ο επικεφαλής όμως του εργοστασίου δεν έχει τη διοικητική και διαχειριστική αυτοτέλεια της δράσης του πλοίαρχου που από την ανάγκη των πραγμάτων έχει αυξημένες αρμοδιότητες και ευθύνες.

Η διάσπαση σε οικονομική και τεχνική υπάρχει ανεξάρτητα από το μέγεθος της οικονομικής μονάδας. Είναι απαραίτητη και στις επιχειρήσεις οι οποίες διαθέτουν ένα και μόνο μικρό πλοίο.

Οι κύριες λειτουργίες του πρώτου σκέλους της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι: η διοίκηση της όλης μονάδας, οι κατευθύνσεις του έργου της, ο εφοδιασμός σε κεφάλαιο, υλικό και έμψυχο δυναμικό, η διάθεση των υπηρεσιών της στην ναυτιλιακή αγορά και τη γενική διαχείριση. Οι λειτουργίες του άλλου σκέλους της επιχείρησης εντοπίζονται στη διοίκηση του προσωπικού του πλοίου, την τεχνικοπαραγωγική εκμετάλλευσή του και τη διαχειριστική ευθύνη της αναπτυσσόμενης δραστηριότητας. Εννοείται ότι μεταξύ των δύο

μερικοτέρων εμφανίσεων της όλης επιχείρησης υπάρχει στενή σχέση και προεξάρχουσα είναι η διοίκηση της επιχείρησης.

Αυτή παρέχει κατευθύνσεις στην εκμετάλλευση που δρά με εξουσιοδότηση και λογοδοτεί σ' εκείνη.

B. Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Όλοι οι γνωστοί τύποι επιχείρησης προσφέρονται στη ναυτιλία. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, πράγματι εμφανίζεται με μορφή ατομικής ή συλλογικής οικονομικής μονάδας, η δε τελευταία μορφή: προσωπικής ή απρόσωπης εταιρείας, δηλαδή: ομόρρυθμης, ετερόρρυθμης, περιορισμένης ευθύνης (θυγατρικές επιχειρήσεις μεγάλων ναυτιλιακών ανωνύμων εταιρειών).

Πέρα από τις παραπάνω μορφές, συνηθισμένος είναι ο ιδιόμορφος τύπος της συμπλοιοκτησίας δηλ. της συμμετοχής (κατά ποσοστά επί τοις εκατό) στην ιδιοκτησία πλοίου δύο ή περισσότερων προσώπων τα οποία από κοινού τα εκμεταλλεύονται. Η συμπλοιοκτησία συνιστά συλλογική μορφή επιχειρηματικής δράσης και εξυπηρετεί τους μικρούς ναυτιλιακούς επιχειρηματίες.

Αγναντεύοντας τις παγκόσμιες ναυλαγορές μπορούμε να κάνουμε την παρατήρηση ότι η παγκόσμια ναυτιλία είναι μια μικτή οικονομία που αποτελείται:

- (α) Από διαφόρων μορφών ανεξάρτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες ελέγχουν ακόμη το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου τοννάζ
- (β) Από κρατικές επιχειρήσεις που δεν φαίνεται να ξεπερνούν το 12% του παγκόσμιου τοννάζ

(γ) Από «Βιομηχανικούς φορείς» δηλ. πλοία που ανήκουν κατά κανόνα σε θυγατρικές χερσαίων βιομηχανικών επιχειρήσεων που ο κύριος ρόλος τους είναι η μεταφορά των πρώτων υλών ή των συσκευασμένων προϊόντων τους για λογαριασμό της επιχείρησης.

Με λίγα λόγια η ναυτιλιακή επιχείρηση πάντα συμμετείχε σ' ένα διεθνές περιβάλλον ναυλαγορών, οι εξελίξεις των οποίων καθόριζαν σε μεγάλο βαθμό το μέλλον της.

Εκείνο που είναι το νέο και το οικονομικά σημαντικό στην προκειμένη περίπτωση είναι η διεθνοποίηση στην ιδιοκτησία της ίδιας της επιχείρησης, πράγμα που συντελεί ορισμένες φορές στο να είναι δύσκολο να ανακαλύψει κάποιος τη γεωγραφική θέση που μπορεί να υπάρχει ή να μην υπάρχει η έδρα της, δηλ. το μέρος που λαμβάνονται οι αποφάσεις.

Γ. ΟΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση από το χώρο και τον τρόπο ανάπτυξης της δραστηριότητάς της έχει σημαντικές διαφορές από τις λοιπές επιχειρήσεις.

Οι κυριότερες ιδιομορφίες της είναι:

(α) Ο παράγοντας «επιχειρηματικός κίνδυνος» είναι πολύ ισχυρός στη ναυτιλιακή επιχείρηση. Το στοιχείο της αβεβαιότητας των τυχαίων γεγονότων και της ανώτερης βίας είναι συνυφασμένο με τη θαλάσσια δραστηριότητα. Εκτός από τους φυσικούς κινδύνους της ναυσιπλοίας, διάφορα έκτακτα γεγονότα όπως οι πόλεμοι και οι αποκλεισμοί λιμανιών εκθέτουν την επιχείρηση αυτή σε κινδύνους μεγαλύτερους εκείνων, οι οποίοι απειλούν τις άλλες δραστηριότητες στις ίδιες

περιστάσεις. Μεγάλο ποσοστό κινδύνων οφείλεται στα καλούμενα «επιχειρηματικά τολμήματα» δηλ. σε ρυοκίνδυνες ενέργειες οι οποίες αν πετύχουν αποφέρουν σημαντικά κέρδη.

(β) Οι οικονομικές υφέσεις και κρίσεις έχουν δυσμενείς συνέπειες στη ναυτιλία, όπως άλλωστε οι περιόδοι ευημερίας συνεπάγονται άνησσή της αναλογικά σε μεγαλύτερο βαθμό. Πράγματι η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας συμπιέζει το διεθνές εμπόριο σε χαμηλά επίπεδα με συνέπεια την αντίστοιχη περιστολή του έργου των θαλάσσιων μεταφορών, πτώση των κερδών ή και πραγματοποίηση ζημιών. Το αντίθετο συμβαίνει σε περίοδο ακμής της παγκόσμιας οικονομίας, οπότε οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούν αυξημένο όγκο έργου και δημιουργούνται υπερκέρδη, που επιτρέπουν τη διενέργεια μεγάλων επενδύσεων σε πλοία και άλλες παγιοποιήσεις. Οι διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν επηρεάζονται ομοιόμορφα από τις ναυτιλιακές και τις εν γένει οικονομικές κρίσεις. Οι επιχειρήσεις των τακτικών γραμμών αισθάνονται λιγότερο έντονα τους αντίκτυπους σε σχέση προς τις επιχειρήσεις ελευθέρων φορτηγών πλοίων.

(γ) Η διενέργεια θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο πλαίσιο συνεπάγεται: Ταχεία προσαρμογή προς τις διεθνείς εξελίξεις, απομάκρυνση από την οικονομία της χώρας της σημαίας τους και σκληρό ανταγωνισμό προς τα ξένα πλοία.

Αρχικά, ο συγχρονισμός με πλοία που εφαρμόζουν τις νεότερες τεχνικές επινοήσεις και οργανωτικές τελειοποιήσεις υπαγορεύει την ανάγκη γοργής προσαρμογής προς τις εξελίξεις με σκοπό την

εξουδετέρωση του προς στιγμή αποκτηθέντος συγκριτικού πλεονεκτήματος, από μέρους των ανταγωνιστριών χωρών.

Εξάλλου η ναυτική επιχείρηση που δρα στην αλλοδαπή, προσφεύγει στην ξένη κεφαλαιαγορά και τη διεθνή ναυλαγορά από τις οποίες τελεί σε εξάρτηση μεγαλύτερη παρά από την εθνική οικονομία της οικείας χώρας.

Τέλος η επιχείρηση αυτή συναντά σκληρό ανταγωνισμό στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Αυτή καλείται να αντιμετωπίσει όχι μόνο τις επιχειρήσεις των χωρών με καθεστώς ελεύθερης οικονομίας αλλά και εκείνες τις οποίες ανήκουν σε κράτη που έχουν σοσιαλιστική οργάνωση και τις εν γένει οργανωμένες σε μορφή δημοσίων επιχειρήσεων. Οι τελευταίες διαθέτουν το συγκριτικό πλεονέκτημα, της με κάθε δυσία κρατικής στήριξης σε βάρος του αληθινού ανταγωνισμού. Η δυσμενής κατάσταση επίσης διαμορφώνεται με τις σημαίες ευκαιρίας και την πολιτική της διάκρισης της σημαίας. Οι έννοιες τις οποίες παρέχουν τα κράτη των σημαίων ευκαιρίας, νοθεύουν τον ανταγωνισμό σε βάρος των πραγματικά ναυτιλιακών χωρών. Η δε διάκριση της σημαίας στενεύει τον κύκλο δράσης τους, αφού εξασφαλίζεται προνόμιο μεταφοράς των φορτίων με τα πλοία της χώρας που ακολουθεί η πολιτική αυτή.

(δ) Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι στενά συνδεδεμένη με τεχνικές υπηρεσίες, οι οποίες αποτελούν στοιχείο απαραίτητο για την καλή λειτουργία τους. Τέτοιες υπηρεσίες είναι οι τηλεπικοινωνίες, οι οποίες στην εποχή μας έχουν μεγάλη σπουδαιότητα γιατί επιτυγχάνεται ασφαλέστερη ναυσιπλοία και εξασφαλίζεται τακτική επικοινωνία των

πλοίων με την έδρα των επιχειρήσεων, τα ναυτιλιακά κέντρα και γενικά με τα σημεία του καίριου ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία.

Άλλη υπηρεσία ζωτικής φύσης για τη ναυτιλία είναι οι υπογνώμονες, με τους οποίους ελέγχεται η αξιοπλοία των σκαφών και του μηχανικού τους εξοπλισμού. Μεγάλη εξυπηρέτηση παρέχουν επίσης οι εγκατεστημένες τεχνικές υπηρεσίες στα λιμάνια.

(ε) Οι ιδιοτυπίες εμφανίζονται περισσότερο στους μικρότερους τομείς της ναυτιλίας. Οι κατά ναυτιλιακούς τομείς επιχειρήσεις έχουν μεταξύ τους μεγάλες οργανωτικές και λειτουργικές διαφορές. Έτσι οι επιχειρήσεις τακτικών γραμμών έχουν εντελώς άλλη δομή σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις ελεύθερων φορτηγών.

Οι πρώτες έχουν εξοπλισμό και είδη εξόδων που δεν υπάρχουν στις τελευταίες. Αυτών όμως η διαχείριση είναι αισθητά απλούστερη έναντι των άλλων. Αλλά και οι επιχειρήσεις που διαθέτουν ειδικευμένα φορτηγά πλοία έχουν όμοια οργανική διάρθρωση και λειτουργική διαχείριση με τα επιβατηγά πλοία.

Δ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Εκείνο που κάνει τη σύγχρονη ολοκληρωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση να διαφέρει κάπως από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις, είναι ο αριθμός και οι διαστάσεις των μεταβλητών που προσδιορίζουν την εξέλιξή της. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι διαστάσεις αυτών των μεταβλητών είναι παγκόσμιες.

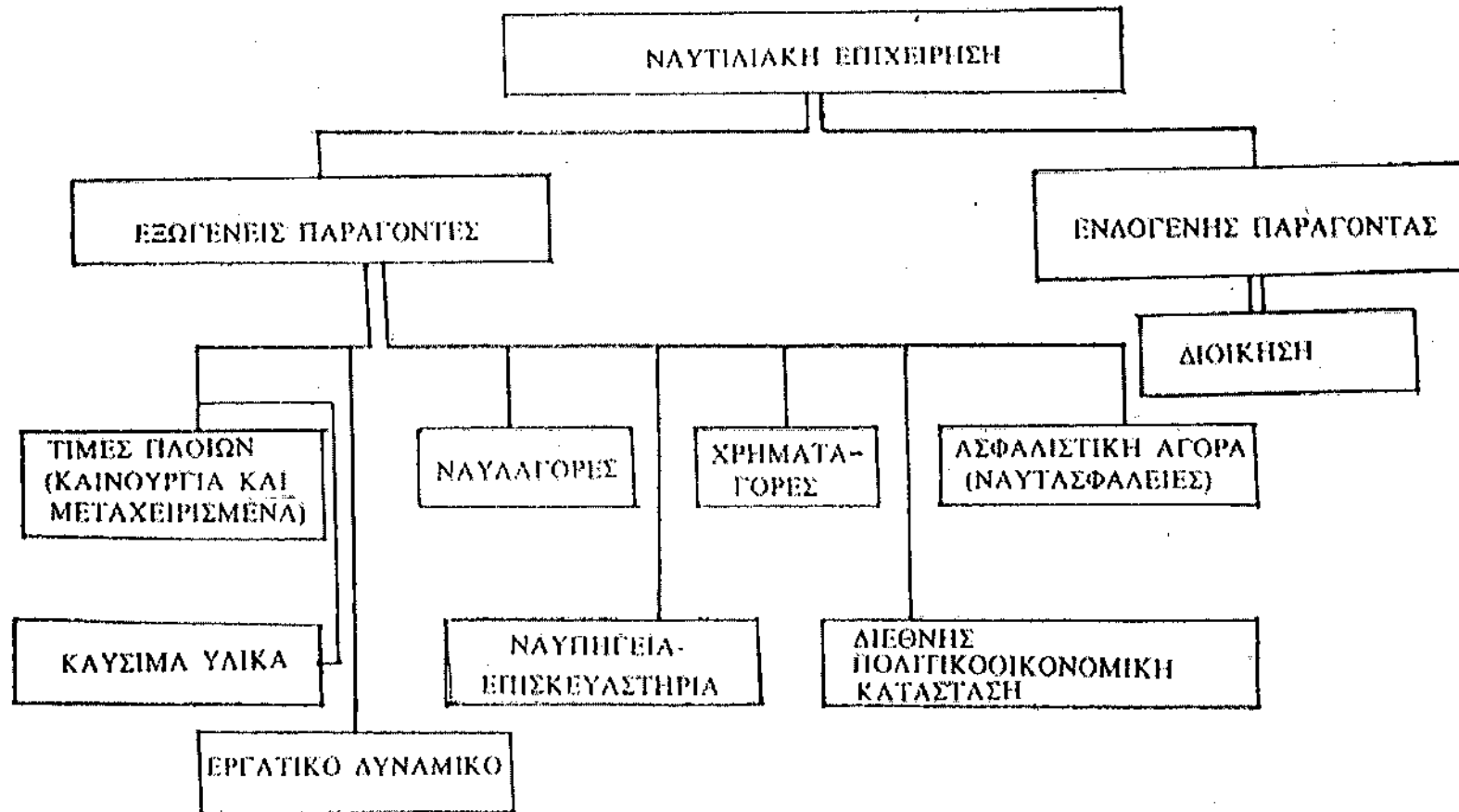
Όπως φαίνεται από το διάγραμμα, οι παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία και εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να

χωριστούν σε ενδογενείς και εξωγενείς. Ο ενδογενής παράγων είναι ουσιαστικά ένας, δηλαδή η διοίκηση της επιχείρησης. Αξίζει να σημειωθεί ότι από την οικονομική και τεχνική αποδοτικότητα ή μη της διοίκησης, πολλά εξαρτώνται για το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης. Γι' αυτό το λόγο πολλοί από τους εφοπλιστές που είναι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων μικρού ή ακόμη και μέσου μεγέθους προτιμούν οι ίδιοι να ασκούν όχι μόνο τη γενική εποπτεία, ως επιχειρηματίες, αλλά και μέρος των καθημερινών καθηκόντων της διοίκησης. Η περίπτωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας περιέχει πολλά παραδείγματα σχετικά με το σημείο αυτό. Μέρος της πληροφόρησης για τους εξωγενείς παράγοντες, που πρέπει να υπολογιστούν στη λήψη αποφάσεων από την επιχείρηση, μπορεί να προέρχεται από τον τομέα της διοίκησης.

Αλλά η ίδια η επιχείρηση που παίρνει αποφάσεις, ανεξάρτητα αν αυτή αποτελείται από τον παραδοσιακό captain of industry ή το σύγχρονο manager, πρέπει να έχει τις δικές της πηγές πληροφόρησης. Και δεν είναι λίγοι οι παράγοντες που πρέπει να έχει υπόψη του το management της ναυτιλιακής επιχείρησης. Η γνώση για τις τάσεις όσον αφορά την τιμή της αγοραπωλησίας των νέων και παλαιών πλοίων, για τις τιμές των καυσίμων, για τις υπάρχουσες διαφορές όσον αφορά το κόστος των επισκευών στην παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική αγορά, καθώς επίσης οι τάσεις όσον αφορά την τιμή των ασφαλίσεων στις κύριες αγορές για ναυτασφάλειες, τα επιτόκια και οι αυξομειώσεις όσον αφορά την αξία κύριων κυκλοφοριών, αποτελούν βασική προϋπόθεση για τη λήψη σωστών αποφάσεων. Επιπρόσθετα, η κάθε επιχείρηση επιζητεί τη γνώση της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής κατάστασης.

Ως γνωστόν η γνώση αυτή επηρεάζει τις προσδοκίες της. Κι όλα αυτά είναι απαραίτητα για να μπορεί να παίζει ο επιχειρηματίας σωστά το παιχνίδι της ναυλαγοράς, που είναι η κύρια πηγή της προσόδου μιας επιχείρησης αν αυτή είναι πραγματικά ναυτιλιακή επιχείρηση. Ας σημειωθεί επίσης ότι το κέντρο λήψης αποφάσεων της επιχείρησης πρέπει να έχει μία γενική ιδέα των τάσεων κλπ. όσον αφορά την αγορά εργατικού δυναμικού, η οποία διεθνοποιείται ολοένα και περισσότερο. Τα επιμέρους ζητήματα σχετικά με τα πληρώματα, τη μισθοδοσία τις συμβάσεις κτλ είναι θέμα της διοίκησης της επιχείρησης.

Με λίγα λόγια, η ναυτιλιακή επιχείρηση συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα σε περισσότερες αγορές, απ' ό τι η χερσαία βιομηχανική επιχείρηση, που παράγει ένα ή δύο προϊόντα.



Ε. ΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση βασίζεται στο συνδυασμό κεφαλαίου και εργασίας και δρα στα πλαίσια του θαλάσσιου χώρου που είναι και το κύριο φυσικό στοιχείο της παραγωγικής προσπάθειας. Σε αντίθεση προς τους άλλους κλάδους της οικονομίας στους οποίους η επιχείρηση εκτός από την εργασία και το κεφάλαιο χρησιμοποιεί και έδαφος για εκμετάλλευση (πρωτογενής παραγωγή), για εγκατάσταση (βιομηχανία, εμπόριο), για αξιοποίηση (κατασκευές στο έδαφος) και για διέλευση μέσω παραγωγής (χερσαίες μεταφορές) για τα οποία καταβάλλει αμοιβή, η ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί κατά κύριο λόγο τις θαλάσσιες περιοχές δηλαδή ελεύθερα αγαθά που δεν επιβαρύνουν το κόστος παραγωγής.

Αν εξετάσουμε τους συντελεστές παραγωγής εργασία και κεφάλαιο, βλέπουμε ότι για την εργασία ο ανθρώπινος συντελεστής παραγωγής, ενδιαφέρει τις θαλάσσιες μεταφορές με διπλή άποψη: σαν προσωπικό των γραφείων έδρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ως έμψυχο δυναμικό των οργάνων της μεταφοράς, δηλ. των πλοίων. Η ναυτική εργασία εμφανίζει σημαντικές ιδιοτυπίες σε σύγκριση προς την απασχόληση στις χερσαίες επιχειρήσεις.

Οι ιδιοτυπίες αυτές είναι:

(α) Οι απασχολούμενοι με τα γραφεία της ναυτιλιακής επιχείρησης, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε ανάλογες συνθήκες με εκείνες των χερσαίων επαγγελματιών, ενώ οι ναυτικοί των πλοίων διατελούν κάτω από εντελώς ειδικό καθεστώς.

(β) Ο ηγέτης της επιχείρησης μεταβιβάζει τις πάνω στο πλοίο διευθυντικές δραστηριότητες και αρμοδιότητες στον πλοίαρχο που έχει αυξημένη δικαιοδοσία έναντι των ανδρών του πληρώματος (διοίκηση προσωπικού), αλλά και είναι επιφορτισμένος με μεγάλες ευθύνες για αξιοπλοία (ικανότητα προς πλούν), για τη ναυσίπλοια (πορεία του πλοίου) και το περιβάλλον (μέριμνα προς αποφυγή μόλυνσης της θάλασσας).

(γ) Η παρέμβαση των δημοσίων αρχών είναι δεδομένη. Πρώτα με τον έλεγχο του ναυτολογίου και έπειτα με τη ρύθμιση των διαφορών μεταξύ πλοίαρχου και ναυτικών

(δ) Αν και η πλειοψηφία των ναυτικών παρέχει χειρωνακτική εργασία, δε διαχωρίζεται από τα λοιπά στελέχη της εκμετάλλευσης (βαθμοφόροι), στον τρόπο πληρωμών των αμοιβών.

(ε) Λαμβάνονται επίσης ειδικές μέριμνες για την άσκηση του έργου των ναυτικών υπό καλές συνθήκες και για την ενίσχυση της απόδοσης της εργασίας τους

(στ) Ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας υπογόρευσε την ανάγκη θέσπισης διεθνών κανόνων που διέπουν τη ναυτική εργασία. Οι κανόνες αυτοί επιβάλλουν κατώτατο όριο προστασίας των ναυτεργατών και ομοιόμορφες ρυθμίσεις στα θέματα της σύνδεσης του πληρώματος, της διάρκειας της εργασίας κτλ.

Όσον αφορά το κεφάλαιο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως και άλλες επιχειρήσεις του κλάδου των μεταφορών είναι μονάδες έντασης κεφαλαίου. Οι υψηλές δαπάνες σε κεφάλαια αναφέρονται σε τρεις τομείς: την υποδομή, τη συγκρότηση της επιχείρησης και τη λειτουργία

Κεφάλαιο 1^ο Γενικά για τη Ναυτιλιακή Επιχείρηση

της. Η ναυπήγηση (ή η αγορά και μετασκευή) και ο εξοπλισμός των πλοίων συνιστά οπωσδήποτε την κύρια κεφαλαιακή δαπάνη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η δαπάνη αυτή ακολούθησε ανιούσα πορεία λόγω της τάσης προς τα μεγαλύτερα πλοία και της χρησιμοποίησης όλο και περισσότερων δαπανηρών τεχνικών μέσων για τον εξοπλισμό τους. Κεφάλαια, τέλος, απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό, για τη λειτουργία της επιχείρησης και για την κίνηση και εκμετάλλευση του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο
ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

A. Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ, ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Για μια σειρά από λόγους, αλλά κυρίως χάρη στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς και ελληνικής ναυτιλίας συναλλάσσεται σε παγκόσμιες ναυλαγορές, ο ρόλος της βιομηχανίας αυτής στην οικονομική ανάπτυξη των ναυτιλιακών χωρών έχει μείνει σχετικά άγνωστος.

Στο διάστημα του αιώνα μας η διεθνής και ελληνική εμπορική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από ταχεία ανάπτυξη. Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης του ελληνικού εμπορικού στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερος από το μέσο όρο ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου. Έτσι, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξελίσσεται στο διάστημα του αιώνα μας και ιδιαίτερα στο διάστημα των τελευταίων δεκαετιών ως μια από τις μεγαλύτερες εμπορικές ναυτιλίες στον κόσμο - όσον αφορά τη χωρητικότητά της. Η υποδομή της όμως μέσα στον ελληνικό χώρο παραμένει υπανάπτυκτη, τα δε σκάφη της δεν αποτελούν μεγέθη μεγάλης κεφαλαιουχικής έντασης.

Βασικά, ο σκοπός αυτής της παραγράφου είναι να καταδείξει ότι σε όλο το χρονικό διάστημα της παραπάνω θετικής εξέλιξης για τον τόπο μας και σε αντίθεση με ότι μπορεί να πιστεύεται από σημαντικό μέρος του διεθνούς και ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου, η σχέση ναυτιλίας - κράτους και εθνικής οικονομίας ήταν πάντα αντικειμενικά υπαρκτή και σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

Με λίγα λόγια η συμβολή της ναυτιλίας προς την εθνική οικονομία και τα οικονομικά του κράτους μπορεί να συνομειστεί ως εξής:

- Εισροή ξένου συναλλάγματος

- Απασχόληση εργατικού δυναμικού (ναυτεργατικού, διαχειριστικού και επιχειρηματικού)
- Συμβολή στην ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, χρηματιστικών ιδρυμάτων, ναυτασφαλειών, επιχειρήσεων πρακτόρευσης και προμηθειών
- Φορολογικά και λοιπά έσοδα

Από την άλλη πλευρά, η συμβολή της εθνικής οικονομίας και του κράτους προς τη ναυτιλία μπορεί να συνομιστεί με λίγα λόγια στα παρακάτω:

- Προσφορά ανειδίκευτου και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού
- Μέτρα οικονομικής αρωγής, έμμεσης ή άμεσης
- Μέτρα δημοσιοοικονομικά
- Μέτρα δεσμικά και διοικητικά
- Μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα
- Μέτρα ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής
- Διαφύλαξη φορτίων

Από ιστορική άποψη, ως χαρακτηριστικά παραδείγματα θα βοηθούσε να αναφέρει κανείς την κρατική συμπαράσταση σε κρίσιμες στιγμές της ελληνικής ναυτιλιακής εξέλιξης: την ίδρυση της ελληνικής ατμοπλοίας (1850) και την κυβερνητική βοήθεια για την αγορά των 100 LIBERTIES (1945).

Υπάρχει λοιπόν στενή σχέση ανάμεσα στην Ναυτιλία, το Κράτος και την Ελληνική Οικονομία.

B. ΣΧΕΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

i. Συμβολή Ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Εισόδημα

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική, κυρίως διότι γίνεται υπό τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η ειδική δυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, είναι ίση προς τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοικήσεως της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων.

Άκόμη μεγαλύτερης σημασίας είναι το ότι το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος, που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία.

Τέλος, το μεγαλύτερο μέρος του ακαθάριστου εισοδήματος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται ανέκαθεν στο εξωτερικό για νέες επενδύσεις, ως και για αγορά υπηρεσιών, οι οποίες είτε δεν μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό για το λόγο ότι εκεί εργάζεται και κινείται το ελληνικό πλοίο.

ii. Συμβολή Ναυτιλίας στην Απασχόληση Εργατικού Δυναμικού

Εξαιρουμένης, ίσως, της Νορβηγίας σε καμία άλλη ναυτική χώρα η εμπορική ναυτιλία δεν διαδραματίζει εξ' ίσου σοβαρό ρόλο ως προς την απασχόληση έμψυχου υλικού, όσο στην Ελλάδα. Επίσης, το επίπεδο των αποδοχών των εργαζομένων στην εμπορική ναυτιλία είναι σημαντικά

μεγαλύτερο από το επίπεδο των εργαζομένων στη βιομηχανία και στη βιοτεχνία.

Εξ' άλλου η εμπορική ναυτιλία, με την ικανότητά της να είναι κύριος παράγων απορροφήσεως ειδικευμένου έμψυχου υλικού, σε συναγωνισμό με άλλους τομείς της οικονομίας, ασκεί αυξητική πίεση στα επίπεδα αποδοχών των εργαζομένων σε χερσαίους τομείς της οικονομίας - ιδιαίτερα στη μεταποίηση - και συμβάλλει σημαντικά σε βελτιωμένη κατανομή του εθνικού εισοδήματος.

Η εμπορική ναυτιλία όχι μόνο αποτελεί δυναμικό παράγοντα απασχολήσεως εργατικού δυναμικού, αλλά μέσω των υψηλών αποδοχών που καταβάλλει, συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση των εισοδημάτων και του επιπέδου διαβίωσης - ιδιαίτερα στις ναυτικές περιοχές.

Με την προϋπόθεση της περαιτέρω φυσιολογικής αναπτύξεώς της - δεν υπάρχουν λόγοι σοβαρής σχετικής αμφιβολίας - η εμπορική ναυτιλία θα εξακολουθήσει, στο προσεχές μέλλον να αποτελεί δυναμικό τομέα απασχολήσεως εργασίας και όχι μόνο επί των πλοίων. Θα διευρύνεται, με την πάροδο του χρόνου, η ζήτηση έμψυχου υλικού, - κυρίως ειδικευμένου ή επιστημονικού - στη διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και σε δραστηριότητες συναφείς προς την προσφορά εξειδικευμένων υπηρεσιών προς το πλοίο π.χ. ναυλομεσιτικές, αγοραπωλησιών, εφοδιασμού, επισκευαστικές, ασφαλιστικές κτλ.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ναυτεργατικού Δυναμικού (σε παγκόσμιο επίπεδο)

Οι Φιλιππίνες εκπροσωπούν το 20% του συνόλου των ναυτεργατών σε παγκόσμιο επίπεδο.

1. Φιλιππινέζοι:	250.000 (244.782 από τους οποίους → 49.430 αξιωμ.
2. Τουρκία:	80.000
3. Κίνα:	70.000
4. Ινδονησία:	52.400
5. Ρωσία:	47.700
6. Ινδία:	43.000
7. Ιαπωνία:	42.500
8. Ελλάδα	40.000
9. Ουκρανία:	38.000 κ.α.

[Μελέτη που εκπονήθηκε από τη Διεθνή Ναυτική Ομοσπονδία (ISF) (Επαγγελματικό όργανο των ναυτικών) σε συνεργασία με άλλους φορείς που δόθηκε στη δημοσιότητα το 1995.]

Σημείωση: Την ακρίβεια των παραπάνω στοιχείων αμφισβήτησε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία «ΠΝΟ».

Θέσεις Εργασίας (στην Ελλάδα)

Οι θέσεις εργασίας που εξασφαλίζει η εμπορική ναυτιλία της Ελλάδας ξεπερνούν τις 50.000 (δηλαδή περίπου το 3% του

συνολικού εργατικού δυναμικού, προσφέροντας εισόδημα στο 5% περίπου των ελληνικών οικογενειών (στοιχεία 1996)).

Το εργατικό δυναμικό της χώρας που συνδέει την απασχόληση του με τη ναυτιλία είναι ακόμα μεγαλύτερο αν συνυπολογίσουμε τα άτομα που εργάζονται στις εξαρτημένες από την εμπορική ναυτιλία δραστηριότητες όπως είναι για παράδειγμα: οι ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, η πρακτόρευση, ο εφοδιασμός των πλοίων και άλλες δραστηριότητες.

Διάρθρωση του εργατικού δυναμικού στην Ελλάδα

Στον τομέα των εργατών της θάλασσας και σύμφωνα με την απογραφή που πραγματοποίησε η Ε.Σ.Υ.Ε. σε συνεργασία με το ΥΕΝ στις 20/9/92 για τους ναυτικούς (Έλληνες και ξένους) που υπηρετούσαν την ημέρα αυτή στα ελληνόκτητα πλοία άνω των 100 κοχ που ήταν συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, η εικόνα του ναυτεργατικού δυναμικού της Ελλάδας είχε ως εξής:

Απογράφηκαν: 2.173 ελληνόκτητα πλοία → 2.017 υπό Ελληνική Σημαία
→ 156 υπό Ξένη Σημαία

Υπηρετούσαν: 38.995 ναυτικοί → 13.717 (ποσοστό 35%): Αλλοδαποί

Αναλυτικότερα:

Στους: 38.995 → 31.906 (82%): υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική
σημαία

→ 7.089 (18%): σε πλοία υπό ξένη σημαία

Στα υπό ελληνική σημαία το: 26,3% ήταν αλλοδαποί

Στα ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία το: 75,1% ήταν αλλοδαποί

Τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο πλήρωμα, εμφανίζουν οι αλλοδαποί στα ελληνόκτητα επιβατηγά και τουριστικά σκάφη υπό ξένη σημαία, στα οποία καλύπτουν το **82,6%** της σύνδεσης του πληρώματος. Ακόμη ποσοστό άνω του 80% στη σύνδεση του πληρώματος εμφανίζουν οι αλλοδαποί ναυτικοί στα ελληνόκτητα πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας) ηλικίας 0-5 ετών και 28 και άνω.

Στην περίοδο 1986-1992 (απογραφές 20/9/86 και 20/9/92), η συμμετοχή των Ελλήνων στο πλήρωμα των Ελληνόκτητων πλοίων παρουσίασε συνεχή μείωση, ενώ των αλλοδαπών ναυτικών αύξηση.

Στους 13.717 ξένους ναυτικούς που υπηρετούσαν στα ελληνικά

πλοία: 40% ήταν Φιλιππινέζοι

10% ήταν Ονδουριανοί και ακολουθούσαν ναυτικοί από την Ινδονησία, το Πακιστάν, την Ινδία, τη Βιρμανία, το Μπαγκλαντές, τη Σρι-Λάνκα, τη Γκάνα, την Αίγυπτο, κ.α.

Ειδικότερα:

από τους 38.995 ναυτικούς. Το:

39,3% υπηρετούσε στα Φ/Γ και λοιπά ξηρού φορτίου πλοία

12,9% υπηρετούσε στα Δ/Ξ

38% υπηρετούσε στα Ε/Γ και Τουρ.

3,5% υπηρετούσε στα υπόλοιπα πλοία

Όσον αφορά την περιοχή δραστηριοποίησης των πλοίων:

64% περίπου του συνόλου των ναυτικών υπηρετούσαν σε ποντοπόρα σκάφη (50% ήταν Έλληνες)

17% Μεσογειακά (76,5% ήταν Έλληνες)

19% Ακτοπλοϊκά (99,5% ήταν Έλληνες)

Ποσοστό 44% του συνόλου των ναυτικών υπηρετούσε σε πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών, ενώ το 70% των ναυτικών υπηρετούσε σε Φ/Γ και Δ/Ξ μεγέθους 5.000-40.000 κοχ.

Όσον αφορά τη θέση του ναυτεργατικού δυναμικού στο πλοίο:

30,6% του συνόλου των ναυτικών ανήκε στο ανώτερο προσωπικό (το 96% ήταν Έλληνες)

64,3%, ανήκε στο κατώτερο προσωπικό (το 64% ήταν Έλληνες)

* Ποσοστό 47% περίπου, των αλλοδαπών ναυτικών απασχολείται στην ειδικότητα του ναύτη.

Όσον αφορά την ηλικία του ναυτεργατικού δυναμικού:

Στο σύνολο των 38.993 ναυτικών

1. **2,6%** είχε ηλικία κάτω των 20 ετών

2. **9,6%** είχε ηλικία άνω των 51 ετών

3. **33%** μεταξύ 31 και 40 ετών.

Όσον αφορά την καταγωγή του ναυτεργατικού δυναμικού

1. **35%:** καταγόταν από τη Στερεά Ελλάδα και την Εύβοια (75%: από την Αττική)

2. **21%:** καταγόταν από τα νησιά του Αιγαίου (29% από τη Χίο και

25% από τις Κυκλάδες)

3. **12,5%** καταγόταν από την Πελοπόννησο

Τα υπόλοιπα διαμερίσματα παρουσιάζουν διάφορα σχετικά μικρά ποσοστά.

ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Στους 38.995 ναυτικούς **852** ήταν γυναίκες, δηλαδή ποσοστό **2,2%** του συνόλου.

Από αυτές **360** υπηρετούσαν σε πλοία υπό Ελληνική σημαία (176 ελληνίδες, 184 ξένες) και **492** υπηρετούσαν σε Ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία πλοία (5 ελληνίδες, 487 ξένες).

Οι περισσότερες γυναίκες ναυτικοί ήταν χωρίς ειδικότητα (554 στις 852), ενώ ακολουθούσαν αυτές με την ειδικότητα του θαλαμηπόλου και του Βοηθού θαλαμηπόλου (107 στις 852).

Στο σύνολο των 852 γυναικών οι 58 ήταν:

αξιωματικοί και δόκιμοι αξιωματικοί, από τις οποίες 13 οικονομικοί αξιωματικοί, 11 ραδιοτηλεγραφήτριες Α και Β τάξεως, 1 μηχανικός Γ τάξεως και 6 πλοίαρχοι τάξεως. Οι υπόλοιπες ήταν δόκιμες.

Οι περισσότερες γυναίκες αξιωματικοί υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία.

Στις γυναίκες αξιωματικούς μόνο 5 ήταν αλλοδαπές και είχαν την ειδικότητα του οικονομικού αξιωματικού (οι 4 υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία).*

* Βλ. ΕΣΥΕ, Αποτελέσματα Απογραφής Ναυτεργατικού Δυναμικού 20/9/92, Αθήνα 1994.

ΜΙΣΘΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση εργασίας που υπογράφηκε τον Ιούνιο του 1996 μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας για τα πάσης φύσεως ποντοπόρα φορτηγά πλοία άνω των 4500 dwt (ισχύει από 1/1/96 μέχρι 31/12/96), η εικόνα που παρουσιάζουν οι βασικοί μισθοί κατά ειδικότητα των ναυτικών είναι η εξής:

1. Αξιωματικοί καταστρώματος	ΔΡΧ.
Πλοίαρχος	481.080
Υποπλοίαρχος	251.390
Ανθυποπλοίαρχος	218.655
2. Αξιωματικοί μηχανοστασίου	
Μηχανικός Α'	474.930
Μηχανικός Β'	251.390
Μηχανικός Γ'	218.655
3. Αξιωματικοί Ασυρμάτου	
Αξιωματικός Α/Τ Α'	251.390
Αξιωματικός Α/Τ Β'	218.655
4. Ηλεκτρολόγος (1)	233.885
5. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	218.655
6. Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος	
Ναύκληρος	189.935
Ξυλουργός	189.935
Αντλιορός	191.735
Ναύτης	177.865
Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	152.850

Δόκιμος Πλοίαρχος	152.850
Ναυτόπαις	129.710
7. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητα για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο	218.655
8. Κατώτερο προσωπικό μηχανοστασίου	
Μηχανοδηγός Α'	217.760
Μηχανοδηγός Β'	194.295
Αρχιδερμαστής	191.735
Λιπαντής	189.935
Δόκιμος Μηχανικός (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	152.850
Δόκιμος Μηχανικός	152.850
Θερμαστής	183.255
Καθαριστής (κάτοχος άδειας δερμαστή)	183.255
Καθαριστής	129.710
9. Προσωπικό ασυρμάτου	
Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφοιτος ΑΔΣΕΝ)	152.850
Δόκιμος Ασυρματιστής	152.850
10. Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών	
Μάγειρας	198.190
Θαλαμπόλος	189.935
Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)	160.620
Βοηθός Θαλαμπόλου (κάτοχος άδειας)	160.620
Βοηθός Θαλαμπόλου (χωρίς άδεια)	129.710

Σημείωση: Σύμφωνα με την τελευταία δημοσιευμένη συλλογική σύμβαση εργασίας 1/1/98 - 31/12/98, οι παραπάνω μισθοί του 1996 είναι αυξημένο κατά 14,2%. Έτσι για παράδειγμα ο βασικός μισθός του Πλοίαρχου ανέρχεται το 1998 σε 549.465 δρχ.

iii. Συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας

Τα οικονομικά και άλλα ωφελήματα που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά, υπό τη μορφή μετρήσεως συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων. Είναι πολλές οι περιπτώσεις ως προς τις οποίες δεν μπορεί να υπάρξει χωριστή στατιστική παρακολούθηση, ή για να υπάρξει απαιτούνται ειδικές ρυθμίσεις, που υπό ορισμένες συνθήκες θα έπρεπε να πάρουν τη μορφή συγκεκριμένης έρευνας. Αυτό συμβαίνει κυρίως με κάθε κλάδο παραγωγής αγαθών ή υπηρεσιών του οποίου η δημιουργία ή η ανάπτυξη εξαρτάται από ή συνδέεται με τη ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα. Αυτό συμβαίνει π.χ. ως προς τις τραπεζικές και ασφαλιστικές εργασίες, τη βιομηχανία τουρισμού, τα ταξιδιωτικά γραφεία στην έκταση που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων από και προς το εξωτερικό, τις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων τις βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκαίων για συντήρηση πλοίων ή για χρησιμοποίηση επί των πλοίων.

Πρέπει να γίνει γενικά παραδεκτό πως η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τον πυρήνα περί του οποίου δρουν και αναπτύσσονται πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δράσεως. Ορισμένοι τομείς όπως: τομείς της βιομηχανίας κατασκευών και επισκευών πλοίων, πρακτορεύσεως, ναυλόμεσιτικές και αγοραπωλησιών πλοίων, συγκεντρώσεως, ταξινομήσεως και παροχής πληροφοριών που αφορούν το πλοίο ή την διαχείρισή του, οφείλουν την ύπαρξη τους στην ύπαρξη και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας. Η δραστηριότητα ορισμένων άλλων τομέων

παραγωγής υπηρεσιών όπως ο τραπεζικός, ο ασφαλιστικός, ο δικηγορικός, εφοδιασμού, ταξιδιών ή τομέων όπως της σιδηροβιομηχανίας, ο μηχανουργικός και πολλοί κλάδοι της μεταποίησης, θα ήταν σημαντικά κατώτερη από τη σημερινή, αν απουσίαζε η ζήτηση εκ μέρους του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Συμπερασματικά, αυτό που τελικά χρειάζεται η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι η αρμονική συνεργασία του τρίπτυχου «Κράτος - Εφοπλιστές - Ναυτεργάτες». Όταν το κράτος δεν έδειχνε τη σημασία που έπρεπε, ο στόλος εγκατέλειπε τη σημαία και τη χώρα και τούτο φυσικά είχε συνέπειες στην εθνική οικονομία, στην κοινωνική ασφάλιση, στους Έλληνες ναυτικούς, στη ναυτική εκπαίδευση και τελικά στην ίδια μας τη χώρα. Η ναυτιλία δραστηριοποιείται μέσα σε μια αβέβαιη αγορά, όπου οι ναύλοι και οι τιμές αγοραπωλησίας των πλοίων μπορούν να μεταβληθούν κάθε στιγμή. Χρειάζεται λοιπόν η συνεργασία με στόχο την παραγωγή των συμφερόντων κάθε πλευράς του τρίπτυχου. Η ελληνική ναυτιλία είτε έτσι, είτε αλλιώς θα επιβιώσει. Το έχει αποδείξει η ιστορία της. Αυτό απλά που χρειάζεται είναι να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη της κάθε πλευράς. Ο στόλος δεν είναι βιομηχανία της ξηράς. Τα περισσότερα ελληνικά σε κτήση πλοία γεννιούνται, ζουν και πεθαίνουν οπουδήποτε ανά την υδρόγειο, χωρίς ενδεχομένως να έχουν περάσει ποτέ από ελληνικό λιμάνι αφενός μεν λόγω της φύσης τους και αφετέρου λόγω του περιορισμένου εξωτερικού εμπορίου της χώρας σε σχέση με τη διατιθέμενη σε όγκο μεγάλη χωρητικότητα. Εξάλλου το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισάγεται έχει πολύ μικρό κόστος - σχεδόν μηδενικό - σε σχέση με την προσφορά της ναυτιλίας, σε αντίθεση με άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, η

εισροή συναλλάγματος το οποίο συνοδεύεται συχνά από αρκετά υψηλό κόστος, ανεξάρτητα από τα δευτερογενή οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η χώρα. Συμπερασματικά και με μια μόνο φράση: «Η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι ζήτημα χειρισμού επιπέδου Εθνικής Πολιτικής».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο
ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

A. ΒΑΣΙΚΕΣ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

1. Η θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία σαν αντικείμενο κατανάλωσης.

Σε μερικές περιπτώσεις οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται άμεσα, όπως και άλλα αγαθά ή υπηρεσίες σαν αντικείμενα κατανάλωσης. Στην προκειμένη περίπτωση η ζήτηση για τις τέτοιες θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες προφανώς δεν είναι παράγωγος ζήτηση. Το θαλάσσιο μεταφορικό μέσο δεν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ενός αγαθού ή ενός προσώπου από το Α στο Β για ένα ορισμένο σκοπό, που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με την παραγωγική διαδικασία.

Περιτό να σημειώσουμε ότι και η θαλάσσια μεταφορά σαν είδος κατανάλωσης έχει και αυτή σημαντικές οικονομικές απόψεις, αφού καταναλίσκονται σπανίζοντες πλουτοπαραγωγικοί πόροι. Μπορεί κανείς να σκεφτεί π.χ. τα πολύ ενδιαφέροντα προβλήματα που παρουσιάζουν οι κατασκευές και η συντήρηση των σημείων υποδοχής και παροπλισμού των γιώτ, δηλ. «οι μαρίνες». Ως γνωστό, η ανάγκη της ύπαρξής τους δημιουργεί προβλήματα επενδύσεων, τιμολόγησης κλπ. ιδιαίτερα σε περιοχές που το κόστος ευκαιρίας είναι υψηλό.

2. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ως παράγωγος ζήτηση.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, γίνεται φανερό ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση. Με άλλα λόγια, αν υπάρχει ζήτηση για τη μεταφορά σιτηρών από το Α στο Β είναι γιατί τα αγαθά αυτά χρειάζονται για την παραγωγική ή

καταναλωτική διαδικασία στο σημείο Β. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση της μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιείται για επιχειρηματικούς, πολιτιστικούς ή ακόμη και για τουριστικούς λόγους. Η ιδιότητα του παράγωγου της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες επιδρά σημαντικά στην ελαστικότητα της και στο γεγονός ότι αυτή τείνει να κυμαίνεται απότομα.

3. Ο συλλογικός χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες.

Η ζήτηση από ένα ή περισσότερα γεωγραφικά σημεία μπορεί να αφορά ένα (x) σύνολο επιβατών ή ένα (y) σύνολο ενός ομοειδούς φορτίου π.χ. κάρβουνο ή αργό πετρέλαιο. Σε πολλές όμως περιπτώσεις, η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες από το Α στο Β έχει συλλογικό χαρακτήρα και αφορά εκατοντάδες ή ακόμη και χιλιάδες διαφορετικών φορτίων. Πολλά από αυτά μπορεί να είναι συσκευασμένα εις χύδην. Εάν λοιπόν θέλει κανείς να εκτιμήσει την τάση μιας τέτοιας συλλογικής ζήτησης από το Α στο Β π.χ. εάν αυτή είναι αυξητική ή πτωτική, η μόνη διέξοδος είναι η ταξινόμηση των εκατοντάδων ή χιλιάδων μεταφερόμενων αγαθών σε ομάδες π.χ. σιτηρά, υγρά φορτία, συσκευασμένα φορτία, φορτία σε μικρά δέματα κοκ.

B. Η ΖΗΤΗΣΗ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΜΟΡΦΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οι μορφές απασχόλησης των πλοίων διαφέρουν και πολύ εξαρτώνται από τη διάρθρωση των ναυλαγορών καθώς και από τη φύση της ζήτησης, δηλαδή αν αυτή είναι μακροπρόθεσμη ή όχι.

I. Η μεταφορά ενός φορτίου μικρής ή μεγάλης ποσότητας ή η μεταφορά ενός επιβάτη ή μιας ομάδας επιβατών προϋποθέτει μια συμφωνία μεταξύ εκείνου που ζητεί τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία και εκείνου που προσφέρει τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία. Η πιο απλή μορφή της συμφωνίας αυτής είναι το εισιτήριο του επιβάτη. Αυτό είναι ουσιαστικά μια συμφωνία σύμφωνα με την οποία η πλοιοκτήτρια εταιρεία αναλαμβάνει τη μεταφορά του επιβάτη από το Α στο Β, δηλ. την ικανοποίηση της ζήτησης του σε μια ορισμένη τιμή και υπό ορισμένους όρους σχετικούς με την ασφάλη του μετάβαση ως επίσης και των αποσκευών του. Οι όροι αυτοί φαίνονται (και καμιά φορά δεν φαίνονται!) στο πίσω μέρος του εισιτηρίου. Έτσι μπορούμε να πούμε ότι το εισιτήριο του επιβάτη είναι ένα απλό ναυλοσύμφωνο.

II. Ένας άλλος τύπος «ναυλοσυμφώνου» κυρίως για μικρές ποσότητες φορτίων που αφορά βασικά τα πλοία τακτικών γραμμών είναι η φορτωτική.

Η φορτωτική είναι μια απόδειξη ότι τα εμπορεύματα παρελήφθησαν επί του πλοίου. Η φορτωτική πρέπει να είναι υπογεγραμμένη από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη ή τον ναυτικό πράκτορα της εταιρείας ή άλλο πρόσωπο εξουσιοδοτημένο ειδικά για τον σκοπό αυτό από τον πλοιοκτήτη. Στην περίπτωση κατά την οποία δεν υπάρχει ναυλοσυμφωνητικό, η φορτωτική είναι η απόδειξη της συμβάσεως μεταφοράς καθώς και της φορτώσεως των εμπορευμάτων.

Αυτή η συμφωνία μεταξύ του ζητούντος τη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία και της ναυτιλιακής επιχείρησης σχετίζεται με περιπτώσεις που δεν ζητείται η ολική χωρητικότητα ενός πλοίου. Το γεγονός αυτό

εξηγεί μόνο μερικά τις συγκριτικά υψηλές τιμές των ναύλων για αγαθά που μεταφέρονται με βάση τη φορτωτική.

Η ζήτηση για τη μεταφορά αγαθών με βάση τη φορτωτική έχει την ιδιότητα να είναι σποραδική και προέρχεται από ένα πολύ μεγάλο αριθμό ατόμων, εμπορικών και βιομηχανικών οίκων μικρών και μεγάλων που βρίσκονται σε πολλά σημεία της υδρογείου.

III. Ναύλωση κατά ταξίδι: Σύμφωνα με τα τυπικά ναυλοσύμφωνα για τέτοιους είδους ναυλώσεις η ναυτιλιακή επιχείρηση αναλαμβάνει να παραδώσει ένα πλοίο στον ναυλωτή για τη μεταφορά ενός φορτίου περίπου ίσου με την μεταφορική του ικανότητα ή μικρότερου από αυτή (αλλά κατά κανόνα το πρώτο) από ένα ή περισσότερα λιμάνια, σε ένα ή περισσότερα λιμάνια σε συμφωνημένες γεωγραφικές περιοχές και σε τιμή και όρους ναύλου που έχουν προσυμφωνηθεί.

Η ζήτηση για ναυλώσεις κατά ταξίδι προέρχονται κυρίως από πολλούς μικρούς επιχειρηματίες, δηλ. εξαγωγείς σχετικά μικρών ποσοτήτων φορτίων που ήταν διεσπαρμένοι σε διάφορους λιμένες των πέντε ηπείρων, ως επίσης και από μεγάλες εμπορικές ή βιομηχανικές επιχειρήσεις για τις οριακές μεταφορικές τους ανάγκες. Όπως ο αριθμός των μικρών αυτών εξαγωγικών ή εισαγωγικών οίκων ελαττώνεται και επομένως ελαχιστοποιείται και η ζήτηση εκ μέρους τους για θαλάσσιες μεταφορές, τόσο μειούται το μέγεθος και η οικονομική σημασία των κατά ταξίδι ναυλώσεων που βασίζονται στα παραδοσιακά τυπικά ναυλοσύμφωνα.

IV. Χρονοναύλωση: Στην περίπτωση της χρονοναύλωσης το πλοίο είναι καθ' όλα έτοιμο για την εκτέλεση ταξιδιών. Το πλοίο ναυλώνεται

για ορισμένο χρονικό διάστημα και τα κριτήρια για τον καθορισμό του ναύλου είναι οι τόννοι νεκρού βάρους του πλοίου θερινής περιόδου και ο χρόνος π.χ. η ημέρα ή ο μήνας.

Σε γενικές γραμμές, όταν οι διεθνείς ναυλαγορές βρίσκονται σε υψηλό επίπεδο οι χρονοναυλώσεις αποδίδουν χαμηλότερη πρόσοδο για τη ναυτιλιακή επιχείρηση από αυτή που θα προέκυπτε από ναύλωση κατά ταξίδι, για ένα βραχύ χρονικό διάστημα.

Όμως, οι περίοδοι υψηλών ναύλων, στην ελεύθερη ναυλαγορά δεν είναι μακροπρόθεσμοι και έτσι ένα πλοίο που χρονοναυλώθηκε με χαμηλότερα ναύλα από αυτά της ελεύθερης αγοράς μπορεί να αποφέρει στη μακροπρόθεσμη περίοδο μεγαλύτερη πρόσοδο από αυτήν την ελεύθερης αγοράς λαμβάνοντας υπόψη ότι οι περίοδοι υφέσεως στην ελεύθερη αγορά είναι μακροπρόθεσμες.

Επίσης για τον ίδιο λόγο οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ιδιαίτερα αυτές με υποχρεώσεις σε χρηματιστικά ιδρύματα, θεωρούν σωστό «να μη βάζουν όλα τους τα αυγά σε ένα καλάθι» αλλά μέρος της χωρητικότητας που διαχειρίζονται να είναι, ει δυνατόν, πάντα χρονοναυλωμένο. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις επιχειρήσεων μεσαίου μεγέθους που έχει παρουσιαστεί το φαινόμενο σε περιόδους υφέσεως το χρονοναυλωμένο τοννάζ να πριμοδοτεί το κόστος του παροπλισμένου τοννάζ της εταιρείας που είχε προηγουμένα απασχοληθεί σε ναυλώσεις κατά ταξίδι. Αλλά για τον ίδιο λόγο σε περιόδους δυσπραγίας σπανίζουν οι χρονοναυλώσεις.

V. Συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων: Με τα συμβόλαια αυτά η εργολάβος - ναυτιλιακή επιχείρηση αναλαμβάνει την υποχρέωση

να μεταφέρει σε τακτά χρονικά διαστήματα ορισμένη κάθε φορά ποσότητα φορτίου μεταξύ προκαθορισμένων λιμένων που βρίσκονται κατά κανόνα στην ίδια γεωγραφική περιοχή αλλά επιπρόσθετα επίσης αναλαμβάνει να μεταφέρει για συνολική ποσότητα φορτίου σε ένα δοσμένο χρονικό διάστημα που συνήθως ανέρχεται σε εκατομ. τόννους.

Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων και επίσης κάθε ναύλωση ή χρονοναύλωση που αφορά μεγάλες ποσότητες φορτίων είναι βασικά μεταπολεμικές εξελίξεις στις ναυλαγορές και οφείλονται τόσο στη μεγάλη αύξηση της ζήτησης για τη μεταφορά κυρίως ξηρών φορτίων εις χύδην όσο και στη συγκέντρωση και κεντρικοποίηση της ζήτησης υπό τον έλεγχο ολίγων σχετικά μεγάλων ναυλωτών για τα κυριότερα χύδην φορτία.

Τα συμβόλαια αυτά αντανakλούν κυρίως τη φύση της ζήτησεως μεγάλων βιομηχανιών για πρώτες ύλες που παράγουν ενέργεια. Μια τέτοια κλασική περίπτωση είναι τα ταξίδια για τη μεταφορά γαιανδράκων από την Αυστραλία στην Ιαπωνία.

Γ. ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Προσφορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών ονομάζουμε το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών που οι υπάρχουσες ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιθυμούν και έχουν την ικανότητα να προσφέρουν σε μια δοσμένη χρονική στιγμή.

Η έννοια της προσφοράς για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες μας δίνει τη δυνατότητα να εκτιμήσουμε το μέγεθος της χωρητικότητας που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιθυμούν να πουλήσουν στις ναυλαγορές σ' ένα δοσμένο σημείο του χρόνου αλλά όχι το πραγματικό μέγεθος το

οποίο ναυλώνουν ή διαφορετικά πωλούν στις ναυλαγορές. Αυτό εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

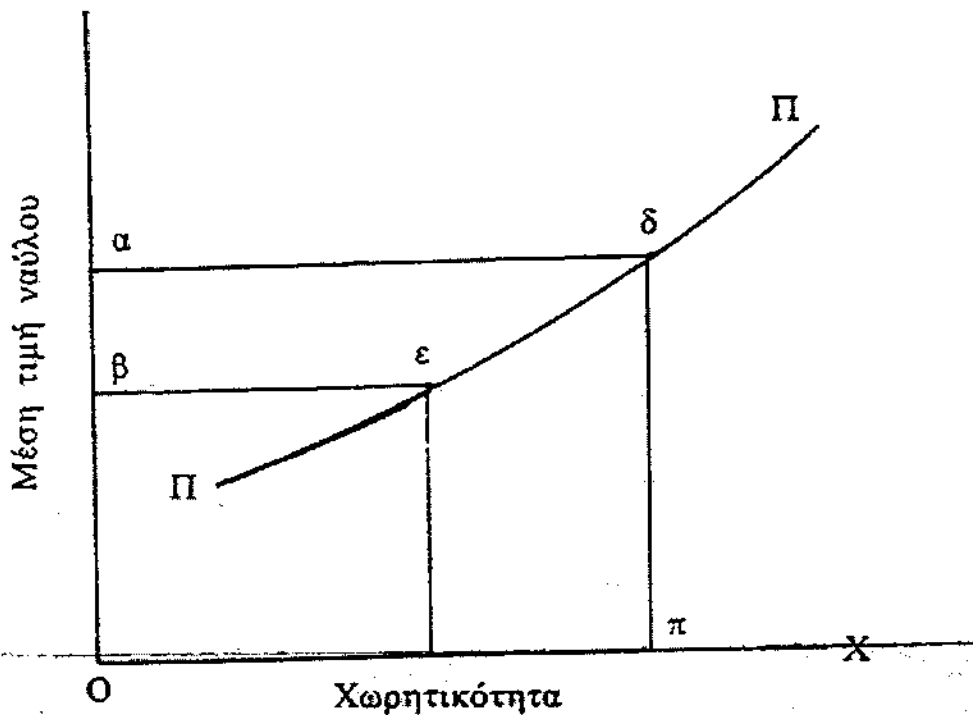
Βασικά οι παράγοντες που προσδιορίζουν το μέγεθος της προσφοράς όλων των θαλασσίων υπηρεσιών είναι οι παρακάτω:

(1) Η τιμή του ναύλου για μια θαλάσσια υπηρεσία:

Εξυπακούεται ότι όταν υπάρχουν ανταγωνιστικές συνθήκες, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα της καμπύλης της προσφοράς, όσο υψηλότερη είναι η τιμή του ναύλου τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η προσφερόμενη χωρητικότητα και όσο χαμηλότερη είναι η τιμή του ναύλου τόσο μικρότερη θα είναι η προσφερόμενη χωρητικότητα.

Διάγραμμα

Η καμπύλη της προσφοράς μιας μεταφορικής υπηρεσίας



(2) Η τιμή των συντελεστών της παραγωγής

Ο προσδιοριστικός αυτός παράγων καθορίζει κυρίως το είδος των μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή μιας θαλάσσιας υπηρεσίας. Π.χ. στην περίπτωση των τακτικών γραμμών, τα υψηλής κεφαλαιουχικής εντάσεως πλοία containers υποκατέστησαν τα παραδοσιακά πλοία τακτικών γραμμών, όταν το κόστος της εργατικής δύναμης στους λιμένες και τα πλοία των δυτικών εμπορικών στόλων έφθασε σε υψηλά επίπεδα.

(3) Οι στόχοι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων,

αποτελούν ένα άλλο προσδιοριστικό παράγοντα της προσφοράς. Γνωρίζουμε ότι ο βασικός στόχος του επιχειρηματικού κόσμου στο ναυτιλιακό χώρο, είναι στη μακροπρόθεσμη περίοδο, η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου. Έπεται ότι όσο μεγαλύτερες είναι οι αναλογίες του κέρδους και όσο πιο υψηλές είναι οι προσδοκίες για την επίτευξη του στόχου αυτού, τόσο μεγαλύτερη θα τείνει να είναι και η προσφορά χωρητικότητας.

Αλλά η σημερινή παγκόσμια ναυτιλία αποτελεί μια μικρή οικονομία. Έτσι μπορεί να υπάρχουν και υπάρχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με διαφορετικούς στόχους όπως π.χ. εξασφάλιση ξένου συναλλάγματος, απασχόληση εργατικού δυναμικού, εξυπηρέτηση και διεύρυνση του εξωτερικού εμπορίου μιας χώρας κτλ.

Στην περίπτωση επιχειρήσεων που ο κύριος στόχος είναι ένα ή περισσότερα στοιχεία από τα παραπάνω, η ελαχιστοποίηση του κόστους ή η μεγιστοποίηση της καθαρής προσόδου δεν αποτελεί τον μοναδικό κύριο στόχο.

(4) Τελικά το μέγεθος της προσφοράς καθορίζεται από το υπάρχον τεχνολογικό επίπεδο.

Η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση αποφασίζει για την παραγγελία και αγορά νέων βελτιωμένων μεταφορικών μέσων χωρίς να γνωρίζει αν κατά το διάστημα της κατασκευής τους ή και αργότερα στο διάστημα της οικονομικής τους ζωής θα υπάρχουν διαθέσιμα στην αγορά πιο βελτιωμένα θαλάσσια μεταφορικά μέσα χάρη σε εφαρμογές καινούργιων εφευρέσεων. Σε μια τέτοια περίπτωση ενδέχεται να μειωθεί σημαντικά η οικονομική ζωή των νεότευκτων πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο
ΚΟΣΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Α. ΟΙ ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κόστος είναι το σύνολο των δαπανών, οι οποίες διατίθενται για ένα παραγωγικό αποτέλεσμα, είτε αυτό είναι υλικό αγαθό (προϊόν), όπως συμβαίνει στην πρωτογενή ή και δευτερογενή παραγωγή, είτε είναι άυλο αγαθό (υπηρεσία), όπως συμβαίνει στον τριτογενή τομέα, όπου ως παραγωγή νοείται η προσφορά κάποιας υπηρεσίας. Προτιμάται ο όρος δαπάνες και όχι έξοδα γιατί είναι ευρύτερος. Οι δαπάνες είναι συστατικά στοιχεία του κόστους και διακρίνονται κατά πολλούς τρόπους.

Ανάλογα με τον τρόπο προσδιορισμού τους, διακρίνονται σε πραγματικά οφειλόμενες σε πραγματικά στοιχεία, όπως π.χ.: οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα, οι αμοιβές των εργαζομένων κ.α. και σε υπολογιστικές (υπολογιζόμενες για τον προσδιορισμό του κόστους όπως λ.χ. οι αποσβέσεις κ.α.).

Ανάλογα με τον τρόπο συμμετοχής τους στο κόστος διακρίνονται σε άμεσες (που αφορούν αμέσως την παραγωγή ενός προϊόντος ή την παροχή μιας υπηρεσίας, όπως είναι λ.χ. οι πρώτες ύλες, οι αμοιβές του ασχολούμενου με την παραγωγή ενός προϊόντος ή με την παροχή μιας υπηρεσίας) και έμμεσες (τις έμμεσες συνδεόμενες προς την παραγωγή του προϊόντος ή την παροχή μιας υπηρεσίας όπως είναι λ.χ. οι δαπάνες για κινητήριο δύναμη ή καύσιμα, οι δαπάνες διοίκησης κ.α.) οι οποίες επιμερίζονται κατά τον υπολογισμό του κόστους.

Ανάλογα με τη μορφή τους διακρίνονται σε σταθερές (που παραμένουν σταθερές και οι οποίες επιβαρύνουν την επιχείρηση ανεξάρτητα από τον όγκο παραγωγής προϊόντων ή προσφοράς

υπηρεσιών, όπως είναι οι αμοιβές του διοικητικού προσωπικού, να ενοίκια των γραφείων κ.α.) και μεταβλητές (οι οποίες μεταβάλλονται σε συνάρτηση με το παραγωγικό αποτέλεσμα όμως είναι οι πρώτες ύλες, οι αμοιβές των εργαζομένων, κ.α.).

B. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Το κόστος διακρίνεται σε πολλές επιμέρους κατηγορίες και για τη διάκρισή του υπάρχουν διάφορες απόψεις.

Συγκρίνοντας τις απόψεις αυτές, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι για μας η ορθότερη άποψη είναι, η διάκριση του κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς σε πάγιο ή σταθερό, λειτουργικό και κόστος ταξιδιού.

1. **Πάγιο κόστος:** είναι το κόστος που αποτελείται από δαπάνες, οι οποίες πραγματοποιούνται ανεξάρτητα από το αν το πλοίο είναι σε λειτουργία ή όχι. Τέτοιες δαπάνες είναι: οι δαπάνες χρηματοδότησης (τόκοι δανείων για ναυπηγήσεις κ.ά), οι αποσβέσεις (κανονικά χρόνος απόσβεσης είναι η δεκαετία) και τα έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα της ναυτιλιακής επιχείρησης (αμοιβές διοικητικού προσωπικού, προσωπικού γραφείου, ενοίκια, τηλεπικοινωνιακά έξοδα γραφείων κ.ά.).

2. **Λειτουργικό κόστος:** Είναι το κόστος που αποτελείται από τις δαπάνες εκείνες, οι οποίες εξαρτώνται από το χρόνο λειτουργίας του πλοίου και όχι από το συγκεκριμένο ταξίδι. Τέτοιες δαπάνες είναι οι δαπάνες προσωπικού (μισθοδοσία, ασφάλισεις, τροφοδοσία αποζημιώσεις), τα ασφάλιστρα (ασφάλιστρα πλοίων, ναύλων, ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου κ.ά.). Επίσης οι δαπάνες

συντήρησης επισκευών και υλικών καταστροφμάτων, μηχανής και διαμερισμάτων.

3. **Κόστος ταξιδιού:** Είναι το κόστος που αποτελείται από τις ειδικές για κάθε ταξίδι δαπάνες, οι οποίες εξαρτώνται από την απόσταση την οποία θα διανύσει το πλοίο, από τα λιμάνια τα οποία προσεγγίζει, από τις θάλασσες που θα περάσει κ.ά. Τέτοιες δαπάνες είναι τα καύσιμα, τα λιμενικά και τα λοιπά τέλη, τα δικαιώματα χρήσης πλοηγών κ.ά. και τέλος τα πρακτορειακά.

Ιδιάζουσα μορφή ναυτιλιακού κόστους αποτελεί το κόστος «παροπλισμού» δηλαδή οι δαπάνες οι απαιτούμενες για το πλοίο όταν αυτό είναι παροπλισμένο (αδρανεύει σε αγκυροβολίο) όπως συμβαίνει σε περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων.

Γ. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ.

Υπάρχουν πολλοί και διάφοροι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν ουσιαστικά στη διαμόρφωση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι παράγοντες αυτοί κατανέμονται σε: εξωτερικούς ή γενικής φύσης, σε παράγοντες που αφορούν το πλοίο και σε παράγοντες που αφορούν το πλούν (ταξίδι).

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Α. ΓΕΝΙΚΑ

Η ανάγκη χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας είναι μεγάλη. Οι αγορές των Ελλήνων μαζί με τις ναυπηγήσεις νέων σκαφών αγγίζουν ποσά αρκετών δις. δολαρίων το χρόνο. Κατά συνέπεια οι ξένες τράπεζες που ήρθαν και εγκαταστάθηκαν στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται παράλληλα με τις ελληνικές, στο χώρο της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Στα μέσα του 1996, ο συνολικός τραπεζικός δανεισμός της παγκόσμιας ναυτιλίας ανερχόταν σε 195 δις δολάρια από τα οποία 7,6 δις δολάρια αφορούσαν σε αγορές πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες. Για το λόγο αυτό όλες οι μεγάλες τράπεζες έχουν μικρή ή μεγάλη παρουσία στον Πειραιά. Εκτιμάται ότι το 30% της χρηματοδότησης της ναυτιλίας γίνεται από τον Πειραιά και πολύ μεγάλο μέρος αυτής καλύπτεται από την Citibank. Περισσότερες από 30 τράπεζες έχουν υποκατάστημα στο λιμάνι του Πειραιά (οι μισές είναι αλλοδαπές). Με δεδομένο ότι η τραπεζική χρηματοδότηση για αγορά μεταχειρισμένου πλοίου ανέρχεται περίπου στο 60% της τιμής του, αντιλαμβανόμαστε ότι το μέγεθος του υπόλοιπου 40% θα πρέπει να καλύγουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες με δικά τους κεφάλαια, μέσω αυτόχρηματοδότησης.

Σύμφωνα με τον καθηγητή Α. Γουλιέλμο η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, ανερχόταν τον Ιούλιο του 1997 σε 12 δις δολάρια.

Το 28% περίπου κάλυπταν η Royal Bank of Scotland και η Citibank, το 10% περίπου η Εθνική και Εμπορική Τράπεζα.

* Βλ. Α.Γουλιέλμου, Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκδ. Σταμούλη, Αθήνα 1998, σελ.187.

B. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Με την υποβολή αιτήματος χρηματοδότησης για την αγορά, επισκευή ή μετασκευή ενός ή περισσότερων πλοίων από κάποιο πελάτη ή μη, αρχίζει στην αρμόδια υπηρεσία της τραπεζής εντατική προετοιμασία για τη διερεύνηση του. Το πρώτο στοιχείο που ερευνάται και το οποίο βαρύνει ιδιαίτερα σε κάθε περίπτωση είναι το ποιόν του πελάτη, η συνέπεια του σε τυχόν προηγούμενη συνεργασία του με την τράπεζα, αλλά και η οικονομική του επιφάνεια.

Ο δεύτερος σε σημασία παράγων που ερευνάται είναι η δυνατότητα εξυπηρέτησής του αιτούμενου δανείου από τα αναμενόμενα κέρδη των προς αγορά πλοίων. Ο τρίτος κατά σειρά παράγων είναι οι προσφερόμενες εξασφαλίσεις. Κι επειδή σχεδόν πάντοτε μεταξύ των εξασφαλίσεων περιλαμβάνεται προτιμότερη υποθήκη επί του ή των υπό διαπραγμάτευση πλοίων, τίθεται αμέσως θέμα εκτιμήσεως ή ακόμη και επιθεωρήσεως τους.

Οι δύο τελευταίοι παράγοντες εξετάζονται σε συνάρτηση με τη διεθνή οικονομική συγκυρία, την κατάσταση στη διεθνή εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα το συγκεκριμένο χρονικό σημείο στον ναυτιλιακό κύκλο.

Γ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ

1. Η προσφορά της Τραπεζής

Όταν ολοκληρωθεί η διερεύνηση του αιτήματος του πελάτη ετοιμάζεται και αποστέλλεται κατάλληλη απάντηση, θετική ή αρνητική.

Εάν η τράπεζα είναι διατεθειμένη να προχωρήσει σε χορήγηση δανείου, τότε απαντά με επιστολή προσφοράς, η οποία περιλαμβάνει τους όρους και τις προϋποθέσεις. Οι κυριότεροι από τους όρους που συνήθως περιλαμβάνονται στην προσφορά είναι οι εξής:

- Δανειολήπτης
- Νόμισμα - ποσόν δανείου
- Σκοπός δανείου
- Επιτόκιο
- Εκτοκισμός
- Προμήθεια
- Αποπληρωμή
- Καταβολή δανείου
- Προπληρωμή
- Εξασφαλίσεις
- Πληροφορίες περί της οικονομικής κατάστασεως
- Εκτιμήσεις - Επιθεωρήσεις

2. Η σύμβαση χρηματοδοτήσεως (loan agreement)

Μετά την αποδοχή από μέρος του πελάτη της προσφοράς της Τραπέζης, η τελευταία δίνει εντολή στους Νομικούς Συμβούλους της για την κατάρτιση σχεδίου συμβάσεως χρηματοδοτήσεως

Η σύμβαση περιλαμβάνει όλους τους περιεχόμενους στην προσφορά της Τραπέζης όρους, οι οποίοι εκτέθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο.

Τέλος η σύμβαση αναφέρει το δίκαιο από το οποίο διέπεται καθώς και τα αρμόδια για την επίλυση κάθε διαφοράς δικαστήρια.

3. Η ναυτική υποθήκη

Μετά την υπογραφή της συμβάσεως χρηματοδότησης από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη η Τράπεζα αναθέτει στους Νομικούς Συμβούλους της την κατάρτιση συμβάσεως παροχής υποθήκης επί των προσφερόμενων σε ασφάλεια του δανείου πλοίων.

Η υπογραφή της γίνεται ενώπιον συμβολαιογράφου. Όμως η Τράπεζα εξασφαλίζεται μόνο από της εγγραφής της στο ναυτικό υποθηκολόγιο.

Η διαδικασία εγγραφής ναυτικής υποθήκης σε υποθηκολόγιο παρουσιάζει διαφορές ανάλογα με την εθνικότητα του προς υποθήκευση πλοίου.

4. Η εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και των εσόδων

Συγχρόνως με την υποθήκη λαμβάνονται εκχωρήσεις:

- α) των ασφαλιστικών αποζημιώσεων και
- β) των εσόδων από ναύλους

α. Εκχώρηση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων

Το σχετικό έγγραφο εκχωρήσεως κοινοποιείται από τους Νομικούς Συμβούλους της Τραπέζης στους ασφαλιστές από του οποίους ζητείται:

(i) να αναφέρουν στα σχετικά ασφαλιστήρια το ενδιαφέρον της Τραπέζης σαν ενυπόθηκης δανείστριας

(ii) να δεσμευτούν ότι ακύρωση των ασφαλιστηρίων μπορεί να λάβει χώρα μόνο μετά την παρέλευση δύο συνήθως εβδομάδων από της έγγραφης ειδοποίησής της Τραπέζης.

β. Εκχώρηση των εσόδων

Εκτός από την γενική εκχώρηση των εσόδων του πλοίου λαμβάνεται, αν υπάρχει συγκεκριμένη ναύλωση και ειδική εκχώρηση της , η οποία κοινοποιείται νομότυπα στους ναυλωτές από τους οποίους ζητείται να αναλάβουν τη δέσμευση της διοχетеύσεως των ναύλων μέσω του συγκεκριμένου καταστήματος της ενυπόθηκης δανείστριας Τράπεζας.

5. Παροχή προσωπικών εγγυήσεων

Η προσωπική εγγύηση εξικνεείται μέχρι συγκεκριμένου ποσού πλέον τόκων επ' αυτού, ο λογισμός των οποίων όμως αρχίζει από της έγγραφης ειδοποίησης του εγγυητού από την Τράπεζα.

6. Χορήγηση του δανείου

Μετά την ολοκλήρωση των πιο πάνω διαδικασιών και τη συγκέντρωση όλων των εξασφαλίσεων και με τη σύμφωνη γνώμη των Νομικών Συμβούλων χορηγείται το δάνειο.

Δ. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ

α) Η μέθοδος Leasing

Κατ' αυτήν το πλοίο αγοράζεται από τον χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται βάσει μέσο μακροπρόθεσμου συμβολαίου, το οποίο δίδει στον εφοπλιστή απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο .

Ο χρηματοδοτικός οργανισμός διατηρεί την κυριότητα του πλοίου και απολαμβάνει τυχόν φορολογικά πλεονεκτήματα

β) Πίστωση του ναυπηγείου

Τα ναυπηγεία προκειμένου να εξασφαλίσουν παραγγελίες πλοίων παρέχουν πίστωση στους πλοιοκτήτες.

Έτσι συνήθως συμφωνείται η καταβολή 5-10% της τιμής με την υπογραφή του συμβολαίου και το υπόλοιπο σε δόσεις με την πάροδο της ναυπηγήσεως αλλά και μετά από αυτήν.

γ) Κοινοπρακτικά δάνεια

Πρόκειται για μεγάλα μεσοπρόθεσμα δάνεια για την αγορά πλοίου με την ιδιομορφία ότι η χρηματοδότηση γίνεται από ομάδα τραπεζών ή άλλων οργανισμών οι οποίοι μετέχουν με διάφορα ποσοστά ο καθένας ώστε να υπάρχει κατανομή του κινδύνου. Τη διαχείριση του δανείου αναλαμβάνει ο χρηματοδοτικός οργανισμός που μετέχει στο δάνειο με το μεγαλύτερο ποσοστό.

Σε περίπτωση δυσμενούς εξελίξεως του δανείου οι αποφάσεις για την τύχη του λαμβάνονται κατά πλειοψηφία

δ) Ναυτιλιακά ομόλογα

Τα δύο τελευταία χρόνια έγινε στροφή σε εναλλακτικές μορφές χρηματοδότησης όπως για παράδειγμα τα Ναυτιλιακά ομόλογα. Για τον επενδυτή (συνήθως επενδυτές είναι μεγάλοι οργανισμοί) αυτού του είδους η χρηματοδότηση είναι ότι: εισπράττει απόδοση μεγαλύτερη του μέσου όρου.

Για τους χρήστες (δηλ. τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις) υπάρχει πρόβλημα: συνήθως δανείζονται μεγάλα ποσά για 7-10 χρόνια χωρίς αποπληρωμή κεφαλαίου. Αν το χρονικό διάστημα τους βοηθήσει τότε η αγορά ομολόγων συμφέρει. Αν όμως οι συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές τότε τα ναυτιλιακά ομόλογα δεν αρμόζουν για χρηματοδότηση.

Ε. ΟΡΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΟΥ ΕΔΡΕΥΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα υπόκειται σε κανόνες που καθορίζονται από κυβερνητικά όργανα και την Τράπεζα της Ελλάδος.

Βασική απόφαση που ρυθμίζει τους κανόνες αυτούς και ισχύει μέχρι σήμερα με διάφορες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις είναι η απόφαση της Νομισματικής Επιτροπής αριθ. 85/5/14-7-75. Έκτοτε έχουν ακολουθήσει διάφορες πράξεις του Διοικητή της Τραπέζης της Ελλάδος και της Επιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών θεμάτων που την τροποποίησαν ή την συμπλήρωσαν.

Σύμφωνα με τις πράξεις και αποφάσεις αυτές επιτρέπεται η χρηματοδότηση από τράπεζες που εδρεύουν στην Ελλάδα:

- Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και γραφείων διαχειρίσεως πλοίων σε δραχμές για την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κινήσεως.
- Ελληνικών (εφόσον έχουν έσοδα σε συνάλλαγμα) και αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με πάσης φύσεως πιστώσεις σε συνάλλαγμα

- Ημεδαπών ή αλλοδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων για την κατασκευή μετασκευή και επισκευή πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους)
- Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε δραχμές για την αγορά επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών καθώς και φορτηγών και φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων για δρομολόγηση τους μεταξύ ελληνικών ή ελληνικών και ξένων λιμανιών και
- Ημεδαπών φυσικών ή νομικών προσώπων σε δραχμές ή συνάλλαγμα (υπό όρους) για την αγορά, ναυπήγηση, μετασκευή και επισκευή πλοίων υπερπόντιας αλιείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο
ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ - ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Ο ελληνικός αυτοπλοϊκός στόλος καλύπτει σήμερα το 40% της επιβατηγού ναυτιλίας των κρατών - μελών της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ κάτι ανάλογο συμβαίνει και με τον εμπορικό στόλο, γεγονός που επιτρέπει στη χώρα μας να έχει ισχυρή διαπραγματευτική θέση μέσα στην Ένωση.

Και σε διεθνές επίπεδο η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία κατέχει την 1^η θέση στη σύνδεση του παγκόσμιου στόλου.

Στα τέλη του 1995 ο υπό ελληνική σημαία στόλος αριθμούς 2051 πλοία (άνω των 100κοχ το καθένα) συνολικής χωρητικότητας 30.220.636 κοχ.

ΕΛΛΑΔΑ	30.220.636	ΦΙΛΑΝΔΙΑ	1.510.000
ΙΤΑΛΙΑ	7.000.000	ΙΣΠΑΝΙΑ	1.200.000
ΔΑΝΙΑ	5.750.000	ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	840.000
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	5.500.000	ΒΕΛΓΙΟ	240.000
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	5.100.000	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	230.000
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	3.510.000	ΙΡΛΑΝΔΙΑ	220.000
ΣΟΥΗΔΙΑ	2.900.000	ΑΥΣΤΡΙΑ	110.000
ΓΑΛΛΙΑ	1.970.000		

Σύνολο (μαζί με την Ελλάδα): 66.210.534 εκατομ. κοχ. Κατά συνέπεια ο υπό ελληνική σημαία στόλος καλύπτει το 45% της ευρωπαϊκής χωρητικότητας. (Ο ελληνικός στόλος από μόνος του πλησιάζει τα 75 εκατομ. κοχ).

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος είναι ο μεγαλύτερος της ευρωπαϊκής ένωσης και σε αριθμό πλοίων.

* Πηγή: YEN/ΔΠΝΣ, από δημοσίευμα οικονομικού ταχυδρόμου 20/6/96, σελ. 89

Στις 25/7/95 σε σύνολο 11,8367 πλοίων υπό εθνική σημαία των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό ελληνική σημαία τελούσαν: **1.831 μονάδες.**

Ελληνική σημαία	1.831
Βρετανική σημαία	1.752
Ισπανική σημαία	1.683
Ιταλική σημαία	1.383 πλοία

Αν ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη διεθνή θέση ο υπό ελληνική σημαία δεν υστερεί αφού από μόνος του καλύπτει σήμερα το 9% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας και κατατάσσεται στη 3^η θέση διεθνώς μετά τον Παναμά και τη Λιβερία, τις σημαίες των οποίων όμως σε συντριπτικά μεγάλο βαθμό χρησιμοποιούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες.

* Με στοιχεία Lloyd's Register, το 1995.

Παναμάς	72 εκατ. κοχ
Λιβερία	60 εκατ. κοχ
Ελλάδα	30 εκατ. κοχ
Κύπρος	24,7 εκατ. κοχ

Με τι ασχολείται ο ελληνικός στόλος

Ανανέωση του στόλου παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, αφού ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων στα ελληνικά νηολόγια πλοίων είναι 9 έτη και των διαγραφόμενων 20 έτη (1996).

* Βλ. οικονομικός ταχυδρόμος 21/12/95, σελ. 147

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης έχει συγκεντρώσει το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίων (υγρών και ξηρών) σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 95% του ελληνόκτητου στόλου σήμερα αποτελείται από πλοία που μεταφέρουν τέτοια φορτία και ιδιαίτερα αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, δηλαδή: άνθρακα, μεταλλεύματα αλλά και σιτηρά.

Γενικά τα ελληνικά πλοία μεταφέρουν φορτία κυρίως στα πλαίσια τακτικών γραμμών. Όχι περισσότερο από 5% του ελληνικού στόλου απασχολείται στις κρουαζιέρες, στην ακτοπλοία και γενικά στην επιβατηγό ναυτιλία.

Κατά συνέπεια, το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος του στόλου της χώρας μας αποτελείται από tramp, δηλαδή γάχνει για φορτίο καθημερινά και για το λόγο αυτό επιδιώκει τη διατήρηση της ελευθερίας του «laissez faire», αφού οι εθνικές μεταφορικές ανάγκες της Ελλάδας δεν έχουν τίποτα να κάνουν με το γιγαντιαίο μέγεθος του στόλου της.

Β. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Τα 38.564 πλοία, διαφόρων τύπων, άνω των 300gt συνολικής χωρητικότητας 750,8 εκατομμυρίων τόννων dw, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής ικανότητας 6 εκατομμυρίων εμπορευματοκιβωτίων των 20 πόδων (ten) αριθμεί σήμερα ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος σύμφωνα με τα στοιχεία του Ινστιτούτου ναυτιλιακών μελετών της Βρέμης (ISL).

Στη διάρκεια του προηγούμενου έτους ιδιαίτερα υψηλό ήταν και ο αριθμός εξόδου των πλοίων από την ενεργό υπηρεσία και από τη

διαφορά των νεότευκτων πλοίων που εισήλθαν στην αγορά και των παλαιότερων που αποσύρθηκαν από την ενεργό δράση προκύπτει η πορεία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ο οποίος εξακολουθεί να κινείται σε υψηλά επίπεδα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ινστιτούτου κατά το 1998 αποσύρθηκαν από την ενεργό δράση πλοία συνολικής χωρητικότητας 25,2 εκατομμυρίων τόνων dw, σημειώνοντας έτσι νέο ρεκόρ εξόδου στη διάρκεια των τελευταίων δέκα ετών.

Αναλυτικότερα το 1998 εισήλθαν στη παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά 1210 νεότευκτα εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 37,2 εκατομμυρίων τόνων dw, ενώ στις αρχές του 1999 ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ήταν 18 χρόνια:

Αλλά ακόμη και το τρέχον έτος ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου ήταν τα υπερήλικα πλοία, το οποίο η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία δεν έχει καταφέρει να ελέγξει ακόμη αποτελεσματικά.

Το πρόβλημα αυτό αποκτά κρίσιμες διαστάσεις ειδικά στις κατηγορίες των πλοίων γενικού φορτίου, κάποιων κατηγοριών επιβατηγών πλοίων και στα δεξαμενόπλοια.

Στα μέσα Ιανουαρίου 1999 ο μέσος όρος των πλοίων που βρίσκονται ενεργά μεν αλλά χωρίς αντικείμενο εργασίας έφθανε τα 185 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4,9 εκατομμυρίων τόνων dw. Από τα πλοία αυτά το 46,6% ήταν δεξαμενόπλοια και το 33,5% ήταν πλοία μεταφοράς χύδην και ξηρού φορτίου.

Την ίδια περίοδο τα πλοία μεταφοράς ξηρού και χύδην φορτίου που ήταν παροπλισμένα έφθαναν στην συνολική χωρητικότητα των 1,6 εκατομμυρίων τόνων dwt.

Το Ινστιτούτο εξάλλου κάνει σαφείς διαχωρισμούς μεταξύ των εθνικών νηολογίων, των δευτέρων ή διεθνών νηολογίων και των ανοικτών νηολογίων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του, στις αρχές του 1999 το 51,9% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου, δηλαδή πλοία συνολικής χωρητικότητας 390 εκατομμυρίων τόνων dwt, είναι εγγεγραμμένα σε ανοικτά νηολόγια.

Το Ινστιτούτο επίσης καταγράφει και τις αλλαγές που έχουν σημειωθεί στις δυνάμεις των νηολογίων. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά το 60,6% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, κυρίως εμπορικά πλοία χωρητικότητας άνω των 1000 τόνων gt κατά μονάδα, στις αρχές του 1999 είχαν νηολόγιο.

Γεωγραφικά το 43,5% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου την 1^η Ιανουαρίου 1999 ανήκε σε ευρωπαϊκά συμφέροντα ή ναυτιλιακές εταιρίες με έδρα την Ευρώπη.

Τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ελέγχουν τη συντριπτική πλειονότητα του στόλου αυτού, περίπου το 32,6% του συνόλου. Οι εφοπλιστές από την Ασία και την Ωκεανία ελέγχουν το 39,9% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου.

α) Στις χώρες του ΟΟΣΑ

Την 1^η Ιανουαρίου 1999 εξάλλου υπήρχαν 12.136 εμπορικά πλοία (300 gt και άνω κατά μονάδα) συνολικής χωρητικότητας 190,8

εκατομμυρίων τόνων dw που ήταν νηολογημένα υπό σημαίες κρατών - μελών του ΟΟΣΑ. Η χωρητικότητα αυτή αντιστοιχεί στο 25,4% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου.

Επίσης τα ναυπηγεία που δραστηριοποιούνται σε κράτη - μέλη του ΟΟΣΑ στις αρχές του 1999 είχαν λάβει παραγγελίες για την ναυπήγηση 1.311 εμπορικών πλοίων (άνω των 300gt) συνολικής χωρητικότητας 28 εκατομμυρίων τόνων dw.

β) Τα δεξαμενόπλοια

Το Ινστιτούτο στην έκθεση του κάνει ειδική αναφορά στον τομέα των δεξαμενόπλοιων σημειώνοντας ότι στις αρχές του 1999 ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων (άνω των 300gt) αριθμούσε τις 9.371 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 313,9 εκατομμυρίων τόνων dw.

Η συνολική χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων που λειτουργούν σήμερα παγκοσμίως στην διάρκεια του 1998 αυξήθηκε σε σύγκριση με το 1997 κατά 1,5% ενώ συνολικά τα δεξαμενόπλοια καλύπτουν το 41,8% του παγκοσμίου εμπορικού στόλου.

Η διαφορά που παρατηρείται μεταξύ των νέων δεξαμενοπλοίων που είχαν εισέλθει στην αγορά ως τις αρχές του 1999 σε σύγκριση με τα πλοία που εγκατέλειψαν την ενεργό υπηρεσία την ίδια περίοδο ήταν της τάξης των 9,5 εκατομμυρίων τόνων dw.

Μεταξύ όμως του 1997 και του 1998 παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση των δεξαμενοπλοίων που οδηγήθηκαν προς διάλυση, το ποσοστό των οποίων έφθασε στο 62% ή τα 6 εκατομμύρια τόνους dw.

Κεφάλαιο 6^ο Σημερινή θέση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Διεθνοποίηση-Παγκοσμιοποίηση

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που διαλύθηκαν το 1998 ήταν τα 28,2 έτη έναντι των 26,1 ετών που είχαν μέσο όρο ηλικίας τα δεξαμενόπλοια που διαλύθηκαν το έτος 1995.

ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Κατανομή των ελληνικών πλοίων χωρητικότητας 100 κοχ και άνω κατά κατηγορίες

Σύνολο			Κατηγορίες πλοίων							
			Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά		Λοιπά	
Έτος/ Τρίμηνο	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	ΚΟΧ
1996	2013	27935035	748	12825519	415	13962962	522	1052199	328	94355
1997	1927	25708074	667	11830912	398	12679572	524	1099670	338	97920
Α' Τρίμηνο	1988	27379045	725	12400989	410	13827487	521	1055586	332	94983
Β' Τρίμηνο	1972	27180632	710	12202551	404	13796614	525	1086262	333	95205
Γ' Τρίμηνο	1949	27058576	687	11925053	406	13694752	522	1073438	334	95333
Δ' Τρίμηνο	1927	25708074	667	11830912	398	12679572	524	1099670	338	97920
1998										
Α' Τρίμηνο	1909	25434663	646	11654648	399	12674869	526	1108647	338	96499
Β' Τρίμηνο	1924	25879893	645	11610404	398	12968077	541	1165163	340	136249
Γ' Τρίμηνο	1913	25826163	635	11443340	398	13072305	545	1178473	335	132045
Δ' Τρίμηνο	1902	25906292	623	11334984	401	13254264	545	1185122	333	131922

ΣΤΟΛΟΣ Ε.Ε.

ΧΩΡΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΧ	D.W.T.
ΕΛΛΑΔΑ	2.051	30.220.636	53.700.625
ΙΤΑΛΙΑ	1.383	6.987.549	9.360.672
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.159	5.503.073	6.516.010
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	1.752	5.055.833	5.183.506
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	1.184	3.514.640	4.173.896
ΣΟΥΗΔΙΑ	623	2.896.303	2.348.215
ΓΑΛΛΙΑ	640	1.967.499	2.541.237
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	278	1.509.780	1.190.230
ΙΣΠΑΝΙΑ	1.683	1.168.397	1.246.500
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	40	842.558	1.252.965
ΔΑΝΙΑ	540	621.719	367.933
ΒΕΛΓΙΟ	260	237.291	267.421
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	257	233.269	297.542
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	176	215.170	187.190
ΑΥΣΤΡΙΑ	31	111.313	161.462
ΣΥΝΟΛΟ	12.057	60.085.030	88.795.404

Γ. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ναυτιλία έχει γνωρίσει τη σημασία της ανταγωνιστικότητας, πολύ πριν γίνει αυτή, όρος επιβίωσης στη σημερινή οικονομία της παγκοσμιοποίησης. Κατά συνέπεια έχει την πείρα αλλά και τις δυνατότητες περαιτέρω προσαρμογής της στα νέα δεδομένα που δημιουργούν: το άνοιγμα των αγορών ή ελευθερία στην κίνηση των κεφαλαίων, η απελευθέρωση της εργασίας και η κοινωνία της πληροφόρησης, προκειμένου να είναι ανταγωνιστική.

Ο Έλληνας εφοπλιστής, υπέρμαχος του υγιούς ανταγωνισμού μέσα στα πλαίσια, τόσο της επιχειρηματικής φιλοσοφίας όσο και της καθημερινής πρακτικής, δεν ταξιδεύει σε «άγνωστα νερά» στην παρούσα

οικονομική συγκυρία. Αντιθέτως, γνωρίζει καλά τι πρέπει να πράξει για να φθάσει σώος και όσο γίνεται πιο ισχυρός στο νέο αιώνα. Γνωρίζει τη σημασία του εκσυγχρονισμού του στόλου του προς την οποία ήδη φέρεται με την σύνεση που απαιτεί η εκάστοτε κατάσταση μιας κυμαινόμενης ναυλαγοράς. Γνωρίζει τη σημασία της εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των στελεχών όχι μόνο των πλοίων και των γραφείων αλλά των στελεχών της διοίκησης.

Χωρίς κατάλληλα προετοιμασμένο έμψυχο δυναμικό που να μπορεί να αξιοποιεί καθημερινά τον τεχνολογικό οργασμό που συμβαίνει γύρω μας η ναυτιλία δεν θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες και αυστηρά εφαρμοζόμενες απαιτήσεις για τη σταθερή πλεύση προς περαιτέρω ανάπτυξη.

Αλλά για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί χρειάζεται και ο κατάλληλος περίγυρος. Δηλαδή εθνικό και πολιτικό περιβάλλον που κατανοεί την ανάγκη μιας «νέας ματιάς», μιας τολμηρής και δημιουργικής πολιτικής ιδίως σε μια χώρα που βρέθηκε, ίσως όχι επαρκώς προετοιμασμένη, να διαδέτει τον πρώτο κοινοτικό στόλο, την πρώτη πλοιοκτησία στον κόσμο και τη μεγαλύτερη εφεδρική ναυτιλιακή ισχύ στους κόλπους του ΝΑΤΟ.

Δυστυχώς όμως, αυτή η τολμηρή και δημιουργική πολιτική δεν έχει διαγραφεί ακόμα στον ορίζοντα. Αντιθέτως, η χώρα μας στον τομέα της ναυτιλίας παρουσιάζει συμπτώματα μιας ανησυχητικής παλινδρόμησης με αποτέλεσμα να απειλούνται σοβαρά ρήγματα στους δεσμούς ναυτιλίας, οικονομίας και εθνικού χώρου.

Για παράδειγμα, το δεκάμηνο του 1997, διεγράφησαν από το νηολόγιο 92 πλοία και ενεγράφησαν 25.

Από τον Ιανουάριο του 1996 ο στόλος της σημαίας συρρικνώθηκε κατά 157 πλοία που αντιπροσωπεύουν το 19% του νηολογίου περίπου.

Παράλληλα με την τάση φυγής, σημειώθηκε ισχυρή τάση αποφυγής. Δηλαδή νεοαποκτηθέντα πλοία ετράπησαν σε ξένες σημαίες.

Τι δηλώνουν οι αριθμοί και τα στοιχεία αυτά;

Ρεύμα φυγής από το εθνικό περιβάλλον που δεν μπόρεσε προφανώς να ευθυγραμμισθεί με τις αντικειμενικές ανάγκες ενός κλάδου αποκλειστικά, διεθνούς προσανατολισμού, όπως είναι η ναυτιλία.

Το πρότυπο της επιτυχίας των ελλήνων στο στίβο των διεθνών θαλασσιών μεταφορών μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, αποτέλεσε αντικείμενο προσοχής και μελέτης των πολλών και ισχυρών ανταγωνιστών μας. Γιατί ήταν μια επιτυχία που άντεξε αλλεπάλληλες κρίσεις της ναυλαγοράς και εξακολουθεί να αντέχει, σχεδόν μισό αιώνα, μέχρι τώρα.

Ήταν ο συνδυασμός της επιχειρηματικής ευελιξίας του Έλληνα εφοπλιστή, ενός ικανού και αποτελεσματικού για τις περιστάσεις έμψυχου δυναμικού και ενός ρεαλιστικού θεσμικού πλαισίου που πείσθηκε η πολιτεία εγκαίρως να υιοθετήσει.

Αυτήν ακριβώς τη συνταγή επιτυχίας ακολουθούν οι ανταγωνίστριες μας, ενισχυμένη με το κύρος της κοινοτικής πολιτικής, που διευρυμένη ακόμη και πιο τολμηρή σε ορισμένες περιπτώσεις, την ώρα που εμείς αδυνατούμε να τη συνεχίσουμε και να την εξελίξουμε. Πιο απλά: στον

αγώνα για την κατάκτηση της ανταγωνιστικότητας σήμερα, βρίσκονται επικεφαλής οι ανταγωνίστριες μας ενώ εμείς ακολουθούμε τελευταίοι.

Και όμως πριν λίγα χρόνια είμαστε πρωτοπόροι.

Ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του ελληνικού στόλου και η άρτια κατάρτιση του έμψυχου δυναμικού της ναυτιλίας, συνιστούν τη βάση για να αντιμετωπιστεί η νέα πραγματικότητα στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο, με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει τουλάχιστον σταθερότητα στους δεσμούς και στη διοικητική υποδομή που έχει ανάγκη η ναυτιλιακή επιχείρηση, για να λειτουργήσει παραγωγικά στον εθνικό χώρο και να παραμείνει το πλοίο στη σκέπη της σημαίας. Γιατί οι δεσμοί και η διοικητική υποδομή εκτός από τις υπηρεσίες που προσφέρουν σε πρακτικό πεδίο, διαμορφώνουν και την ψυχολογία της «εθνικής συσπείρωσης» σε ένα κλάδο όπως η ναυτιλία η οποία από τη φύση της παρουσιάζει μια δυναμική εξωστρέφεια.

Σήμερα, η ναυτιλία κινείται σε ένα εθνικό περιβάλλον αβεβαιότητας και αστάθειας. Αυτό προκύπτει με βάση τα εξής γεγονότα:

(1) Ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου που εκ των προτέρων ήταν γνωστό ότι δεν μπορούν να αποδώσουν. Και πράγματι δεν απέδωσαν μετά την 5μηνη εφαρμογή τους, χωρίς στο μεταξύ να εκδηλωθεί διάθεση για κάποια διορθωτική κίνηση, όταν ο χρόνος και οι εξελίξεις πιέζουν εξαιρετικά.

(2) Καθυστέρησε και καθυστερεί σε κρίσιμο βαθμό ο εκσυγχρονισμός της Ναυτικής Εκπαιδευσεως, ενώ δεν αξιοποιούνται οι πολλαπλές δυνατότητες της ιδιωτικής ναυτικής εκπαιδευσεως.

Παράλληλα λόγω της φυγής των πλοίων αποδιοργανώνεται ο δεσμός της εναλλασσόμενης εκπαίδευσως και δεν ελήφθησαν μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

(3) Προτείνεται η κατάργηση σημαντικών ναυτιλιακών οργανισμών ή μεταλλάσσεται η νομική τους υπόσταση, όταν τουλάχιστον ορισμένοι από αυτούς καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες και καταργούνται, χωρίς να ληφθούν υπ' όψη, πέραν του παρόντος της πιθανής οικονομίας στις δημόσιες δαπάνες, οι πραγματικές και ψυχολογικές επιπτώσεις στον κλάδο.

(4) Συζητείται η αναμόρφωση του κυβερνητικού σχήματος και πρώτο εμφανίζεται υπό κατάργηση, στον τύπο, το Υπουργείο Ναυτιλίας

Μια άλλη επίσης κρίσιμη και χρόνια παράλειψη της ελληνικής πολιτείας έναντι όχι τόσο της ναυτιλίας, αλλά του ίδιου εθνικού συμφέροντος είναι η αδράνεια της μετεξέλιξης του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοοικονομικό κέντρο. Τη μετεξέλιξη αυτή είχε σχεδιάσει και την είχε επιδιώξει επίμονα ο εφοπλισμός από την δεκαετία του '80, τότε που το ρεύμα εγκαταστάσεως, στον εθνικό χώρο των ναυτιλιακών γραφείων ήταν έντονο και η χώρα μας είχε αποκτήσει την κοινοτική της ταυτότητα. Δυστυχώς όμως ούτε το αναγκαίο δεσμικό πλαίσιο είχε διαμορφωθεί, ούτε η τεχνική υποδομή είχε προαχθεί ούτε τέλος ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών είχε επαρκώς προωθηθεί.

Δ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΣΗΜΕΡΙΝΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Σκοπός της ναυτιλίας είναι να προσφέρει ασφαλές μεταφορικό έργο με ανταγωνιστικό κόστος. Εφ' όσον το κάνει ανδρώνεται, αλλιώς μαραζώνει. Ο εμπορικός στόλος των ελλήνων κατέχει επί σειρά ετών την πρώτη θέση παγκοσμίως από πλευράς χωρητικότητας και ελέγχει σήμερα το 16% της παγκοσμίου μεταφορικής ικανότητας. Διοικείται επιτυχώς για δεκαετίες από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πράγμα που θα έπρεπε να αποκλείει κάθε πειραματισμό νέου διοικητικού σχήματος.

Στις αρχές του 1997 η Ελληνόκτητος ναυτιλία αριθμούσε 3204 πλοία μεγαλύτερα των 1000 κόρων εκ των οποίων μόνο τα 846 ή το 26,4% ύγωναν την ελληνική σημαία. Η συντριπτική πλειοψηφία υγώνει άλλες σημαίες.

Από την 1^η Ιανουαρίου 1996 έως την 1 Ιανουαρίου 1997 ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος άνω των 1500 κόρων μειώθηκε κατά 90 πλοία.

Στους πρώτους δέκα (10) μήνες του 1997 ενεγράφησαν στο εθνικό νηολόγιο 25 πλοία διεγράφησαν 92. Που σημαίνει ότι το 1997 ο υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά άλλα 67 ποντοπόρα πλοία.

Σε 22 μήνες ο υπό ελληνικής σημαίας στόλος συρρικνώθηκε κατά 19%. Θα ήταν κρίμα να αποδεκατιστεί έως ότου γίνουν κατανοητές οι ανάγκες της ανταγωνιστικότητάς του.

Στοχος της ανταγωνιστικότητας είναι η εξομοίωση ή ακόμα καλύτερα η βελτίωση του κόστους επάνδρωσης σε σύγκριση με αυτό των ανταγωνιστών.

Από τις αρχές του 1997 αγοράσθηκαν από Έλληνες 220 περίπου πλοία όμως μόνο τα 25 από αυτά ενεγράφησαν στο εθνικό νηολόγιο. Το στοιχείο αυτό δηλώνει έντονα την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου και δεν επιτρέπει κανέναν εφσυχασμό.

Το ελληνόκτητο πλοίο αναγκάζεται να υιώνει ζένες σημαίες για να μην γίνει προβληματικό, για να επιβιώνει, μειώνοντας έτσι το κόστος επανδρώσεως του. Πολλά ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιούν από δύο έως τέσσερις έλληνες αξιωματικούς, ορισμένα δε αμιγώς ζένα πληρώματα. Για να γίνει ανταγωνιστικό το ελληνικό πλοίο πρέπει να ταξιδεύει με ανάλογες συνθέσεις.

Η ναυτιλία είναι ένα σύστημα. Κάθε πλοίο που εγκαταλείπει το νηολόγιο επιφέρει αλυσιδωτές επιπτώσεις σε ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, γεγονός που αντανakλά σε τελική ανάλυση, στην εθνική οικονομία. Η συρρίκνωση στα εθνικά έσοδα από τη ναυτιλία είναι ορατή.

Η προσφορά της ναυτιλίας των Ελλήνων στην εθνική οικονομία δεν είναι μόνο οι μεταφορές ή το σημαντικό συνάλλαγμα που προσφέρει και συμβάλλει στην κάλυψη του ολοένα διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας.

Δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στη στεριά απ' όσες στα πλοία.

Η ναυτιλία σαν ουσιαστικός πρωτογενής τομέας δημιουργεί και συντηρεί μεγάλο φάσμα επιχειρήσεων και υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες της. Πιο αναλυτικά, στη στεριά πέρα από τις θέσεις απασχολήσεως για φορτοεκφορτώσεις και γενικώς την εξυπηρέτηση των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια και έχουν σχέση με το εμπόριο της Ελλάδας, δημιουργεί θέσεις εργασίας σε ναυτιλιακά, ταξιδιωτικά, τεχνικά, δικηγορικά, μεσιτικά, ασφαλιστικά γραφεία, τράπεζες, συμβούλους επιχειρήσεων και άλλα γραφεία υπηρεσιών, προμηθευτές, ιατρεία και άλλες περιφερειακές δραστηριότητες.

Για παράδειγμα: περίπου 600 εκατομμύρια δραχμές είναι οι ετήσιες απολαβές των γιατρών που πιστοποιούν Έλληνες ναυτικούς πριν ναυτολογηθούν στα ποντοπόρα πλοία. Γύρω στα 100 εκατομμύρια δραχμές είναι μόνο τα ταξί που τους μεταφέρουν προς και από το αεροδρόμιο. Τα συνεχή ταξίδια των ξένων που έρχονται να επισκεφτούν τα ναυτιλιακά γραφεία και τα συνέδρια που οργανώνουν προσφέρουν στον τουριστικό τομέα της Ελλάδας.

Ο δημιουργούμενος τζίρος από τις υπηρεσίες της ναυτιλίας προφανώς ενεργεί πολλαπλασιαστικά προς όφελος της εθνικής οικονομίας οι δε καθαρές εισροές συναλλάγματος από τη ναυτιλία ανήλθαν σε 2 δισεκατομμύρια 263 εκατομμύρια δολάρια το 1996.

Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη μόνο το 30% της καθαρής ναυτιλιακής προστιθέμενης αξίας στην εθνική οικονομία της Ολλανδίας παράγεται από τα πλοία. Το 70% παράγεται από τα γραφεία που υποστηρίζουν τα πλοία από τη στεριά και είναι εγκατεστημένα στην Ολλανδία.

Η ίδια μελέτη επίσης διαπιστώνει ότι η φυγή από την εθνική σημαία συνεπάγεται τη βαθμιαία περιστολή των γραφείων στη στεριά και την μερική επανεγκατάσταση τους σε χώρες με μεγαλύτερα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Και αυτό γιατί σε πρώτη φάση το τμήμα του γραφείου που ασχολείται με τα πληρώματα μετεγκαθίσταται στις χώρες του επιλεγμένου εργατικού δυναμικού, αργότερα το τεχνικό τμήμα και ούτω καθ' εξής.

Η ελληνική ναυτιλία απασχολεί περίπου 30.000 έλληνες ναυτικούς οι μισοί περίπου εργάζονται στην ποντοπόρο ναυτιλία, στη δε στεριά περίπου 11.000 άτομα σε ναυτιλιακά γραφεία και τουλάχιστον άλλα τόσα σε παραναυτιλιακές εργασίες. Πολλές χιλιάδες ακόμη ενεργοποιούνται στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας. Παλιότερα απασχολούσε πολύ περισσότερους στις επισκευές και κατασκευές της ελληνικής ναυτιλίας.

Τη δεκαετία του '60 λόγω της σκληρωτικής νοοτροπίας των Βορειοευρωπαϊκών κυβερνήσεων έναντι της ναυτιλίας τους οι Έλληνες επιδοθήκαμε στην αύξηση του στόλου μας, επειδή είχαμε την ναυτική τεχνογνωσία και ανταγωνιστικό κόστος, επιλέγοντας ταυτόχρονα να εγκατασταθούμε στην Ελλάδα αντί αλλού. Αυτή η επιλογή της ελληνικής πλοιοκτησίας δημιούργησε εθνικό πλούτο. Και έτσι από απλό λιμάνι της Μεσογείου ο Πειραιάς έγινε ναυτιλιακό κέντρο.

Με τη μείωση της δύναμης της ελληνικής σημαίας σιγά - σιγά θα χαθεί η ελληνική ναυτική τεχνογνωσία, θα συρρικνωθούν οι θέσεις εργασίας στη στεριά ενώ θα δημιουργηθούν άλλα ναυτιλιακά κέντρα.

Η ναυτική τεχνογνωσία δεν αποκτάται μόνο σε σχολεία. Την τεχνογνωσία της λειτουργίας του πλοίου την έχουν οι ανώτεροι αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής που έχουν υπηρετήσει σ' αυτή χωρίς την πείρα των οποίων δεν μπορεί να λειτουργήσει κανένα ναυτιλιακό γραφείο. Για να δημιουργηθούν αρχιπολοίαρχοι και αρχιμηχανικοί πρέπει να έχουν ταξιδέψει με πλοία για να εξελιχθούν.

Δεν είναι άσχετο το ότι σχεδόν όλοι οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν τις καταβολές στους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού. Για να συνεχίσει να υπάρχει η ελληνική ναυτιλία θα πρέπει να υπάρχουν καλά καταρτισμένοι Έλληνες αξιωματικοί. Για να υπάρχουν έλληνες αξιωματικοί θα πρέπει να υπάρχουν πλοία υπό ελληνική σημαία τα οποία όμως θα υπάρχουν μόνο εφ' όσον είναι ανταγωνιστικά.

Το παραπάνω σκεπτικό οδηγεί σε αδιέξοδο την ελληνική ναυτιλία αν δεν διερευνηθεί σωστά.

Για να διατηρηθεί η ναυτική τεχνογνωσία πρέπει να δημιουργούνται έλληνες αξιωματικοί πράγμα το οποίο σημαίνει ότι σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπηρετούν περίπου 6 αξιωματικοί. Μια τέτοια σύνδεση όμως δεν φαίνεται να καλύπτει τα κριτήρια της ανταγωνιστικότητας βάσει των σημερινών επιλογών του ελληνόκτητου εφοπλισμού.

Η ναυτιλία υπηρετεί μια οικουμενική, ανταγωνιστική οικονομία στην οποία δεν μπορεί να επιβιώσει πια η έννοια των προστατευμένων, μη ανταγωνιστικών θέσεων εργασίας.

Με το σημερινό διεθνή ανταγωνισμό και τις ρευστές οικονομικές συγκυρίες ο οπτικός ορίζοντας μιας επιχείρησης δεν είναι πολύ μεγάλος. Οι επιχειρήσεις ενώ μεν έχουν στρατηγικούς στόχους,

αναγκαστικά τους αναθεωρούν συνεχώς βάσει των οικονομικών δεδομένων και βρίσκουν άμεσες λύσεις για τα θέματα που τις απασχολούν. Κύριο μέλημά τους είναι η επιβίωση και ο βασικός άξονάς τους η συμπίεση του λειτουργικού κόστους του πλοίου.

Η διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας των ελλήνων πρέπει να είναι εθνικό μέλημα. Καλά εκπαιδευμένοι έλληνες αξιωματικοί είναι εθνικός πλούτος.

Συνήθως προέρχονται από υποβαθμισμένες ή ακριτικές περιοχές της χώρας (Εβρο, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα), εργάζονται εκτός Ελλάδος σαν μετανάστες και εμβάζουν στους δικούς τους το μεγαλύτερο μέρος των αποδοχών τους, πράγμα που βοηθά να συντηρούνται οι ιδιαίτερες πατρίδες τους.

Χωρίς τα εμβάσματα των ναυτικών πολλά χωριά και ακριτικά νησιά θα ερήμωναν.

Υπάρχει παγκόσμια έλλειψη ικανών ανώτερων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού. Ικανά καλά εκπαιδευμένα στελέχη είναι δυσεύρετα παγκοσμίως και τα βρίσκουν εύκολα δουλειά στο προβλέψιμο μέλλον.

Το καίριο ερώτημα είναι πως θα δημιουργηθούν ικανοί Έλληνες αξιωματικοί χωρίς να δημιουργηθεί πρόβλημα ανταγωνιστικότητας στο πλοίο.

Βιώσιμη λύση υπάρχει μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής η μελέτη των παραμέτρων της οποίας μπορεί να συμβάλλει στην εξεύρεση λύσεων που συμφέρουν την εθνική οικονομία.

Για να την κατανοήσουμε πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η προσφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία δεν είναι μόνο το πλοίο, είναι όλο το σύστημα, την ύπαρξη του οποίου την οφείλει στο πλοίο.

Πρόσφατα ο Δόκτωρ Salvaroni, της Ευρωπαϊκής Διευθύνσεως Μεταφορών αναπτύσσοντας τα μέτρα για την Βιωσιμότητα των κοινοτικών ναυτικών είπε: «Κάθε δολάριο στην ναυτιλία δημιουργεί περίπου 2,5 δολάρια στις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές εργασίες της στεριάς, πράγμα που θα έπρεπε να κάνει κάθε υπουργό οικονομικών να ξανασκεφτεί όταν προβάλλει αντιρρήσεις για την ναυτιλία». Η ευρωπαϊκή ένωση και πολλοί από τους υπουργούς οικονομικών της, έχουν παραδεχθεί ότι για τη ναυτιλία αξίζει τον κόπο να ανατρέγουν τον συνηθισμένο προσανατολισμό τους».

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας για να αντιμετωπίζει ουσιαστικά την ανταγωνιστικότητα έχει σαν γνώμονα την νομοθετημένη θέση αρκετών Ελλήνων στην οργανική σύνδεση του πλοίου που το επιβαρύνουν δυσανάλογα και το καθιστούν μη ανταγωνιστικό. Από τη συνεχή όμως συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου η πολιτική αυτή αντί να δημιουργήσει θέσει εργασίας επιφέρει το αντίστροφο αποτέλεσμα.

Βάσει εκτιμήσεων ήδη στοίχισε τουλάχιστον 500 θέσεις εργασίας Ελλήνων αξιωματικών το έτος 1997 βλάπτοντας έτσι μακροπρόθεσμα τις προοπτικές της Ελληνικής ναυτιλίας.

Αν δεν ληφθούν ουσιαστικά μέτρα για την ανταγωνιστικότητα η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου θα συνεχίσει και με αυτή

θα επέλθει απώλεια της ναυτικής τεχνογνωσίας που είναι τόσο απαραίτητη σε μία πολλυνησιακή χώρα όπως η Ελλάδα.

Τον πλούτο αλλά και τον μαρασμό τον δημιουργούν οι ιδέες και οι άνθρωποι.

Η επιτυχία χρειάζεται γνώσεις, θάρρος, όραμα και επιμονή.

Η ναυτιλία των ελλήνων με λίγο όραμα θα μπορούσε να είναι κινητήριο μοχλός για την ελληνική οικονομία αν η Ελλάδα μπορούσε να βγει από την νοοτροπία της μιζέριας και να αγκαλιάσει τις δυνατότητες που αυτή η ελληνική παγκόσμια πρωτοπορία μπορεί να της προσφέρει. Τηρουμένων των αναλογιών θα μπορούσε με επίκεντρο τη ναυτιλία των ελλήνων να δημιουργηθούν δεκάδες χιλιάδες ακόμα θέσεις εργασίας και να στηθούν ακόμη και υψηλής τεχνολογίας βιομηχανικές μονάδες στηριζόμενες στην πελατεία του ελληνικού εφοπλισμού όπως ακριβώς έγινε στην Νορβηγία και στην Δανία.

Αντιθέτως, αν δεν αντιμετωπιστεί η ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας σύντομα θα συρρικνωθούν οι θέσεις εργασίας και στη στεριά.

Μέγα γαρ το της θάλασσας κράτος

Η Ελλάδα ήταν δυνατότερη όταν ήκμαζε η ναυτιλία της. Τα ξύλινα τείχη πάντα υπηρέτησαν την Ελλάδα καλά.

Ε. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σε μια εποχή παγκοσμιοποίησης της οικονομίας και ενός διεθνούς περιβάλλοντος χωρίς σύνορα δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, η ναυτιλία.

Η ναυτιλία υπόκεινται και επηρεάζεται άμεσα από τις όποιες αλλαγές στο διεθνές σκηνικό. Για να μπορέσει να αντεπεξέλθει στους παγκόσμιους συσχετισμούς, πιέσεις και στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου κυρίως δραστηριοποιείται, χρειάζεται να διαμορφώνονται κάθε φορά νέες στρατηγικές και επιλογές για τη στήριξη και ανάπτυξή της.

Η ναυτιλία για την Ελλάδα, μια από τις πρώτες δυνάμεις στον κόσμο στον τομέα αυτό, αλλά και μια κατ' εξοχή θαλασσινή χώρα έχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας πολιτικής που να στηρίζει τόσο την ποντοπόρο ναυτιλία, που είναι και μία σημαντική παράμετρος της εθνικής μας οικονομίας όσο και την ακτοπλοία που αποτελεί εξίσου πρωτεύοντα παράγοντα ανάπτυξης της χώρας, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική συνοχή και διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα σπουδαίο ρόλο στην τουριστική ανάπτυξή της.

Έχουμε συνηθίσει λέγοντας ναυτιλία να εννοούμε μόνο πλοίο. Δεν είναι όμως έτσι.

Σημαντικοί άλλοι παράγοντες και δραστηριότητες κινούνται γύρω από τη βιομηχανία αυτή, η απαρτίθμηση των οποίων καταδεικνύει τον καθοριστικό ρόλο που παίζει αυτή για τη χώρα μας.

Ποντοπόρος Ναυτιλία

Η ποντοπόρος ναυτιλία δραστηριοποιούμενη σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον αντιμετωπίζει σήμερα έντονες πιέσεις ιδίως στην αγορά των χύδων φορτίων.

Πριν προχωρήσουμε όμως σε διάφορα μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπιση της ανταγωνιστικότητας ας ορίσουμε την έννοια της ανταγωνιστικότητας και τι συμβάλλει σ' αυτή.

Πρώτα απ' όλα η εξειδίκευση του στόλου, δηλαδή η προσαρμογή του ή όχι στις ανάγκες μιας ανταγωνιστικής αγοράς. Κατά δεύτερο, η αξιοποίηση της τεχνολογίας και η εφαρμογή της στα πλοία. Ο τρίτος παράγοντας σχετίζεται με το σταθερό κόστος του στόλου (ναυπηγήσεις, δάνεια, αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, όροι χρηματοδότησης, πολιτική συντήρησης των πλοίων, φορολογικό καθεστώς) και τέλος το μεταβλητό κόστος που επικεντρώνεται κυρίως στον ανθρώπινο παράγοντα που προσδιορίζεται με βάση το κόστος εργασίας, τον αριθμό των μελών του πληρώματος του πλοίου και βέβαια την ποιότητα και την επαγγελματικότητά τους.

Φαίνεται ότι η πολιτεία μπορούσε να συμβάλλει ουσιαστικά με τη λήψη μέτρων κυρίως όσον αφορά στον τέταρτο παράγοντα. Για το σκοπό αυτό έφερε στο τραπέζι του διαλόγου τους κοινωνικούς εταίρους - εφοπλιστές και ναυτεργάτες - με την παρουσία της πολιτείας.

Η κάθε πλευρά αναγνώριζε τα προβλήματα της άλλης, οι εφοπλιστές αναγνώριζαν το θέμα της απασχόλησης των ναυτικών και οι ναυτεργάτες αναγνώριζαν το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας.

Παρά όμως τη συμφωνία δεν επιτεύχθει συμφωνία.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προχώρησε στη λήψη μέτρων που είχαν 2 στόχους: τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου, με την παράλληλη διατήρηση της απασχόλησης των ελλήνων ναυτικών.

Το πρώτο μέρος αφορά την ρύθμιση και το ξεκαθάρισμα μιας ερμαφρόδιτης κατάστασης που για χρόνια επικρατούσε όσον αφορά στη σύνδεση των ναυτικών στα πλοία, ζητώντας πλέον συγκεκριμένο αριθμό ναυτικών ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου και πληρωμή εισφορών στο ΝΑΤ, μόνο για αυτούς και όχι για όλη την οργανική σύνδεση.

ΣΤ. ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η βιομηχανία της Ναυτιλίας πρώτα πέρασε από το στάδιο της διεθνοποίησης και ύστερα βρέθηκε στο στάδιο της παγκοσμιοποίησης, όπως σήμερα δηλαδή.

Αλλά χρειάζεται να ορίσουμε πρώτα την ορολογία αυτή ως προς το περιεχόμενο της με κάθε δυνατή σαφήνεια και ακρίβεια.

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι διεθνοποίηση υπάρχει όταν η «εθνικότητα», των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών αναγκαίων συντελεστών μιας ναυτιλιακής εταιρίας, είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη. Ο παραπάνω ορισμός δεν περιορίζεται στην «εθνικότητα» του κεφαλαίου (προέλευση πλοίου) και του εργατικού δυναμικού γραφείου και πλοίου, ούτε και μόνο από το ποια είναι η χώρα εγκατάστασης του γραφείου μιας ναυτιλιακής εταιρίας.

Επεκτείνεται και στους λοιπούς παράγοντες μιας ολοκληρωμένης δράσης της ναυτιλιακής επιχείρησης όπως:

α) Η «εθνικότητα» των φορτίων, β) η προέλευση του χρηματικού κεφαλαίου γ) η χρησιμοποίηση μιας δεύτερης ή τρίτης κοκ σημαίας δ) η

χρησιμοποίηση ξένων λιμένων, ε) η εξυπηρέτηση αναγκών καταναλωτών τρίτων χωρών (cross - trading).

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω ορισμό, η διεθνοποίηση είναι ιδιότητα που μπορεί να υπάρχει σε μικρό, μέτριο ή μεγάλο βαθμό. Η ελληνική ναυτιλία στο σύνολο της μεταπολεμικής της πορείας χρησιμοποίησε λ.χ. ελληνικά πληρώματα μόνο σε ποσοστό 75%, το οποίο και μειώθηκε σταδιακά στο 70% (1983), στο 60% πειραματικά (1986) και επισημοποιήθηκε σε αυτό το ποσοστό το 1990. Το ίδιο συνέβη, αν και όχι με ποσοστά και με τα πρόσφατα μέτρα του ΥΕΝ (1997). Σε ότι αφορά την εθνικότητα του πλοιοκτήτη αυτή ήταν τουλάχιστον παρούσα στο 50% και άνω της ιδιοκτησίας του πλοίου ή της εταιρείας σε έλληνες διότι αυτή είναι η σχετική απαίτηση του νόμου.

Τα χρηματικά κεφάλαια σε ποσοστά 95% ανήκουν σε αλλοδαπές τράπεζες. Τα φορτία που μεταφέρουν τα ελληνικά πλοία ανήκουν σε αλλοδαπούς. Ποσοστό 10% των στελεχών των ναυτιλιακών γραφείων των εταιρειών του Ν. 89/67 είναι αλλοδαπό. Η χρήση της ελληνικής σημαίας ποικίλει στο χρόνο σε κοχ από 38% (1997) σε 77% (1980). Το ίδιο φαινόμενο παρουσιάσθηκε και στις πρακτικές των ναυλώσεων στις αρχές και τα μέσα στις δεκαετίες του 1980.

Επομένως, η εξάρτηση της ναυτιλιακής επιχείρησης από διεθνείς παράγοντες υπόκεινται σε βαθμιαία αύξηση και η πατροπαράδοτη σχέση εθνικής οικονομίας και των συντελεστών παραγωγής της ναυτιλιακής επιχείρησης υφίσταται βαθμιαία εξασθένιση.

Πράγματι, κανένα έθνος δεν είναι σήμερα σε θέση να οργανώσει και να διατηρήσει μια ανταγωνιστική ναυτιλία αν βασιστεί μόνο στις

δικές του πλουτοπαραγωγικές πηγές. Η διεθνοποίηση όχι μόνο εμφανίστηκε σαν φαινόμενο αλλά φαίνεται ότι οδήγησε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε μια επιτυχή δράση, οι πιο επιτυχείς ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι αυτοί που εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και ναυλώσεις σε διεθνή βάση.

Έτσι λοιπόν, η διεθνοποίηση υπάρχει στον βαθμό που η εθνικότητα των συντελεστών της παραγωγής και των συντελεστών της δράσης των «εθνικών» ναυτιλιακών επιχειρήσεων υποχωρεί ή μειώνεται ή ελαχιστοποιείται και αυξάνει αντίστοιχα ο ρόλος των συντελεστών που διαμορφώνονται και δρουν στον διεθνή χώρο. Η εθνικότητα του πλοιοκτήτη (και όχι του διαχειριστή - manager) φυσικά είναι απαραίτητη σε κάποιο ποσοστό, πιθανότατα 51% για να υπάρχει το στοιχείο της «εθνικής» ναυτιλίας.

Η έξαρση του φαινομένου της διεθνοποίησης φυσικά οφείλεται σε παράγοντες όπως ο βαθμός που τα φορτία έγιναν από εθνικά - διεθνή και από τη στιγμή που τα εθνικά (πλοία που φέρουν την εθνική σημαία) έπαυαν να εξυπηρετούν τα εθνικά φορτία κατ' αποκλειστικότητα. Άλλοι παράγοντες ήταν οι αυξημένες ανάγκες ανά πλοίο σε χρηματικά κεφάλαια, οι οποίες υπερέβαιναν τη δυνατότητα του κάθε εθνικού τραπεζικού συστήματος

Οι αυξημένες ανάγκες δημιουργήθηκαν:

(1) Από την αύξηση της μέσης αξίας των πλοίων στο χρόνο αφού εξομαλυνθούν οι διακυμάνσεις που οφείλονται στην ναυλαγορά, παράγων που εμποδίζει την ελεύθερη είσοδο.

(2) Από την πλέον ακριβή τεχνολογία και ειδίκευση των πλοίων

(3) Από την άνοδο του μέσου μεγέθους των πλοίων σαν συνέπεια των οικονομικών κλίμακος, της βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και των οικολογικών πλοίων.

(4) Από τον έλεγχο μεγάλου βάρους φορτίων (κύρια πρώτες ύλες) από διεθνείς βιομηχανικούς μεταφορείς ή διεθνείς εταιρείες πετρελαίου μέσα από τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς (block deals) τα οποία απαιτούσαν μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και άλλες ενώσεις επιχειρήσεων

ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑ

Η επιλογή της σημαίας συστατικά αποτελεί το πολυεδρικό στοιχείο στη ναυτιλία. Η ναυτιλία δεν έχει λόγο να μεταβάλλει τον τόπο εγκατάστασης των (πλωτών) εργοστασίων της, εφόσον αυτά ούτως ή άλλως κινούνται στον διεθνή θαλάσσιο χώρο. Αλλάζουν όμως νομικό καθεστώς / έννομη τάξη με την επιλογή της σημαίας του πλοίου, δηλαδή αλλάζουν στην ουσία χώρα εγκατάστασης κάθε φορά που αλλάζουν την εθνική σημαία με άλλη. Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες είναι επομένως πολυεδρικές και όχι υπερεθνικές επιχειρήσεις διότι οι αποφάσεις λαμβάνονται συνήθως σε μια χώρα, σε αυτή δηλαδή που είναι εγκατεστημένο το επιτελικό γραφείο της ναυτιλιακής εταιρείας (head office).

Στην διεθνοποίηση - υπερεθνικοποίηση της ναυτιλίας οι επιστήμονες πιστεύουν ότι συνεισφέρει τόσο ο δεσμός / πρακτική των σημαίων ευκαιρίας όσο και η πρακτική αλλαγής της εθνικής σημαίας (γενικά flagging out). Το flagging out επιτάχυνε την διεθνοποίηση της ναυτιλίας, διότι επέτρεψε τον συνδυασμό της εξεύρεσης χρηματικών κεφαλαίων

από τις αναπτυγμένες χώρες με πληρώματα από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Το κύριο χαρακτηριστικό των παγκοσμιοποιημένων ή υπερεθνικών επιχειρήσεων είναι το πολυεθνικό στοιχείο μεν αλλά με αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων. Αυτή γίνεται στην κάθε μία αλλοδαπή χώρα. Η παγκοσμιοποίηση μπορεί απλά να οριστεί σαν η διαδικασία όπου οι χώρες, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές του κόσμου, έχουν ομογενοποιηθεί μέσα από τις μεταβολές που επιφέρουν οι οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και τεχνολογικές δυνάμεις.

Στο χώρο της ναυτιλίας η παγκοσμιοποίηση αποδίδεται στην ανάπτυξη του δεσμού της παροχής υπηρεσιών διοίκησης πλοίων προς τους πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν διοικούν τα πλοία τους προσωπικά για διάφορους λόγους. Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας είναι φαινόμενο της δεκαετίας του 70 και οφείλεται μεν στο δεσμό του ship management αλλά η βαθύτερη αιτία είναι η εξεύρεση ή πραγματοποίηση της ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους, μέσω του εντοπισμού φθηνών συντελεστών παραγωγής.

Στο χώρο που δραστηριοποιείται η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία (χύμα ξηρά και υγρά φορτία) η παγκοσμιοποίηση ήταν περιορισμένη, ενώ ήταν έντονη στη Ναυτιλία Γραμμών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας ήταν και είναι διαφορετική από την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας διότι:

- (α) ως προς την τεχνογνωσία υπήρξε ελληνική

(β) ως προς τις σημαίες είχε μια πορεία με διακυμάνσεις

(γ) ως προς την χρηματοδότηση και την εξεύρεση φορτίων ήταν σχεδόν πάντοτε διεθνής

(δ) ως προς τα πληρώματα υπήρξε κατά μεγαλύτερο ποσοστό (60%) ελληνική

(ε) ως προς την ανταγωνιστικότητα υπήρξε πρώτη

(στ) ως προς την ανάθεση της διοίκησης σε εταιρίες ship management υπήρξε τελευταία

(ζ) η ταύτιση ιδιοκτησίας και management υπήρξε στο ίδιο ή ίδια πρόσωπα

(η) η εγκατάσταση των πολυεθνικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπήρξε και αυτή με διακυμάνσεις αλλά και με σοβαρή παρουσία με 1031 εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά.

Επομένως στερείται το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης. Τα πιο πάνω χαρακτηριστικά δεν αποκλείουν την παγκοσμιοποίηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο μέλλον αν χαθεί η εφοπλιστική τεχνογνωσία και οι χρηματοδοτικές ανάγκες οδηγήσουν τις οικογενειακές ελληνόκτητες ναυτιλίες στα παγκόσμια χρηματιστήρια.

Β' ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Γενικά στοιχεία κλάδου

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί για πολλά χρόνια έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, αφού είναι μια μόνιμη πηγή εισροής συναλλάγματος και ίσως ο πιο κερδοφόρος τομέας της οικονομίας. Παράλληλα, η ελληνική πλοιοκτησία έχει γίνει γνωστή σε όλο τον κόσμο προβάλλοντας διεθνώς το όνομα της χώρας. Ειδικά για την ακτοπλοία η σπουδαιότητα της είναι προφανής αφού ενώνει 750 περίπου λιμάνια, συνδέοντας 3500 νησιά και ακτές μήκους 14.854 χιλιομ. του ελληνικού θαλάσσιου χώρου. Σημαντικό επίσης ρόλο διαδραματίζει η ελληνική ακτοπλοία, στην άμυνα της χώρας, εξασφαλίζοντας την επικοινωνία με τα νησιά του Αιγαίου πελάγους που αποτελούν το κύριο μέρος των ελληνικών συνόρων με την Τουρκία.

Τα τελευταία 30 περίπου χρόνια ο τομέας της ακτοπλοίας έχει δείξει δυναμική πρόοδο καθώς υπάρχουν συνεχείς βελτιώσεις του στόλου, όπως η ανανέωση των παλαιών ανοικτών Ο/Γ σκαφών με κλειστού τύπου F/B ενώ ταυτόχρονα έχει αναβαθμιστεί σημαντικά το επίπεδο της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών των πλοίων. Η μέση ταχύτητα κίνησης των πλοίων έχει επίσης αυξηθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια επιτρέποντας την πραγματοποίηση περισσότερων δρομολογίων σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Παράλληλα, η εισαγωγή νέων ταχύτατων πλοίων του τύπου dolphins και catamaran της εταιρείας Minoan Lines Highspeed Ferries, το πρώτο σκάφος της κατηγορίας αυτής στην Ελλάδα, που παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και οχημάτων με ταχύτητα 40 κόμβων, άρχισε μια νέα εποχή για την ελληνική

ακτοπλοία, με την εμφάνιση, πολύ γρήγορων σκαφών που αναβαθμίζουν ακόμη περισσότερο το επίπεδο παροχής υπηρεσιών.

2. Λειτουργικό πλαίσιο ελληνικής ακτοπλοίας.

Λόγω της σπουδαιότητας της ακτοπλοίας για την ελληνική οικονομία και την ομαλή επικοινωνία του πολύ μεγάλου αριθμού των νησιών της χώρας, το κράτος θεωρεί επιβεβλημένη την παρέμβαση του στην ελληνική ακτοπλοία, η οποία διέπεται από ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο (προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, πράξεις υπουργικού συμβουλίου, αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κλπ) Θα παρατεθούν μόνοι οι βασικές έννοιες όπως ορίζονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) και άλλες διατάξεις με σκοπό την παρουσίαση του λειτουργικού πλαισίου της ελληνική ακτοπλοίας.

2.1. Ορισμός ελληνικής ακτοπλοίας

Υπό το γενικό όρο ελληνική ακτοπλοία ορίζεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ.) και αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ., πρέπει να αναγνωρίζονται ως ελληνικά. Το ίδιο άρθρο ορίζει σαν ελληνικό πλοίο αυτό που ανήκει κατά ποσοστό υψηλότερο του 50% σε έλληνες υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον.

Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας δίνει το προεδρικό διάταγμα 364/21.7.88, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 103/93 όπου

ορίζεται ότι ένα ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατικό (πλοίο ναυπηγηθέν ή μετασκευασθέν, για μεταφορά τουλάχιστον 12 επιβατών), εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι τη νηολόγηση του.

Όταν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας πρόκειται να χορηγήσει άδεια σε πλοίο για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας διαμετακόμισης σε κάποιο συγκεκριμένο δρομολόγιο, απαιτείται να λαμβάνει υπόψη του την χωρητικότητα του πλοίου σε επιβάτες και φορτίο, την ηλικία και την ταχύτητα του καθώς και την ικανότητα του να δέσει με ασφάλεια σε όλα τα λιμάνια του αιτηθέντος δρομολογίου.

2.2. Όριο ηλικίας

Στο άρθρο 164 του Κ.Δ.Ν.Δ. ορίζεται ότι ελληνικά επιβατικά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση της ακτοπλοίας μετά τη συμπλήρωση του 35^{ου} έτους της ηλικίας τους από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσής τους. Πρέπει να σημειωθεί ότι το όριο αυτό, δεν ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια ή τα άλλα επιβατικά πλοία που εξυπηρετούν τον άξονα Ελλάδας - Ιταλίας, ή αμιγώς τις γραμμές εξωτερικού.

2.3. Σχέσεις πολιτείας - ακτοπλοίας

Όπως αναφέρθηκε ήδη, η ελληνική ακτοπλοία αποτελεί έναν τομέα όπου είναι εμφανής ο κρατικός παρεμβατισμός. Συγκεκριμένα, το ναυτολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδας γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνεται από την Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων του ΥΠΕΘΟ. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το ίδιο υπουργείο και οι τιμές των υπηρεσιών εντός

των πλοίων (εστιατόρια, bars, κλπ). Από το 1992 υπήρξε μερική απελευθέρωση των εντός των πλοίων παρεχόμενων υπηρεσιών.

Άλλα σημαντικά θέματα καθοριζόμενα από την πολιτεία είναι οι αποκαλούμενες άδειες σκοπιμότητας (άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων και τα δρομολόγια (ώρες και ημέρες αναχώρησης). Σε κανένα εκ των παραπάνω κανόνων δεν εμπίπτει η επιβατηγός και οχηματαγωγός ναυτιλίας ελληνικών πλοίων σε αμιγώς διεθνείς γραμμές (π.χ. Ελλάδας - Ιταλίας), όπου τόσο οι τιμές όσο και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εντός των πλοίων, καθώς και η επιλογή δρομολογίων είναι παντελώς απελευθερωμένα. Πρέπει όμως να σημειωθεί, ότι σε δρομολόγια όπου ένα μέρος τους μόνο θεωρείται διεθνής γραμμή (π.χ. Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα), το τμήμα του δρομολογίου που αφορά στην εσωτερική γραμμή (π.χ. Πάτρα - Ηγουμενίτσα) εμπίπτει στον έλεγχο του Υ.Ε.Ν.

Η λειτουργία των ακτοπλοϊκών πλοίων διέπεται από τον Κ.Δ.Ν.Δ. και σειρά άλλων διαταγμάτων, το πλέον πρόσφατο των οποίων είναι το Π.Δ. 684/17.9.76. Η δρομολόγηση μεταξύ ελληνικών και άλλων μεσογειακών λιμένων ρυθμίζεται με απλούστερες διατυπώσεις από το Ν.Δ. 288/11.11.69.

2.4. Κοινοτική νομοθεσία

«Προνόμιο Ακτοπλοΐας» («Cabotage») είναι η πρακτική, σύμφωνα με την οποία ένα κράτος διατηρεί αποκλειστικά για πλοία που ανήκουν στο νηολόγιο του, το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτία μεταξύ των λιμανιών του κράτους αυτού.

Ο υπ' αριθμόν 3577/92 κανονισμός της ΕΟΚ (ο «κανονισμός») απαιτεί τη σταδιακή κατάργηση του cabotage. Με την εφαρμογή του κανονισμού, κάθε πλοίο με σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορεί, να παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιας, διαμετακόμισης σε λιμάνια οποιουδήποτε κράτους - μέλους, εφόσον όμως τα πλοία αυτά ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που τίθενται για τη θαλάσσια διαμετακόμιση, στο συγκεκριμένο κράτος - μέλος. Ο κανονισμός προβλέπει ότι το cabotage σε ηπειρωτικό έδαφος θα πρέπει να απελευθερωθεί εντελώς με την εξαίρεση των τακτικών γραμμών επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων (μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην ηπειρωτική χώρα) στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ακτών της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Γαλλίας οι οποίες απελευθερώθηκαν την 1^η Ιανουαρίου 1999. Ο κανονισμός ορίζει ως Cabotage σε ηπειρωτικό έδαφος τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή αγαθών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους μέλους, χωρίς ενδιάμεση στάση σε οποιοδήποτε νησί.

Ο κανονισμός περιέχει επίσης προβλέψεις για την απελευθέρωση του «νησιωτικού» cabotage (το οποίο αφορά τη θαλάσσια διαμετακόμιση επιβατών ή τη μεταφορά αγαθών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο ηπειρωτικό κομμάτι και σε ένα ή περισσότερα νησιά ενός κράτους - μέλους ή μεταξύ λιμανιών που βρίσκονται σε νησιά ενός κράτους - μέλους). Το «νησιωτικό cabotage» στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ακτών της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Γαλλίας και στα Κανάρια νησιά, τις Αζόρες και τις Γαλλικές υπερπόντιες κτήσεις έχει απελευθερωθεί, με έναρξη ισχύος την 1^η Ιανουαρίου 1999, σε ορισμένες όμως εξαιρέσεις.

Υπό τους ισχύοντες στην Ελλάδα κανονισμούς για το cabotage, τις εσωτερικές γραμμές διαμετακόμισης επιβατών εκμεταλλεύονται αποκλειστικά πράκτορες πλοίων με ελληνική σημαία. Αυτή η προστασία πρόκειται να καταργηθεί σταδιακά και έχει επίσης προγραμματιστεί να παύσει η εφαρμογή της, αναφορικά με τις υπηρεσίες τακτικής μεταφοράς επιβατών και ναυτοπλοικών υπηρεσιών που λειτουργούν στις γραμμές εσωτερικού της Ελλάδας την 1^η Ιανουαρίου του 2004. Τότε αναμένεται να δοθεί το δικαίωμα πρόσβασης και σε άλλες πλοικτήτριες εταιρείες κρατών - μελών, υπό την προϋπόθεση ότι θα διαδέχονται άδεια εκμετάλλευσης της συγκεκριμένης γραμμής και δεδομένου ότι θα διαχειρίζονται πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους - μέλους και ότι θα συμμορφώνονται με όλες τις προϋποθέσεις που θέτει για τη θαλάσσια διαμετακόμιση αυτό το κράτος - μέλος.

3. Τύποι εταιρειών και πλοίων

Από πλευράς πλοιοκτησίας διακρίνονται δύο κύριες κατηγορίες:

1. **Ακτοπλοϊκές εταιρίες πολυμετοχικής βάσης:** Ανώνυμες ναυτιλιακές εταιρίες στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας αφού η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από συγκεκριμένη περιοχή. Οι Μινωϊκές Γραμμές είναι ένα παράδειγμα ακτοπλοϊκής πολυμετοχικής εταιρίας, ενώ παρόμοια παραδείγματα αποτελούν η ANEK, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, η Ρεθυμνιακή κ.α.

2. **Ιδιωτικές εταιρείες:** Ολιγομετοχικές εταιρίες, κυρίως του νομού Ν. 959/79 που ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες.

4. Ιδιαιτερότητες του κλάδου

Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από την κρατικά ελεγχόμενη εισοδο ανταγωνιστών στην αγορά, από το υψηλό κόστος εισόδου που οφείλεται στο τέλος χορήγησης των αδειών σκοπιμότητας και από τους κρατικά ελεγχόμενους ναύλους. Τουλάχιστον μέχρι το 2004 όπου αναμένεται η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς, ο ανταγωνισμός περιορίζεται στη δυνατότητα παροχής ορισμένων μη σημαντικών εκπτώσεων, στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, στο χρόνο των δρομολογίων κλπ.

ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΚΟΧ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
Ε/Γ-Ο/Γ ΑΝΟΙΚΤΑ	147	78.112	64.121
Ε/Γ-Ο/Γ ΚΛΕΙΣΤΑ	79	535.885	102.606
Ε/Γ ΤΑΧΥΠΛΟΑ	49	7.797	7.237
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	78	5.389	8.850
Φ/Γ - Ο/Γ	3	5.938	36
ΣΥΝΟΛΟ	356	633.122	182.850

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο
ΜΙΝΟΑΝ LINES



A. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

1. Γενικές πληροφορίες

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 25.5.72 με την επωνυμία «Μινωϊκές Γραμμές Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και διακριτικό τίτλο MINOAN LINES. Η δραστηριοποίηση της στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1974 με τη δρομολόγηση του πρώτου της πλοίου F/B MINOS στη γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου.

Η εταιρεία έχει έδρα το Δήμο Ηρακλείου Κρήτης (25^{ης} Αυγούστου 13, τηλ.:081 - 330.301) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο ανώνυμων εταιρειών με αριθμό 11314/70/B/86/27. Η διάρκεια της έχει οριστεί μέχρι το 2052 με δυνατότητα παράτασης.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, κύριος σκοπός της Εταιρείας, είναι η αγορά και εκμετάλλευση πλοίων κατάλληλων για την ασφαλή μεταφορά προσώπων και πραγμάτων και μάλιστα αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων παντός τύπου προς εξυπηρέτηση των γραμμών συγκοινωνίας, της Κρήτης - Πειραιά και των άλλων λιμανιών της επικράτειας καθώς επίσης και του εξωτερικού. Παράλληλα, η εταιρία μπορεί να συμμετάσχει σε άλλες εταιρίες με τους ίδιους στόχους και μάλιστα σε εταιρίες οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ίδρυση ή και εκμετάλλευση ξενοδοχείων ή άλλης μορφής ξενοδοχειακής επιχείρησης ή αγορά ή μίσθωση συγκοινωνιακών μέσων χερσαίων ή θαλάσσιων. Επίσης οι Μινωϊκές Γραμμές μπορούν να συμμετέχουν σε επιχειρήσεις που έχουν στόχο την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης.

Το 1996 ο κατασκευαστικός σκοπός της εταιρίας τροποποιήθηκε ώστε να περιλαμβάνει και τις πρακτορεύσεις πλοίων καθώς και την ίδρυση και λειτουργία εταιριών ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης ή τη συμμετοχή σε προϋπάρχουσες και νεοϊδρυόμενες εταιρίες που επιδιώκουν τους αυτούς σκοπούς. Σημειώνεται ότι η Γενική Συνέλευση των μετόχων της εταιρίας την 16.5.99 αποφάσισε τη διεύρυνση του σκοπού της ώστε να περιλαμβάνει τη συμμετοχή της σε εταιρίες παροχής αεροπορικών μεταφορών με κτήση ή μίσθωση αεροσκαφών.

Όρισμένοι ιστορικοί σταθμοί της εταιρίας

1972: Ίδρυση Μινωϊκών Γραμμών (25 Μαΐου 1972)

1974: Αγορά του F/B MINOS το οποίο στις 5 Ιουλίου ξεκινά το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο της Κρήτης.

1981: Εγκαινιάζεται η δραστηριοποίηση των Μινωϊκών Γραμμών στη διεθνή αγορά της Αδριατικής Θάλασσας με το F/B EL GRECO, το οποίο αρχίζει τακτικά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Ανκόνα Ιταλίας.

1986: Για να ικανοποιήσουν την τεράστια αύξηση στη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ Πειραιά και Κρήτης οι Μινωϊκές Γραμμές δρομολογούν το Ro/Ro AGIA GALINI το οποίο μεταφέρει μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα , υγεία , βυτιοφόρα και εύφλεκτα φορτία.

1989: Οι Μινωϊκές Γραμμές αγοράζουν στο Ηράκλειο Κρήτης το κτίριο όπου στεγαζόταν προπολεμικά η Εθνική Τράπεζα και το οποίο

είχε καταστραφεί από βομβαρδισμούς κατά τη διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου. Η εταιρία επανέφερε το κτίριο στην αρχική του μορφή συμβάλλοντας έτσι στην ανάπλαση και αξιοποίησή των ιστορικών κτιρίων του Ηρακλείου. Το 1994 στεγάστηκαν στο κτίριο αυτό η διοίκηση και όλες οι υπηρεσίες της εταιρίας.

1993: Αρχίζει η εκτέλεση πενταετούς επενδυτικού προγράμματος με τη ναυπήγηση στη Νορβηγία του High speed ferry ARETOUSA, 11^{ου} πλοίου και ναυαρχίδας του στόλου των Μινωϊκών Γραμμών.

1998: Η εταιρία εισάγει τις μετοχές της στη κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών αντλώντας παράλληλα νέα κεφάλαια ύψους 15 δις δρχ. περίπου για τη χρηματοδότηση των νέων επενδυτικών της προγραμμάτων.

Ανακεφαλαιώνοντας, οι Μινωϊκές Γραμμές είναι σήμερα η μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρία στην Ελλάδα με στόλο 10 επιβατικών οχηματαγωγών πλοίων. Η εταιρία έχει σαφή διεδνή προσανατολισμό δρομολογώντας μεγάλο μέρος του στόλου της στις γραμμές της βορείου Αδριατικής, γεγονός που της επιτρέπει να εισπράττει ένα μεγάλο μέρος των εσόδων της σε συνάλλαγμα μειώνοντας έτσι την έκθεσή της στο συναλλαγματικό κίνδυνο που είναι υπαρκτός λόγω των υποχρεώσεων της από τη σύναψη δανείων σε συνάλλαγμα για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων της σε νέα σύγχρονα πλοία. Ακόμα, οι Μινωϊκές Γραμμές προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών σε όλες τις αγορές που δραστηριοποιούνται έχοντας καθιερώσει το όνομά τους ανάμεσα στις κορυφαίες και πλέον ασφαλείς εταιρίες της επιβατηγού

ναυτιλίας της Μεσογείου. Από την άλλη μεριά οι Μινωϊκές Γραμμές αποτελούν σήμερα ένα δυναμικό όμιλο εταιριών ο οποίος εκτός από τη δραστηριοποίηση του στην επιβατηγό ναυτιλία σε όλη σχεδόν την ελληνική επικράτεια και στο χώρο της Αδριατικής εξαπλώνεται δυναμικά σε παρεμφερείς δραστηριότητες καθώς και στο χώρο των τηλεπικοινωνιών και τηλεματικών εφαρμογών υψηλής τεχνολογίας.

Κοινωνική - πολιτιστική προσφορά

Αναπόσπαστο στοιχείο της επιχειρηματικής φιλοσοφίας της Εταιρίας είναι η παροχή ενίσχυσης στις κοινωνικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου. Οι Μινωϊκές Γραμμές αναγνωρίζοντας τον κοινωνικό ρόλο που πρέπει να διαδραματίζει μια μεγάλη και επιτυχημένη εταιρία στο μέτρο που τα οικονομικά της στοιχεία το επιτρέπουν, έχουν συμμετάσχει συστηματικά καθ' όλη τη διάρκεια της παρουσίας τους σε πολλές πολιτιστικές και κοινωνικές εκδηλώσεις και έχουν συνδράμει πολλά κοινωφελή και φιλανθρωπικά ιδρύματα. Το σύνολο των κοινωνικών παροχών της εταιρίας για το 1998 ανήλθε σε 539,4 εκατ. δρχ. και αφορούσε κυρίως:

- χορηγίες και δωρεές σε ιδρύματα, πολιτιστικούς συλλόγους και ενώσεις
- χορήγηση υποτροφιών
- ενίσχυση του προγράμματος νομαρχιακής αυτοδιοίκησης για την τουριστική προβολή της Κρήτης
- χορηγίες σε αθλητικά σωματεία

- προσφορά ιατρικού μηχανήματος καθώς και ενίσχυση των σκοπών της UNICEF.

Επίσης οι Μινωϊκές Γραμμές χορήγησαν μεγάλο αριθμό δωρεάν εισιτηρίων για τη μετακίνηση ασθενών και απόρων καθώς και εκπτώσεις εισιτηρίων σε σωματεία πολιτιστικές και κοινωνικές οργανώσεις.

Προστασία Περιβάλλοντος

Η εταιρία αποδεικνύοντας την οικολογική της ευαισθησία έχει συμμετάσχει κατά καιρούς σε εκστρατείες υποστήριξης σχετικών με το περιβάλλον δραστηριοτήτων σε συνεργασία με φορείς όπως η HELMERA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος) και ο «Σύλλογος Μελέτης και Προστασία Μεσογειακής Φώκιας Monachus - Monachus».

Η εταιρία τηρεί με σχολαστικότητα τις διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Αναφορικά με πρόσφατο γεγονός θαλάσσιας ρύπανσης, η εταιρία αρνείται κάθε ευθύνη για την πρόκληση της. Σημειώνεται ότι σε βάρος της εταιρίας έχει καταλογισθεί η πρόκληση ρύπανσης στη θαλάσσια περιοχή του κεντρικού λιμένος Πειραιώς, την 18.97 από το πλοίο «ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ». Προκειμένου να επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου η εταιρία κατέθεσε εγγυητική επιστολή ύψους 10 εκατ. δρχ. στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, το οποίο πάντως δεν έχει επιβάλλει μέχρι στιγμής κάποιο πρόστιμο σε βάρος της.

Περιγραφή αντικειμένου εργασιών

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 10 Ε/Γ - Ο/Γ σκάφη συνολικής χωρητικότητας 13.500 επιβατών και 6000 αυτοκινήτων, με δυνατότητα εναλλακτικών φορτώσεων σε Ι.Χ. και Φ/Γ οχήματα. Τα

πλοία δρομολογούνται στο Αιγαίο και Ιόνιο Πέλαγος καθώς και στην Αδριατική, εκτελώντας δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

Ο κύκλος εργασιών της Εταιρίας κατά αγορά δραστηριοποίησης εξελίχθηκε την περίοδο 1994-98 ως εξής:

Ανάλυση κύκλου εργασιών (σε εκατ. Δρχ.)						
	1994	1995	1996	1997	1998	1998
Ναύλοι εξωτερικού	14.674	14.270	15.135	17.469	23.738	54,9%
Εμπορική εκμετάλλευση εξωτερικού	3.675	3.872	4.097	4.574	6.122	14,2%
Λοιπά έσοδα εξωτερικού	142	1.320	332	306	1.912	0,4%
Σύνολο εσόδων εξωτερικού	18.491	8.463	19.564	22.349	30.051	69,5%
Ναύλοι εσωτερικού	8.477	8.212	10.959	10.690	11.427	26,4%
Εμπορική εκμετάλλευση εσωτερικού	1.187	1.166	1.506	1.445	1.647	3,8%
Λοιπά έσοδα εσωτερικού	27	119	258	76	108	0,2%
Σύνολο εσόδων εσωτερικού	9.690	9.497	12.723	12.211	13.182	30,5%
Σύνολο κύκλου εργασιών	28.181	27.960	34.560	34.560	43.234	100%

i. Δρομολόγια εσωτερικού

Πειραιά - Ηράκλειο

Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη

ii. Δρομολόγια εξωτερικού

Πάτρα - Ανκόνα

Πάτρα - Βενετία

Β. Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μετά από 25 χρόνια συνεχούς παρουσίας στην ελληνική και διεθνή επιβατηγό ναυτιλία, οι Μινωϊκές Γραμμές έχουν καθιερωθεί ως η πλέον δυναμικά εξελισσόμενη εταιρία στις αγορές που δραστηριοποιείται. Παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και διατηρώντας το στόλο τους σε πολύ καλή κατάσταση έχουν κερδίσει την εμπιστοσύνη του ελληνικού και διεθνούς επιβατικού κοινού.

Οι Μινωϊκές Γραμμές διατηρούν τα παρακάτω μερίδια αγοράς στις γραμμές της Αδριατικής:

Κίνηση Μινωϊκών Γραμμών Ελλάδας Ιταλίας (1998)						
	Κίνηση Μινωϊκών Γραμμών			Μερίδιο Αγοράς Μινωϊκών Γραμμών		
	Επιβάτες	Αυτοκίνητα	Φορτηγά	Επιβάτες	Αυτοκίνητα	Φορτηγά
Αγκώνα	249.163	69.899	32.701	35,6%	37,7%	23,5%
Βενετία	259.010	62.134	29.553	74,3%	75,2%	68,2%
Σύνολο Βορρά	508.173	132.033	62.254	48,5%	49,2%	34,1%

Συγκεκριμένα ο παραπάνω πίνακας δείχνει ότι οι Μινωϊκές Γραμμές απορροφούν το 48,5% της κίνησης επιβατών, περίπου το 50% της κίνησης των αυτοκινήτων και πάνω από το ένα τρίτο της κίνησης φορτηγών της Βορείου Ιταλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι Μινωϊκές Γραμμές δραστηριοποιούνται τουλάχιστον μέχρι σήμερα στην πιο απαιτητική αγορά της βόρειας Ιταλίας (Αγκώνα και Βενετία) δεδομένου ότι τα χαρακτηριστικά του στόλου της εταιρίας (ταχύτητα, μεταφορική δυνατότητα κ.λπ.) αξιοποιούνται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο στη

αγορά αυτή που ταυτόχρονα είναι πολύ πιο προσοδοφόρα από την αγορά της νότιας Ιταλίας.

Γ. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

1. Δραστηριότητα - κύκλος εργασιών

Ο κύκλος εργασιών της εταιρίας προέρχεται από τη δραστηριοποίηση της τόσο σε γραμμές εσωτερικού όσο και σε διεθνείς γραμμές. Η ανάλυση και η αξιολόγηση της δραστηριότητας εκάστου των παραπάνω τομέων στη διάρκεια της περιόδου 1994-98 παρουσιάζεται στα επόμενα τμήματα

1.1 Προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης εσόδων

Η διαμόρφωση του κύκλου εργασιών της εταιρίας σε κάθε χρήση επηρεάζεται από σειρά παραγόντων οι σημαντικότεροι των οποίων είναι όχι κατ' ανάγκη σε σειρά σπουδαιότητας οι εξής:

(i) Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα σαφώς επηρεάζει την κίνηση των πλοίων της εταιρίας και στις δύο γραμμές (εσωτερικού και εξωτερικού). Ιδιαίτερα όμως στις γραμμές εσωτερικού επιπλέον παίζει η τάση καδιέρωσης τουριστικών πακέτων που οδηγούν την τουριστική πελατεία του εξωτερικού απευθείας στη Κρήτη μέσω πτήσεων charters.

(ii) Η δραστηριοποίηση σε νέες γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού συνεισφέρει όπως είναι φυσικό θετικά στη διαμόρφωση των εσόδων καθώς και στην υποκατάσταση τυχόν απωλειών σε άλλες γραμμές όπως άλλωστε έδειξε η απολύτως

επιτυχημένη εμπειρία από τη δραστηριοποίηση της εταιρίας από το 1996 στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Ηρακλείου.

(iii) Ο όγκος του διεθνούς εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς οι εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στα τελευταία χρόνια σε χώρες βόρεια της Ελλάδας έχουν καθιερώσει την Αδριατική ως μία από τις σημαντικότερες αν όχι τη σημαντικότερη οδό εξυπηρέτησης του εμπορίου της χώρας μας με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(iv) Η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί η εταιρία και η οποία σε ότι αφορά τις γραμμές εσωτερικού ουσιαστικά εκπορεύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) ενώ στις γραμμές εξωτερικού διαμορφώνεται μέσα από τις συνθήκες του ανταγωνισμού. Ειδικότερα αξίζει να αναφερθούν τα εξής:

- Στα δρομολόγια εσωτερικού το Υ.Ε.Ν. κάθε χρόνο καθορίζει το ποσοστό αύξησης των υποχρεωτικών τιμών στα εισιτήρια από τη γ' θέση έως την εσωτερική καμπίνα α' θέσης ενώ για τις υπόλοιπες θέσεις οι τιμές εισιτηρίων είναι ελεύθερες μέχρι κάποιο ανώτατο «πλαφόν» σε σχέση με το τιμολόγιο της γ' θέσης.
- Αντίθετα στις γραμμές της Αδριατικής οι τιμές διαμορφώνονται από παράγοντες όπως ο αριθμός των εταιριών που δραστηριοποιούνται στις γραμμές αυτές, η δυναμικότητα, η ποιότητα και η ανταγωνιστικότητα των πλοίων που αυτές δρομολογούν, η οικονομική ευρωστία που διαθέτουν καθώς και η μακροπρόθεσμη στρατηγική που αυτές οι εταιρείες έχουν χαράξει για την επέκτασή τους στις γραμμές αυτές.

Σημειώνεται τέλος ότι καθώς ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα- περίπου 70% των πωλήσεων πραγματοποιείται τους μήνες Ιούνιο έως Σεπτέμβριο τυχόν μεταβολές στους ναύλους κατά την περίοδο αυτή ασκούν σημαντική επίδραση στη διαμόρφωση του κύκλου εργασιών της εταιρίας για το σύνολο της χρήσης.

Τα έσοδα της Εταιρείας σε ξένα νομίσματα ως παράγοντας προστασίας από συναλλαγματικές κινδύνους.

Ένα σημαντικό μέρος των εσόδων της Εταιρείας προέρχεται από συνάλλαγμα, το οποίο εισπράττεται από τις δραστηριότητες της στις αγορές του εξωτερικού. Συγκεκριμένα, τα έσοδα σε συνάλλαγμα προέρχονται στην πλειοψηφία τους από πωλήσεις εισιτηρίων στο εξωτερικό, μέσω του δικτύου πρακτορείων που οι Μινωικές Γραμμές διαθέτουν στην Ευρώπη. Τα έσοδα των Μινωικών γραμμών από ναύλους σε συνάλλαγμα κατά το 1998, ανήλθαν στο 37% των συνολικών ναύλων εξωτερικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι η πολυνομισματική μορφή των εσόδων της Εταιρείας δημιουργεί συναλλαγματική προστασία με χαμηλό χρηματοοικονομικό κόστος, αφού όλα τα μακροπρόθεσμα δάνεια της Εταιρείας είναι πολυνομισματικής μορφής (multi-currency).

Εμπορική εκμετάλλευση στόλου

Τα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση του στόλου, κατά την εκτέλεση των δρομολογίων, αναφέρονται στις εσωτερικές εισπράξεις των πλοίων. Αναλυτικά συμπεριλαμβάνουν τις εισπράξεις από τα εστιατόρια, μπαρ, καταστήματα καθώς και από τα καζίνο τα οποία είναι

εγκατεστημένα στα πλοία που δραστηριοποιούνται στις γραμμές του εξωτερικού (δρομολόγια Αδριατικής).

Η πολύ υψηλή ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών επί των πλοίων της Εταιρείας, σε συνδυασμό με την άριστη συντήρηση του στόλου, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αυξημένες εσωτερικές εισπράξεις, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά (18%) στη διαμόρφωση των συνολικών εσόδων της Εταιρείας από την εκμετάλλευση του πλοίου.

Εποχικότητα εσόδων

Τα έσοδα όλων των ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά και στις γραμμές της Αδριατικής παρουσιάζουν εποχικότητα, η οποία συνδέεται με την τουριστική κίνηση. Έτσι και τα έσοδα των Μινωικών Γραμμών παρουσιάζουν διακυμάνσεις ανάλογα με την περίοδο και συγκεκριμένα από τον Ιούνιο μέχρι και το Σεπτέμβριο περίπου του έτους. Οι πλέον προσοδοφόροι μήνες είναι αυτοί της θερινής περιόδου, ενώ αυξημένη κίνηση παρατηρείται και κατά την περίοδο του Πάσχα και των Χριστουγέννων.

Από τις γραμμές εσωτερικού, το δρομολόγιο Πειραιάς- Ηράκλειο αποτελεί, σε κάποιο βαθμό, εξαίρεση σε ότι αφορά την εποχικότητα της κίνησης. Έτσι, ενώ κατά τους θερινούς μήνες παρατηρείται σημαντική αύξηση της κίνησης, σε γενικές γραμμές η ζήτηση χαρακτηρίζεται ικανοποιητική καθ' όλη τη διάρκεια του έτους λόγω της συνεχούς διακίνησης κατοίκων της Κρήτης από και προς την πρωτεύουσα αλλά και της μεγάλης εμπορευματικής κίνησης του νησιού. Πρέπει να σημειωθεί ότι η Εταιρεία έχει σχεδιάσει τα δρομολόγια της Κρήτης έτσι ώστε τα πλοία της γραμμής αυτής (F/B N. KAZANTZAKIS ΚΑΙ F/B

KING MINOS) να ταξιδεύουν κατά τις νυκτερινές ώρες και να φθάνουν στα λιμάνια προορισμού τους νωρίς το πρωί, αναχωρώντας απ' αυτά αργά το απόγευμα κάθε μέρας. Έτσι, οι ταξιδιώτες μπορούν να εκμεταλλευθούν όλες τις εργάσιμες ώρες της ημέρας χωρίς να χρειάζεται να διανυκτερεύσουν στην Αθήνα ή στο Ηράκλειο.

Σε ότι αφορά τις γραμμές της Αδριατικής, σημαντική εποχικότητα παρουσιάζουν στην κίνηση επιβατών και ΙΧ. αυτοκινήτων, η οποία κορυφώνονται κατά τους θερινούς μήνες. Αντίθετα, η κίνηση φορτηγών διατηρείται σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δεδομένου ότι η μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων συνδέεται με διακίνηση εμπορευμάτων, η οποία δεν παρουσιάζει σοβαρές διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του χρόνου.

Κόστος εκμετάλλευσης πλοίων- περιθώριο μικτού κέρδους

Η εκτίμηση της Εταιρείας ήταν ότι το περιθώριο μικτού κέρδους, που είχε παραμείνει επί μια τριετία σταθερά στο επίπεδο του 40%, θα βελτιωνόταν σταδιακά καθώς η δρομολόγηση των δυο νέων High Speed Ferries θα αναβαθμίσει την αποδοτικότητα του στόλου, μέσω δυνατότητας εκτέλεσης καθημερινών αναχωρήσεων, από το λιμάνι της Πάτρας προς την Ιταλία.

Έτσι το 1998, ενώ ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας αυξήθηκε κατά 25% περίπου σε σχέση με την προηγούμενη χρήση, το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων αυξήθηκε, μόλις κατά 10% με αποτέλεσμα το μικτό κέρδος της χρήσης να διαμορφωθεί στο επίπεδο των 20,6 δις. δρχ., ήτοι ποσοστό 48% επί του κύκλου εργασιών, έναντι 14 δις. δρχ. το 1997 και ποσοστό 41% επί του συνολικού κύκλου εργασιών. Η

εξέλιξη των μεγεθών που απαρτίζουν το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων και η ποσοστιαία διαμόρφωση του παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες:

ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ			
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ	1996	1997	1998
Δαπάνες προσωπικού	8.175,7	8.721,7	9.330,6
Καύσιμα – Λιπαντικά	4.564,4	4.808,8	4.916,6
Τρόφιμα – Ποτά – αφορ. Είδη	2.774,6	2.838,1	3.473,8
Λιμενικά έξοδα κλπ.	1.422,6	1.634,3	1.952,2
Συντηρήσεις – επισκευές	1.048,4	1.097,2	1.396,8
Ασφάλιστρα	572,1	438,0	450,5
Διάφορα υλικά	332,0	305,8	380,2
Λοιπά έξοδα	551,4	647,2	719,1
ΣΥΝΟΛΟ	19.441,4	20.491,1	22.619,8
Κύκλος εργασιών	32.286,9	34.560,3	43.233,7
Περιθώριο μικτού κέρδους	39,8%	40,7%	47,7%

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ			
ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ	1996	1997	1998
Δαπάνες προσωπικού	42,1%	42,6%	41,2%
Καύσιμα- Λοπαντικά	23,5%	23,5%	21,7%
Τρόφιμα- ποτά - αφορ. Είδη	14,3%	13,9%	15,4%
Λιμενικά έξοδα κλπ.	7,3%	8,0%	8,6%
Συντηρήσεις - επισκευές	5,4%	5,4%	6,2%
Ασφάλιστρα	2,9%	2,1%	2,0%
Διάφορα υλικά	1,7%	1,5%	1,7%
Λοιπά έξοδα	2,8%	3,2%	3,2%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

Γενικά λειτουργικά έξοδα

Τα έξοδα διοίκησης, ως ποσοστό του κύκλου εργασιών παρουσιάζονται ελαφρά αυξημένα από το 1995 και μετά, γεγονός απόλυτα δικαιολογημένο καθώς η εταιρεία επιδιώκει την

αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της διοικητικής της υποδομής προσλαμβάνοντας νέα στελέχη και υιοθετώντας σύγχρονες μηχανογραφικές και επικοινωνιακές εφαρμογές

Επισημαίνεται ωστόσο ότι τα έξοδα διάθεσης έχουν παραμείνει σε όλη τη διάρκεια της περιόδου σταθερά στο 13% του κύκλου εργασιών.

Τα μη κοστολογηθέντα έξοδα αντιπροσωπεύουν τις δαπάνες που δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο ακινησίας των πλοίων. Αν και τα έξοδα αυτά εμφανίζουν μεγάλη διακύμανση μεταξύ των χρήσεων, δεν αντιπροσωπεύουν συνήθως ποσοστό άνω του 1% του κύκλου εργασιών.

Έκτακτα έσοδα- έξοδα

Περιλαμβάνονται κυρίως οι πιστωτικές και χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές, οι αναλογούσες σε κάθε χρήση επιχορηγήσεις παγίων επενδύσεων και οι αποσβέσεις συναλλαγματικών διαφορών δανείων για κτήση παγίων. Η ανάλυση τους παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

(σε εκατ. Δρχ.)	1994	1995	1996	1997	1998
Έκτακτα και ανόργανα έσοδα	245	341	573	361	855
Έκτακτα κέρδη	0	2	1	1.483	1.515
Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	121	78	62	56	125
Έσοδα από προβλέψεις προηγ. Χρήσεων	8	20	0	2	133
ΣΥΝΟΛΟ	374	441	637	1.902	2.628
Έκτακτα και ανόργανα έξοδα	331	455	80	228	683
Έκτακτα ζημίες	13	19	2	1	1
Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	111	146	153	274	440
Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	14	11	0	250	300
ΣΥΝΟΛΟ	469	631	236	753	1.423
ΕΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	-95	-190	401	1.149	1.204

Τα έκτακτα κέρδη των χρήσεων 1997 και 1998 αφορούν σε καθαρά κέρδη που προέκυψαν από την πώληση των πλοίων ΑΡΙΑΔΝΗ (1997) και ΚΝΩΣΟΣ / ΦΑΙΣΤΟΣ (1998).

Δίκτυο πωλήσεων

Α. Γραμμές Εσωτερικού

- η εταιρεία διαθέτει κεντρικά πρακτορεία σε ιδιόκτητα κτίρια στο Ηράκλειο και τον Πειραιά.
- Η εταιρεία εκπροσωπείται από οκτώ (8) λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων, για τη λιμενική εξυπηρέτηση και την εκπροσώπηση της Εταιρείας, οι οποίοι είναι και οι κεντρικοί πράκτορες για έκδοση εισιτηρίων και φορτωτικών έχοντας άμεση συνεργασία με τα γραφεία ταξιδιών της περιοχής τους.
- Η εταιρεία συνεργάζεται με 1.000 περίπου γραφεία ταξιδιών σε όλη την επικράτεια.
- Η εταιρεία διαθέτει δικό της σύστημα κρατήσεων θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, όπως προβλέπει η νομοθεσία, με ON-LINE σύνδεση των κεντρικών της πρακτορείων με όλους τους λιμενικούς πράκτορες. Επιπλέον, αρκετά γραφεία ταξιδιών έχουν συνδεθεί ON-LINE με το σύστημα κρατήσεων της εταιρείας, με προοπτική να συνδεθούν σταδιακά όλα τα συνεργαζόμενα γραφεία.
- Η εταιρεία διαθέτει από 10ετίας μηχανογραφημένο σύστημα ελέγχου εισιτηρίων (back-office) με το οποίο επιτυγχάνεται αφ' ενός η άμεση ενημέρωση σχετικά με τα εισιτήρια των επιβατών που

ταξίδευαν, αφ' ετέρου η έκδοση των εκκαθαρίσεων στα γραφεία ταξιδίων ανά 15νθήμερο για την έγκαιρη είσπραξη των απαιτήσεων της εταιρίας.

Β. Γραμμές Εξωτερικού

Η Α.Ν.Ε. Μινωικές Γραμμές έχει υπογράψει δύο συμβάσεις διαχείρισης των πλοίων της, αφενός με την «ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ Ε.Π.Ε.» (EUROPEAN TRUST AGENCIES L.T.D.- E.T.A.) με έδρα την Αθήνα, η οποία εκπροσωπείται νόμιμα από τον κ. Παντελή Σφηνιά και αφετέρου με την «EUROPEAN THALASSIC AGENCIES -SHIPPING MANAGMENT- CONSULTANS S.A.» με έδρα τον Παναμά και νόμιμο εκπρόσωπο επίσης τον κ. Παντελή Σφηνιά.

Η Ε.Τ.Α. έχει τα κεντρικά της γραφεία στην Αθήνα με δικό της σύστημα κρατήσεων και γραφείο επιβατών στο κέντρο της Αθήνας για έκδοση εισιτηρίων και μεταφορά των επιβατών με λεωφορεία από - προς Πάτρα. Εκπροσωπείται από έξι (6) λιμενικούς πράκτορες στα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων και έχει 14 κεντρικούς πράκτορες σε ευρωπαϊκές χώρες. Συνεργάζεται επίσης με 35.000 περίπου πράκτορες στην Ευρώπη και 1.500 στην ελληνική επικράτεια, ενώ υπάρχουν κεντρικοί πράκτορες στις χώρες Κύπρο- Ισραήλ και Η.Π.Α.

Η Ε.Τ.Α. έχει ON-LINE σύνδεση στο σύστημα κρατήσεων με όλους τους λιμενικούς πράκτορες και τους κεντρικούς πράκτορες της Ευρώπης και διαθέτει από 10ετίας μηχανογραφημένο σύστημα ελέγχου (back-office) παρόμοιο των γραμμών εσωτερικού.

Η εταιρεία χρησιμοποιεί τον επιβατικό σταθμό στη Βενετία για τη λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων της και την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων. Είναι ο μοναδικός σταθμός σε όλα τα λιμάνια, με εξοπλισμό που ικανοποιεί και τον πιο απαιτητικό επιβάτη (snack-bar, καφετέρια- mini market, χώρος για άτομα με ειδικές ανάγκες κτλ).

Επενδύσεις 1994-1998

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας οι Μινωικές Γραμμές υλοποίησαν ένα πολύ εντατικό και μεγαλόπνοο επενδυτικό πρόγραμμα με έναρξη την ναυπήγηση του H/S/F ARETOUSA, το οποίο παραδόθηκε το καλοκαίρι του 1995. Αυτή ήταν η μέχρι τότε μεγαλύτερη επένδυση της Εταιρείας και ανήλθε στα 22 δις. δρχ.

Το 1994 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του ιδιόκτητου κτιρίου επί της οδού 25^{ης} Αυγούστου 17, στο Ηράκλειο Κρήτης, όπου στεγάζονται έκτοτε οι κεντρικές υπηρεσίες της Εταιρείας. Το κόστος της κατασκευής του κλασσικού αυτού κτιρίου ανήλθε στα 662,5 εκατ. δρχ.

Μετά από την επιτυχία του H/S/F ARETOUSA στις γραμμές της Αδριατικής, οι Μινωικές Γραμμές προχώρησαν το 1996 στην παραγγελία δύο ακόμα High Speed Ferries, των H/S/F IKARUS και PASIPHAΕ συνολικού κόστους 56 περίπου δις. δρχ. και τα τρία αυτά πλοία συνέβαλαν ώστε οι Μινωικές γραμμές να διαθέτουν σήμερα έναν από τους πολυτελέστερους, ταχύτερους, πλέον σύγχρονους και ασφαλέστερους στόλους επιβατικών οχηματαγωγών της Μεσογείου.

Οι επενδύσεις των Μινωικών Γραμμών σε άλλες εταιρείες ανέρχονται στο τέλος του 1995 σε 435 εκατ. δρχ., ενώ στο τέλος του '98

αυξήθηκαν στο 3.748 εκατ. δρχ. Οι συμμετοχές της Εταιρείας στο τέλος κάθε χρήσης έχουν ως εξής:

Έτος	Εταιρεία	Μετοχές	% συμμετοχής	Ποσό
1995	• Minoan Cruises A.N.E.	33.500	50,00%	335.000.000
	• Forthnet A.E.	100.000	40,00%	100.000.000
	Σύνολο Συμμετοχών			435.000.000
1996	• Minoan Cruises A.N.E.	71.000	50,72%	710.000.000
	• Minoan Change A.E.	14.850	99,00%	148.500.000
	• Forthnet A.E.	250.000	50,00%	250.000.000
	Σύνολο Συμμετοχών			1.108.500.000
1997	• Minoan Cruises A.N.E.	81.143	51,52%	811.430.000
	• Minoan Change A.E.	14.850	99,00%	148.500.000
	• Minoan Lines highspeed Ferries N.E.	2.370.000	54,04%	2.370.000.000
	• Forthnet A.E.	250.000	40,00%	250.000.000
	Σύνολο Συμμετοχών			3.579.930.000
1998	• Minoan Cruises A.N.E.	81.143	51,52%	811.430.000
	• Minoan Changes A.E.	15.000	100,0%	150.000.000
	• Minoan Lines Highspeed ferries N.E.	2.370.000	54,04%	2.370.000.000
	• Σερές Ελληνικά Ναυτιλιακό Επιχ. Α.Ε.	700	70,00%	7.000.000
	• Forthnet A.E.	410.000	40,00%	410.000.000
	Σύνολο Συμμετοχών			3.748.430.000

Ειδικότερα, Η εταιρεία με στόχο την επέκταση των εργασιών της σε παρεμφερείς κλάδους τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, διέδωσε το 1995 για τη συμμετοχή της κατά 50% στην ίδρυση της Α.Ν.Ε. MINOAN CRUISES το ποσό των 335. εκατ. δρχ. και για την κατά 40% συμμετοχή της στην ίδρυση της Α.Ε. FOTHNET το ποσό των 100 εκατ. δρχ.

Το 1996 ίδρυσε την εταιρεία MINOAN CHANGE Α.Ε. με μετοχικό κεφάλαιο 150 εκατ. δρχ. και παράλληλα συμμετείχε στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών Α.Ν.Ε. MINOAN CRUISES και Α.Ε. FOTHNET με το ποσό των 375 εκατ. δρχ. και 150 εκατ. δρχ., αντίστοιχα.

Το 1997 διέδωσε το ποσό των 2,4 δις. δρχ. για τη συμμετοχή της κατά 54,04% στο ιδρυτικό μετοχικό κεφάλαιο της MINOAN LINES

HIGHSPEED FERRIES N.E. και το ποσό των 101 εκατ. δρχ. για την αύξηση της συμμετοχής της σε 51,52% στη MINOAN CRUISES A.N.E.

Τέλος, το 1998 συμμετείχε με το ποσό των 160 εκατ. δρχ. στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της FORTHNET A.E.

Συνοπτικά, το σύνολο των επενδύσεων που πραγματοποίησε η εταιρεία την περίοδο 1994-98 παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΕΙΔΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	1994	1995	1996	1997	1998	ΣΥΝΟΛΟ
Γήπεδα - Οικόπεδα	0	0	73	0	95	168
Κτίρια και τεχνικά έργα	834	87	19	0	0	940
Πλοία	1.153	22.234	768	30.007	32.056	86.219
Μεταφορικά μέσα	0	0	0	0	0	0
Έπιπλα & Εξοπλισμός	185	37	60	85	50	416
Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση	0	0	0	0	5.936	5.936
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΩΝ	2.172	22.358	919	30.092	38.138	93.679
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	0	435	674	2.471	169	3.748
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	2.172	22.793	1.593	32.564	38.306	97.427

Σημειώνεται ότι το ποσό των 32 δισ. δρχ. που διατέθηκε το 1998 για επενδύσεις σε πλοία αφορά στην παραλαβή του νεότευκτου H/S/F Pasiphae.

Ανάλυση Οικονομικής κατάστασης

Η εξέλιξη των μεγεθών του Ισολογισμού της Εταιρείας την περίοδο 1994-1998 εφαρμόζεται στον επόμενο πίνακα:

ΧΡΗΣΗ (σε εκατ. δρχ.)	1994	1995	1996	1997	1998
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Αναπι/στα έξοδα εγκατάστασης	289	344	18	292	2.547
Ασώματα Πάγια	0	96	183	192	278
(Μείον Συσσωρευμ. Αποσβέσεις)		0	37	66	118
ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΑ ΑΣΩΜΑΤΑ ΠΑΓΙΑ	0	96	147	126	159
ΕΝΣΩΜΑΤΑ ΠΑΓΙΑ					
Πλοία	26.793	49.027	49.794	77.351	107.220
(Μείον Συσσωρευμ. Αποσβέσεις)	14.873	16.725	18.716	18.848	18.621
Λοιπά πάγια	6.466	1.849	5.495	4.941	7.820
(Μείον Συσσωρευμ. Αποσβέσεις)	218	353	526	684	708
ΑΝΑΠΟΣΠΑΣΤΑ ΕΝΣΩΜΑΤΑ ΠΑΓΙΑ	18.167	33.798	36.047	62.760	95.710
Συμ/χές σε Συνδ/νές Επιχειρήσεις		435	1.109	3.580	3.748

Λοιπές Μακροπρόθεσμες Επιχειρήσεις	2	2	5	5	4
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	18.169	34.331	37.308	66.470	99.622
Αποθέματα	1.022	968	940	1.123	1.183
Πρακτορεία (Πελάτες)-Γραμμάτια εισπρ.	1.172	1.361	1.627	2.233	4.023
Αξίες εισπρακτέες	1.352	1.111	1.603	420	2.453
Λοιπές Απαιτήσεις	216	425	2.233	375	725
Χρεόγραφα	145	148	107	78	100
Διαθέσιμα	563	602	278	1.540	3.194
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΩΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	4.470	4.615	6.807	6.774	11.677
ΜΕΤΑΒΛΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΙΚΟΥ	274	402	397	231	209
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	23.202	39.691	44.530	73.767	114.054
ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Μετοχικό κεφάλαιο	6.671	6.671	9.339	14.008	17.732
Διάφορα από έκδοση μετοχών υ/ άρτιο	2.910	2.910	5.581	912	12.579
Διαφορές αναπρós. & επιχόρηγ. Επενδ.	410	2.242	2.174	4.310	4.215
Αποθεματικά Κεφαλ. & Κέρδη εις Νέον	4.642	5.071	6.788	9.713	15.001
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	14.632	16.893	23.882	28.943	49.525
Διαφορές ενοποίησης					
Δικαιώματα μειοψηφίας					
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛ. ΟΜΙΛΟΥ					
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	405	879	1.325	1.481	1.283
Μακροπρόθεσμα Δάνεια Τραπεζών	1.345	12.636	10.455	31.051	47.194
Λοιπές Μακρ/σμες Υποχρεώσεις		0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚ/ΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡ.	1.345	12.636	10.455	31.051	47.194
Προμηθευτές	576	613	824	719	1.217
Τράπεζες	316	2.593	1.432	3.164	1.909
Φόροι- Τέλη- Ασφαλιστικά Ταμεία	422	549	851	926	1.207
Μακρ. υποχρ. Πληρ. Στην επόμ. Χρήση	1.348	2.099	1.534	2.785	5.123
Μερίσματα Πληρωτέα	3.460	2.803	3.327	3.905	4.907
Λοιπές Υποχρεώσεις	580	533	696	649	1.580
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ/ΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡ.	6.702	9.190	8.663	12.148	15.943
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΑΘ.	118	94	205	144	108
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	23.202	36.691	44.530	73.767	114.054

Σχετικά με την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών της εταιρείας
επισημαίνονται τα εξής:

Έξοδα εγκατάστασης

Περιλαμβάνουν κυρίως συναλλαγματικές διαφορές από αποτίμηση
δανείων σε ξένο νόμισμα που χρησιμοποιήθηκαν για την απόκτηση

παγίων στοιχείων. Έτσι οι σημαντικές διαφοροποιήσεις που εμφανίζονται στον προηγούμενο πίνακα εξέλιξης της αναπόσβεστης αξίας των εξόδων εγκατάστασης στο τέλος των χρήσεων, 1996 και 1998 οφείλονται αντίστοιχα σε:

Α. αυξημένες πιστωτικές συναλλαγματικές διαφορές που προέκυψαν από την αποτίμηση των μακροπρόθεσμων δανείων για την αγορά του F/B ARETOUSA και

Β. Σε υψηλές χρεωστικές συναλλαγματικές διαφορές που προέκυψαν, κατά την αποτίμηση των νέων δανείων για την απόκτηση των πλοίων ΙΚΑΡΟΣ και ΠΑΣΙΦΑΗ, λόγω της αναπροσαρμογής της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής το Μάρτιο του 1998.

Δ. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

1. Μέτοχοι

Οι Μινωικές Γραμμές είναι πολυμετοχική εταιρεία με ευρεία διασπορά μετοχών. Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζεται το σύνολο των μετόχων κατά τάξη μετοχών και ποσοστό μετοχικού κεφαλαίου πριν την παρούσα αύξηση, βάσει των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης της 16.5.1999

Από	Έως	Σύνολο Μετοχών	Ποσοστό	Σύνολο Μετοχών	Ποσοστό
1	1.000	30.447	90,6%	4.233.255	17,91%
1.001	5.000	2.384	7,1%	5.217.966	22,07%
5.001	10.000	461	1,4%	3.264.270	13,81%
10.001	20.000	190	0,6%	2.564.861	10,85%
20.001		140	0,4%	8.361.648	35,37%
ΣΥΝΟΛΟ		33.622	100,0%	23.642.000	100,00%

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικό της εταιρείας, πριν την τροποποίηση του από την έκτακτη γενική συνέλευση των μετοχών της 23.11.97 κανένας μέτοχος δεν μπορούσε να κατέχει παραπάνω από το 1% του συνόλου των μετοχών της Εταιρίας. Εν όψει της εισαγωγής των μετοχών των Μινωικών Γραμμών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, το σχετικό άρθρο καταργήθηκε με απόφαση της παραπάνω γενικής συνέλευσης.

Σημειώνεται ότι τα μέλη του Δ.Σ. και τα διευθυντικά στελέχη της εταιρείας κατέχουν συνολικά 252,391 μετοχές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 1,1% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

2. Διοίκηση - Διεύθυνση εργασιών

Η σημερινή σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας, που εκλέχτηκε με απόφαση της Γ.Σ. των μετοχών της στις 16.5.1999, σύμφωνα με το υπ' αριθμό 111/17.599 Πρακτικό Δ.Σ., είναι η ακόλουθη:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ιδιότητα	Λήξη θητείας
1.	Κληρονόμος Κων/νος	Πρόεδρος	Τακτική Γ.Σ. 2000
2.	Κουλεντάκης Εμμανουήλ	Αντιπρόεδρος	Τακτική Γ.Σ. 2002
3.	Βαβουράκης Μιχαήλ	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2001
4.	Μακράκης Στυλιανός	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2000
5.	Μακρυδάκης Σταύρος	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2001
6.	Μαμαλάκης Κων/νος	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2001
7.	Νικολαΐδης Παναγιώτης	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2001
8.	Ξεκινάκης Ιωάννης	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2000
9.	Σαρρής Στυλιανός	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2002
10.	Σερπετσιδάκης Νικόλαος	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2002
11.	Σμπώκος Ιωάννης	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2002
12.	Φρουδάκης Ευάγγελος	Μέλος	Τακτική Γ.Σ. 2000

Την εταιρεία εκπροσωπούν οι κ.κ. Κληρονόμος, Πρόεδρος Δ.Σ. και Π. Κασαπάκης, Γενικός Διευθυντής. Σημειώνεται ότι όλα τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου συμμετέχουν σε επιτροπές, οι οποίες συγκαλούνται και συνεδριάζουν εβδομαδιαίως ή και τακτικότερα, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

Οι επιτροπές επεξεργάζονται ειδικά θέματα που απασχολούν την εταιρεία και με τον τρόπο αυτό, διευκολύνουν τη λειτουργία του Δ.Σ. και το καδιστούν επιτελικό όργανο.

Τα ανώτατα διευθυντικά στελέχη των Μινωικών Γραμμών εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα:

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ				
Α/Α	Ονοματεπώνυμο	Θέση	Έναρξη Συνεργασίας	Σπουδές
1	Κασαπάκης Παναγιώτης	Γενικός Διευθυντής	21.06.1976	Πτυχιούχος Α.Σ.Ο.Ε.Ε.
2	Μανιαδάκης Αντώνης	Αρχιπλοίαρχος	04.08.1987	Δίπλωμα πλοίαρχου Α΄ Τάξεως Master of Science in International Shipping
3	Χαδιάρκος Ηλίας	Αναπληρωτής Γ. Δ/ντής	01.08.1994	B.A. Economics, M.A. Economics & M.B.A. Financial Management
4	Πολλάκης Ευάγγελος	Αρχιμηχανικός	09.02.1987	Απόφοιτος Δημ. Σχολής Μηχανικών Ε.Ν
5	Αντωνάτου-Ορφανού Μαρίνα	Δ/ντρια Μηχ/σης	07.09.1992	B.A. Computer Science & M.S. Operations Research
6	Βασιλοκωνσταντάκης Γεώργ	Διευθυντής Οικονομικού	25.02.1991	Πτυχιούχος Α.Σ.Ο.Ε.Ε
7	Ζουράρης Μιχάλης	Διευθυντής Εφοδιασμού	01.07.1976	Πτυχιούχος Α.Σ.Ο.Ε.Ε.
8	Μπουλούκας Γεώργιος	Διευθυντής F+B	01.03.1996	Απόφοιτος Σχολής Τουριστικών Επαγγελματιών
9	Νέγκας Αντώνιος	Διευθυντής Προσωπικού	10.02.1988	Πτυχιούχος Α.Β.Σ.Π.
10	Ράλλης Ιωάννης	Διευθυντής Πωλήσεων	16.05.1975	Απόφοιτος Λυκείου

3) Συμμετοχές μελών του Δ.Σ. στη Διοίκηση ή /και στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι εταιρίες των οποίων το διοικητικό συμβούλιο ή/ και το μετοχικό κεφάλαιο συμμετέχουν μέλη του Δ.Σ. των Μινωϊκών Γραμμών.

A/A	Όνοματεπώνυμο	Εταιρία που συμμετέχει	Θέση στο Δ.Σ	% συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο
1	Κληρονόμος Κων	Forthnet A.E Minoan Flying Dolphins A.N.E Minoan Lines Highspeed Ferries N.E. Air Greece A.A.E.	Πρόεδρος Πρόεδρος Πρόεδρος Αντιπρόεδρος	0% 0% 0% 0%
2	Κουλεντάκης Ερμαν	Minoan Flying Dolphins A.N.E Minoan Lines Highspeed Ferries N.E. Μινωϊκές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε	Μέλος Μέλος Μέλος	0% 0% 0%
3	Μαμαλάκης Κων/νος	Αγροκτήματα Μαμαλάκη Α.Ε Κων/νος Μαμαλάκης & ΣΙΑ Ο.Ε Minoan Change A.E FORTHNET A.E	Πρόεδρος & Δ Σύμβουλος Μέλος Μέλος	25% 80% 0% 0%
4	Ξενικάκης Ιωάννης	Ι. Ξενικάκης Α.Ε Γ & Ι Ξενικάκης Α.Ε. Μινωϊκές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε Ενημέρωση Α.Ε Air Greece A.A.E.	Πρόεδρος Δ/νων Σύμβουλος Μέλος Μέλος Μέλος	93% 50% 0% 12% 0%
5	Σμπώκος Ιωάννης	Μινωϊκές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε Air Greece A.A.E Ολύμπιος Ζεϋς Α.Ε Παραγωγή Γαστρονομικών Προϊόντων Α.Ε Δαφνίλα Α.Ε Αγάπη Μπητής Α.Ε Ασημένια Ακτή Α.Ε. Πλάκα Α.Ε Αντλαντίς Α.Ε.Τ.Ε Candia Α.Ε Κουτουλουφάρι Α.Ε. Τεχνική Τουριστική Α.Ε. ΕΒΓΗ Α.Ε Ξενοδοχεία Κρήτης	Πρόεδρος Μέλος Αντιπρόεδρος Αντιπρόεδρος Μέλος Αντιπ. & Δ. Συμβ Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος Δ/νων Σύμβουλος	0% 0% 0% 10% 0% 10,1% 11% 11% 15% 15% 0% 0% 0% 0%
6	Φρουδάκης Ευάγγελος	Minoan Change A.E Γεώργιος και Μαρία Φρουδάκη Α.Ε.Ξ & Τ.Ε Ευάγγελος Φρουδάκης Α.Ε.Ξ. & Τ.Ε	Πρόεδρος Πρόεδρος Πρόεδρος	0% 49% 70%
7	Σαρρής Στυλιανός	Μινωϊκές Κρουαζιέρες Α.Ν.Ε	Μέλος	0%
8	Σερπετσιδάκης Νίκος	Minoan Change A.E	Αντιπρόεδρος	0%

Τα μέλη του Δ.Σ της Εταιρίας δηλώνουν ότι δεν είναι μέτοχοι με ποσοστό μεγαλύτερο του 10%, ούτε ασκούν διοικητική επιρροή, ούτε έχουν οποιαδήποτε σχέση με άλλες εταιρίες οι οποίες αναφέρονται στο κεφάλαιο περί Συνδεδεμένων Εταιριών.

Επιπλέον ουδεμία επιχειρηματική σχέση υφίστανται μεταξύ της εταιρίας και των εταιριών στα Δ.Σ των οποίων συμμετέχουν τα Μέλη του Δ.Σ. πλην αυτών που αναφέρονται στο κεφάλαιο περί Συνδεδεμένων Εταιριών.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη του μέσου όρου του προσωπικού της Εταιρίας κατά την τελευταία πενταετία

Πίνακας Προσωπικού (1994-1998)						Αμοιβές προσ. 1998
	1994	1995	1996	1997	1998	
Προσωπικό Ξηράς	122	122	116	116	116	
Επιστ. Προσωπικό Ξηράς	40	40	46	51	53	
Σύνολο προσωπικού Ξηράς	162	162	162	167	169	1.412 εκατ. δρχ.
Τεχνίτες συνεργείου	8	8	8	8	8	129 εκατ. δρχ.
Αξιωματικοί	160	170	170	128	123	
Κατώτερο πλήρωμα	1040	1130	1130	859	823	
Σύνολο προσωπικού Πλοίων	1200	1300	1300	987	946	9.453 εκατ. δρχ.
Σύνολο προσωπικού Εταιρίας	1370	1370	1470	1162	1123	

Επισημαίνεται η άριστη συνεργασία μεταξύ της διοίκησης και του συνόλου του προσωπικού που αποτελεί πηγή δημιουργικότητας και συνεχούς προόδου. Το κλίμα αυτό η Εταιρία είναι διατεθειμένη να το διατηρήσει και στο μέλλον καθώς αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη πορεία της.

Στα πλαίσια της προσπάθειας της διοίκησης για περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης του ανθρώπινου δυναμικού διοργανώνονται σε συνεχή βάση, εκτεταμένα προγράμματα επιμόρφωσης του προσωπικού σε θέματα ποιότητας στην παροχή υπηρεσιών και σε σύγχρονα χρηματοοικονομικά θέματα.

Ταυτόχρονα έχουν μηχανογραφηθεί πλήρως όλες οι παραγωγικές μονάδες ξηράς καθώς και τα πλοία ενώ καταβάλλονται διαρκείς προσπάθειες για την περαιτέρω αναβάθμιση των πληροφοριακών τους συστημάτων.

ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Οι Μινωϊκές Γραμμές συμμετείχαν στις 31.12.98 στο μετοχικό κεφάλαιο των ακόλουθων εταιριών

	MINOAN CRUISES A.E	FORTHNET A.E	MINOAN CHANGE A.E	MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES N.E	CERES ΕΛΛ. ΝΑΥΤ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε
Μετοχικό κεφάλαιο	1.574.770.000	1.025.000.000	150.000.000	4.385.934.000	3.010.000.000*
Ποσοστό συμμετοχής	51,52 %	40%	100%	54,04%	70%
Κόστος κτήσης συμμετοχής	811.430.000	410.000.000	150.000.000	2.370.000.000	2.107.000.000
Λογ. αξία συμ/χής 31.12.1998	851.113.077	569.151.618	167.695.880	2.540.535.121	2.111.733.051

*Σημειώνεται ότι στις 30.12.1998 η εταιρία ΣΕΡΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε πραγματοποίησε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 3 δις δρχ. με αποτέλεσμα αυτό να ανέρχεται στις 31.12.98 σε 3.010 εκατ. δρχ. Η ανωτέρω αύξηση καταβλήθηκε το 1999 και γι αυτό το λόγο παρουσιάζεται σαν οφειλόμενο κεφάλαιο στον Ισολογισμό της μητρικής εταιρίας την 31.12.98 το ποσό που της αναλογεί.

Εντός του 1999 η εταιρία απέκτησε συμμετοχή 51,52% στο μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης αεροπορικής εταιρίας «Αερογραμμές Ελλάδος - Αεροδρόμους», η οποία δραστηριοποιείται με το όνομα «AIR GREECE» στις γραμμές που συνδέουν αεροπορικά την Κρήτη με την υπόλοιπη Ελλάδα (κυρίως Αθήνα - Θεσσαλονίκη). Η απόκτηση του ποσοστού αυτού από την εταιρία πραγματοποιήθηκε μέσω της συμμετοχής της στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της AIR GREECE κατά την

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

α) Ελληνική Εταιρία Τηλ/νιων και Τηλεματικών Εφαρμογών Α.Ε.
(FORTHnet)

Ε. ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η στρατηγική ανάπτυξης της εταιρίας στα 25 και πλέον χρόνια λειτουργίας της έχει στηριχθεί πάνω στους εξής βασικούς άξονες: συνεχείς επενδύσεις σε νέα και σύγχρονα πλοία, διατήρηση του υψηλού επιπέδου παρεχομένων υπηρεσιών, εφευρετικότητα στην οργάνωση ανάπτυξης των δρομολογιακών γραμμών και τέλος δημιουργία ενός σύγχρονου και εκτεταμένου δικτύου πωλήσεων για την άμεση εξυπηρέτηση της πελατείας.

Η αταλάντευτα πιστή εφαρμογή της στρατηγικής αυτής έχει καθιερώσει εδώ και χρόνια τις ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ως την κορυφαία εταιρία της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες της Ευρώπης.

Το νέο πλάνο ανάπτυξης της εταιρίας στηρίζεται σε ένα ευέλικτο και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο προσαρμοζόμενο στις ανάγκες της αγοράς και στις συνθήκες που διαμορφώνονται από τις κινήσεις του ανταγωνισμού.

Οι βασικοί κατευθυντήριοι άξονες πάνω στους οποίους στηρίζεται η στρατηγική της εταιρίας αποβλέπουν στην επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

- Διατήρηση της πρωταγωνιστικής θέσης της εταιρίας στις γραμμές που δραστηριοποιείται με παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικής της ικανότητας
- Διεύρυνση των ηγετικών μεριδίων που έχει κατακτήσει στις αγορές της Αδριατικής και της ακτοπλοΐας
- Είσοδος σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες στο πλαίσιο του χώρου των μεταφορών και του τουρισμού, προκειμένου να αποκτήσει τη δυνατότητα να προσφέρει στην πελατεία της υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών και ολοκληρωμένα τουριστικά πακέτα
- Ενίσχυση της αναπτυξιακής προσπάθειας των θυγατρικών της εταιριών με τη συμμετοχή στη χάραξη και υλοποίηση των επενδυτικών τους προγραμμάτων
- Ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών κινήσεων στο χώρο της ναυτιλίας πέραν των ορίων της ακτοπλοϊκής μεταφοράς
- Συμμετοχή σε νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται σε σύγχρονους τομείς της οικονομίας και παρουσιάζουν αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Η επιτυχής ολοκλήρωση των στόχων που έχει θέσει η εταιρία στο πλαίσιο του επιχειρησιακού της σχεδιασμού (businessplan), συνδέεται στενά με τα παρακάτω μέσα και επιδιώξεις:

- Τη σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων της ακτοπλοΐας, εκεί όπου οι ανάγκες το επιβάλλουν με νέα πλοία σύγχρονης παροχής

υπηρεσιών και θα βελτιώσουν την αποδοτικότητα και την κερδοφορία της εταιρίας

- Την δημιουργία νέων επικερδών δρομολογιακών γραμμών εντός και εκτός του εθνικού ακτοπλοϊκού χώρου

- Την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών που θεωρείται βέβαιο ότι θα προκύψουν λόγω των αναμενόμενων ανακατατάξεων στο χώρο της ακτοπλοΐας εξαιτίας της άρσης του Cabotage, μέσω συνεργασιών, εξαγορών και συγχωνεύσεων.

- Την στήριξη των θυγατρικών εταιριών και τη συμμετοχή στα επενδυτικά προγράμματα που σχεδιάζουν να υλοποιήσουν

Σε υλοποίηση των παραπάνω σχεδίων η εταιρία προχώρησε ήδη στο πρώτο τρίμηνο του 1999 αφενός στην απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής (51,52%) στην αεροπορική εταιρία AIR GREECE και αφετέρου στη συμμετοχή κατά 58,63% στο μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρίας MINOAN FLYING DOLPHINS που προέκυψε από τη συνένωση της θυγατρικής της MINOAN LINES HIGH SPEED FERRIES με την εταιρία CERES.

Σε δεύτερη φάση, η εταιρία έχει ήδη αναθέσει σε ναυπηγεία του εξωτερικού τη ναυπήγηση 4 νέων υπερσύγχρονων πλοίων τύπου HIGH SPEED FERRIES με σκοπό την αντικατάσταση τεσσάρων εκ των παλαιότερων πλοίων της

Το κόστος ναυπήγησης των τεσσάρων αυτών πλοίων πλησιάζει τα 400 εκατ. δολάρια ΗΠΑ και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες επενδύσεις που έχουν ποτέ πραγματοποιηθεί από ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία. Το επενδυτικό αυτό πρόγραμμα θα χρηματοδοτηθεί κατά 70%

(ήτοι 84 δις. δρχ. περίπου) από τραπεζικό δανεισμό, ενώ το υπόλοιπο 30% από ίδια κεφάλαια που θα προσέλθουν από την ήδη πραγματοποιηθείσα κατά την εισαγωγή στο χρηματιστήριο αύξηση μετοχικού κεφαλαίου και από τη νέα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που αποφασίστηκε από τη Γ.Σ της 16.5.99

Το υπόλοιπο των κεφαλαίων που θα αντληθούν από την παρούσα αύξηση θα χρησιμοποιηθεί για να καλύψει τις χρηματοδοτικές ανάγκες για

- την αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος στόλου
- τη συμμετοχή της εταιρίας στις αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου των θυγατρικών της εταιριών
- την κάλυψη αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης
- τη μείωση του τραπεζικού δανεισμού εφόσον κριθεί ότι είναι προς το συμφέρον και προς όφελος της εταιρίας

Στο διάστημα που θα μεσολαβήσει από την άντληση των κεφαλαίων μέχρι τη χρησιμοποίησή τους για τους παραπάνω λόγους η εταιρία με την οργάνωση και τις γνώσεις που διαθέτει θα αξιοποιήσει τα κεφάλαια αυτά κατά τον αποδοτικότερο τρόπο για την ίδια και τους μετόχους της.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ

Όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα η εταιρία κατά τη διάρκεια της πενταετίας 1994-98 διένειμε υψηλά μερίσματα που ανήλθαν σε ποσοστά από 47,1% έως 86,1% επί των καθαρών κερδών της

(σε εκατ. δρχ.)	1994	1995	1996	1997	1998
Κέρδη μετά από φόρους	5.028	3.097	4.919	6.667	10.036
Συνολικό μέρισμα	3.335,2	2.668,2	3.201,9	3.735,5	4.728,4
% επί των κερδών	66,3	86,1	65,1	56,0	47,1

Η εταιρία προτίθεται να ακολουθήσει ανάλογη μερισματική πολιτική δηλαδή να διανέμει στους μετόχους μέρισμα που, ως ποσοστό επί των μετά από φόρους κερδών της, θα ξεπερνά το εκ του νόμου προβλεπόμενο 35%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ANEK LINES



Α. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ "ANEK LINES"

1. Γενικές πληροφορίες

- Η εταιρεία ιδρύθηκε το έτος 1967 (ΦΕΚ. 201/10-4-67) με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης ΑΕ» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES».

- Η δραστηριοποίηση της ANEK στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου της Ε/Γ-Ο/Γ ΚΥΔΩΝ στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΚΡΗΤΗΣ.

- Η περίοδο από το 1971 μέχρι σήμερα υπήρξε μια περίοδος ραγδαίας εξέλιξης της εταιρείας που εκφράζεται με την απόκτηση και δρομολόγηση νέων πλοίων και την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων, των πωλήσεων και των κερδών της.

- Η ANEK σήμερα εκμεταλλεύεται 9 ιδιόκτητα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία.

- Έδρα της έχει οριστεί ο Δήμος Χανίων.

- Σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού της εταιρείας, οι σκοποί αυτής είναι:

(1) Η απόκτηση με αγορά ή ναυπήγηση ή με κάθε άλλο νόμιμο τρόπο και η εκμετάλλευση πλοίων οποιουδήποτε τύπου, ικανών για την ασφαλή μεταφορά προσώπων, εμπορευμάτων, πραγμάτων και οχημάτων δια θαλάσσης στο εσωτερικό και το εξωτερικό.

(2) Η εκμετάλλευση πλοίων και γενικά πλωτών μέσων, ιδιόκτητων ή μη, κάθε εθνικότητας και σημαίας, με ναύλωση ή με

οποιονδήποτε τρόπο γενικά (με προμήθεια ή συνεργασία με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο).

(3) Η απόκτηση ή εκμετάλλευση με κάθε νόμιμο τρόπο οποιαδήποτε φύσεως και μορφής Τουριστικών, Ξενοδοχειακών, Κτηνοτροφικών, Γεωργικών και Αλιευτικών Μονάδων και Επιχειρήσεων.

(4) Η ίδρυση ή εκμετάλλευση με οποιονδήποτε τρόπο επιχειρήσεων μετασκευής ή επισκευής πλοίων και λοιπών μεταφορικών μέσων, όπως και Βιομηχανικών Επιχειρήσεων γενικά και επιχειρήσεων μεταφοράς ξηράς.

(5) Η συμμετοχή σε εταιρείες κάθε φύσεως και μορφής που επιδιώκουν οποιονδήποτε από τους ανωτέρω σκοπούς, καθώς και η σύσταση κοινοπραξιών ή θυγατρικών εταιρειών οποιασδήποτε φύσεως με κάθε τρίτο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, Έλληνα ή αλλοδαπό, που επιδιώκουν κάποιον από τους ανωτέρω σκοπούς.

Οι σκοποί της ANEK όπως, αναφέρονται στο άρθρο 4 του καταστατικού της, δεν έχουν τροποποιηθεί κατά την τελευταία 5ετία.

2. Ιστορικό της εταιρείας

Η προσπάθεια για την ίδρυση της ANEK ξεκίνησε το 1966, με πρωτοβουλία του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων και ολοκληρώθηκε με την καθοριστική συμβολή του Σεβασμιότατου Μητροπολίτη Κισσάμου και Σελίνου κ. Ειρηναίου, καθώς και άλλων κοινωνικών παραγόντων του τόπου, με πρωταρχικό σκοπό η εταιρεία να υπηρετήσει την ασφαλή, άνετη και ταχύτατη μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων, με σύγχρονα και πολυτελή μέσα.

Η ιδέα ίδρυσης της ANEK προέκυψε από την διαπιστωθείσα ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα. Η ανάγκη αυτή διαπιστώθηκε με τον πλέον τραγικό τρόπο την 8/12/1966, όταν ένα ακατάλληλο F/B που εκτελούσε δρομολόγια στην γραμμή Πειραιάς- Χανιά, βυθίστηκε με τραγική συνέπεια τον πνιγμό 300 ατόμων.

Ιδιαίτερα πρέπει να τονισθεί ότι το παράδειγμα της ANEK μιμήθηκαν και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες λαϊκής συμμετοχής, που ιδρύθηκαν στη Κρήτη και σε άλλα νησιά με παρόμοιους σκοπούς, με αποτέλεσμα σήμερα να έχει αλλάξει ριζικά η παλαιότερη πολύ χαμηλή στάθμη της ακτοπλοΐας με την αγορά και δρομολόγηση κατάλληλων πλοίων από τις εταιρείες αυτές.

3. Κοινωνική - Πολιτιστική προσφορά της εταιρείας

Η εταιρεία από την ίδρυσή της, εκτός από την επιχειρηματική της δραστηριότητα, επιτελεί και μια πολυδιάστατη κοινωνική και πολιτιστική λειτουργία.

Στα πλαίσια των δυνατοτήτων της συμμετέχει στην ανθρωπίνη αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στην κοινωνία μας και ενισχύει τις προσπάθειες για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και την προβολή της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης.

Έτσι τη χρονιά που πέρασε, η εταιρεία μεταξύ άλλων:

1. Διέδωσε σημαντικό βαθμό εισιτηρίων για τη διακίνηση με τα πλοία της ασθενών με οικονομικά προβλήματα.

2. Ενίσχυσε οικονομικά οικογένειες πληρωμάτων με προβλήματα υγείας.

3. Ενίσχυσε ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα.

4. Συμμετείχε στη βράβευση μαθητών που πρότευσαν στο Διαγωνισμό της Μαθηματικής Εταιρείας.

5. Βοήθησε την πραγματοποίηση αθλητικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων

6. Έδωσε την δυνατότητα σε μαθητές σχολών του εμπορικού ναυτικού να πραγματοποιήσουν τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια και να κάνουν την πρακτική τους άσκηση στα πλοία της.

4. Αντικείμενο εργασιών - Γραμμές στις οποίες έχει δρομολογηθεί ο στόλος της ANEK.

Ο στόλος της ANEK αποτελείται σήμερα από 9 Ε/Γ-Ο/Γ πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές γραμμές και σε γραμμές Ελλάδας- Ιταλίας. Τα πλοία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν (ανά απλή διαδρομή) περίπου 14.500 επιβάτες και 4.900 επιβατηγά (ΙΧ) αυτοκίνητα. Όσον αφορά το συνδυασμό μεταφοράς φορτηγών και ΙΧ αυτοκινήτων, τα πλοία της ANEK μπορούν να μεταφέρουν συγχρόνως, κατά ανώτατο όριο, περίπου 670 φορτηγά οχήματα (μέσου μήκους 16,5 μέτρων) και 635 ΙΧ επιβατηγά αυτοκίνητα.

A. ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

- Γραμμή Πειραιώς- Χανίων
- Γραμμή Πειραιώς- Ηρακλείου

- Γραμμή Κισσάμου - Ατικυθήρων - Κυθύρων - Ν. Πελοποννήσου

B. ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

- Γραμμή Πάτρα- Αγκώνα
- Γραμμή Πάτρα - Τρεγέστη

B. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

1. Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

A. Γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας

Η πλήρης απελευθέρωση που υπάρχει στις γραμμές της Αδριατικής καθιστά δύσκολη την επιβίωση μη ανταγωνιστικών εταιρειών. Έτσι όλες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις γραμμές της Αδριατικής, έχουν προχωρήσει σε σταδιακές αναβαθμίσεις των στόλων τους.

Οι αναχωρήσεις γίνονται από την Πάτρα προς τα λιμάνια της Βόρειας Ιταλίας Αγκώνα και Τρεγέστη με ενδιάμεσους σταθμούς τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, προκειμένου να εξυπηρετηθεί η κίνηση της Βορείου Ελλάδος προς και από τα λιμάνια της Ιταλίας.

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια τα πλοία που δραστηριοποιούνταν στις γραμμές της Αδριατικής κάλυπταν την απόσταση Πάτρα-Αγκώνα, σε 30 περίπου ώρες, ενώ η μέση ηλικία τους ήταν περί τα 20 χρόνια. Ο έντονος ανταγωνισμός όμως που υπάρχει στις συγκεκριμένες γραμμές είχε σαν αποτέλεσμα να υποχρεωθούν οι εταιρείες να δρομολογήσουν νέα σύγχρονα πλοία με τα οποία μειώθηκε ο χρόνος ταξιδίων και βελτιώθηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες.

Η ANEK έχει δρομολογήσει στη γραμμή της Τεργέστης τα πολυτελή Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ και ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, ενώ στη γραμμή της Αγκόνα έχουν δρομολογηθεί από τα μέσα του 1997 νέα και πλήρως μετασκευασμένα πλοία της εταιρείας ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ. Τα πλοία αυτά, έχουν ευρύχωρους, πολυτελείς και λειτουργικούς χώρους και αναπτύσσουν ταχύτητα 23 κόμβων πραγματοποιώντας τη διαδρομή Πάτρα- Αγκόνα σε 23 ώρες.

Το αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων στην αγορά της Αδριατικής είναι η ραγδαία αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές, προς όφελος φυσικά των ταξιδιωτών, τουριστών και επαγγελματιών. Παράλληλα, η ζήτηση στην αγορά της Αδριατικής αναμένεται να αυξηθεί ακόμα περισσότερο λόγο της αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών και της μείωσης του χρόνου ταξιδιού που καθιστά τη μετακίνηση μέσω θαλάσσης από Ελλάδα προς Ευρώπη και αντίστροφα ασφαλέστερη, ανετότερη και οικονομικότερη της μετακίνησης μέσω του οδικού δικτύου των Βαλκανίων.

Β. Γραμμές Πειραιά - Κρήτης

Στη γραμμή Πειραιά - Χανιά σήμερα δραστηριοποιείται μόνο η ANEK, η οποία έχει δρομολογήσει στη γραμμή αυτή 2Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και καλύπτει το 100% της κίνησης αυτής.

Στη γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου η ANEK έχει δρομολογήσει 2Ε/Γ-Ο/Γ πλοία και υπολογίζεται ότι καλύπτει περίπου ποσοστό 24% της επιβατηγού κίνησης και το 40% της κίνησης φορτηγών αυτοκινήτων της γραμμής αυτής.

2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΑΥΤΩΝ.

Η ζήτηση των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς εκφράζεται, καταρχήν, με τον αριθμό των διακινούμενων επιβατών και οχημάτων. Παραθέτουμε κατωτέρω συνοπτικά, παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση αυτή και τα έσοδα των εταιρειών του κλάδου:

Α. Ο χρόνος μεταφοράς που δεν εξαρτάται μόνο από τη διανυόμενη απόσταση αλλά και από την ταχύτητα του μεταφορικού μέσου. Όσο μεγαλύτερος ο χρόνος μεταφοράς, τόσο περισσότερο η ζήτηση εκτρέπεται σε άλλα μέσα μεταφοράς.

Β. Η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και συγκεκριμένα, η συχνότητα, η ταχύτητα, η κανονικότητα, η ασφάλεια, η άνεση των επιβατών και η ακρίβεια των δρομολογίων. Τις προϋποθέσεις αυτές ασφαλώς ικανοποιούν τα πλοία του στόλου της ANEK. Η ποιότητα των παρεχομένων από την ANEK υπηρεσιών θα βελτιωθεί περαιτέρω με την προγραμματιζόμενη ναυπήγηση των δυο υπερσύγχρονων πλοίων που προβλέπεται ότι θα έχουν δρομολογηθεί μέχρι το τέλος του 2001(προ της κατάργησης του cabotage).

Γ. Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης όχι μόνο ξένων τουριστών προς την Ελλάδα αλλά και των Ελλήνων προς τις Ευρωπαϊκές χώρες, σε συνδυασμό με την τάση μεγάλου μέρους αυτών να ταξιδεύουν με τα αυτοκίνητά τους.

Δ. Ο όγκος του διεθνούς εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και οι εξελίξεις που έχουν

σημειωθεί τα τελευταία χρόνια σε χώρες βόρεια της Ελλάδας, που έχουν καθιερώσει την Αδριατική ως μια από τις σημαντικότερες, αν όχι τη σημαντικότερο οδό εξυπηρέτησης του εμπορίου της χώρας μας με αυτές τις χώρες.

Ε. Η γεωγραφική κατανομή της παραγωγής και της κατανάλωσης αγροτικών και Βιομηχανικών προϊόντων. Θετικό στοιχείο για την ANEK συνιστά το γεγονός ότι η κατανάλωση του μεγαλύτερου μέρους των γεωργικών προϊόντων της Κρήτης (κηπευτικά, λάδι, σταφίδα, πορτοκάλια κλπ) είναι η Ηπειρωτική Ελλάδα και οι χώρες του εξωτερικού καθώς επίσης και το γεγονός ότι η ζήτηση βιομηχανικών προϊόντων της νήσου καλύπτεται κυρίως από την Ηπειρωτική Ελλάδα και το εξωτερικό.

ΣΤ. Η τιμολογιακή πολιτική που ακολουθεί η εταιρεία και η οποία όμως σε ότι αφορά τις γραμμές εσωτερικού ουσιαστικά εμπορεύεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ στις γραμμές εξωτερικούς διαμορφώνεται από τις συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

3. ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ANEK ΚΑΤΑ ΑΓΟΡΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ.

Τα έσοδα της εταιρείας κατά την τελευταία 5ετία από τις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού διαμορφώθηκαν συνοπτικά, ως εξής:

ποσά σε εκατ. δραχμές.

ΕΤΟΣ	1993	1994	1995	1996	1997	Ποσοστό 97
Ναύλοι Εξωτερικού	9.087	10.480	8.042	8.129	12.595	46,97%
Εμπορική Εκμετάλλευση Εξωτερικού	2.158	2.359	2.161	2.309	2.947	10,99%
Λοιπά Έσοδα Εξωτερικού	15	41	35	35	207	0,77%
Σύνολο Εσόδων Εξωτερικού	11.260	12.880	10.238	10.473	15.749	58,73%
Ναύλοι Εσωτερικού	7.386	7.305	7.758	8.819	9.867	36,80%
Εμπορική Εκμετάλλευση εσωτερικού	891	884	936	1.133	1.191	4,44%
Λοιπά Έσοδα Εσωτερικού	6	62	4	2	8	0,03%
Σύνολο εσόδων Εσωτερικού	8.283	8.251	8.698	9.954	11.066	41,27%
Σύνολο Κύκλου Εργασιών	19.543	21.131	18.936	20.427	26.815	100,0%

Τα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση του στόλου κατά την εκτέλεση των δρομολογίων, περιλαμβάνουν εισπράξεις από εστιατόρια, bar, καταστήματα (συμπεριλαμβανομένων και των καταστημάτων αφορολόγητων ειδών στις γραμμές του εξωτερικού) καθώς και των καζίνο τα οποία είναι εγκατεστημένα στα πλοία που δραστηριοποιούνται στις γραμμές τους εξωτερικού.

Τα λοιπά έσοδα εσωτερικού και εξωτερικού αφορούν εισπράξεις από προμήθειες ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, πωλήσεις άχρηστου υλικού κτλ.

Η υψηλή ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών από τα πλοία της εταιρείας, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για αξιόλογες εσωτερικές εισπράξεις, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στη διαμόρφωση των συνολικών εσόδων της εταιρείας.

4. ΕΣΟΔΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Σημαντικό μέρος των εσόδων της εταιρείας προέρχεται από συνάλλαγμα το οποίο εισπράττεται από τις δραστηριότητες της, κυρίως

στις αγορές του εξωτερικού. Ειδικότερα, τα έσοδα σε συνάλλαγμα προέρχονται από πωλήσεις εισιτηρίων στο εξωτερικό, μέσω του δικτύου των πρακτορείων που η ANEK διαθέτει στην Ευρώπη και από τις εσωτερικές εισπράξεις (εμπορική εκμετάλλευση) από αλλοδαπούς τουρίστες που διακινούνται με τα πλοία της εταιρείας στις γραμμές Αδριατικής.

Τα επιτευχθέντα έσοδα της εταιρείας από τις γραμμές εξωτερικού το 1997 διαμορφώθηκαν στο ποσό των 15.749.435.342 δρχ. και αναλύονται (σε δραχμές και σε συνάλλαγμα), ως εξής:

ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ	72%
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΙΤΑΛΙΚΕΣ ΛΙΡΕΤΤΕΣ	12%
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ ΜΑΡΚΑ	11%
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ ΣΕΛΙΝΙΑ	3%
ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΛΟΙΠΑ ΞΕΝΑ ΝΟΜΙΣΜΑΤΑ	2%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

Η επίτευξη μέρους των εσόδων της ANEK σε συνάλλαγμα, της επιτρέπει να αντιμετωπίζει με επιτυχία συναλλαγματικούς κινδύνους από τη σύναψη δανείων σε ξένο νόμισμα για τη χρηματοδότηση των επενδύσεών της.

5. ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα μας έχει τη χαρακτηριστική ιδιομορφία της έντονης εποχικότητας, των πωλήσεων. Αυτό ισχύει και στην περίπτωση της ANEK.

Δεδομένου ότι η επιβατηγός ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως παγίων κεφαλαίων, ενώ συγχρόνως χαρακτηρίζεται από ανελαστικότητα

δαπανών (δαπάνες προσωπικού, ασφάλιστρα, καύσιμα - λιπαντικά, κλπ) όλους τους μήνες του έτους, η πραγματοποίηση πωλήσεων σε περιόδους μη αιχμής διευκολύνει την εταιρεία στην κάλυψη των εξόδων λειτουργία της.

Οι σημαντικότεροι από τους λόγους πραγματοποίησης σχετικά ικανοποιητικών πωλήσεων καθ' όλη την περίοδο του έτους, είναι οι εξής:

1. Στο εσωτερικό η εταιρεία δραστηριοποιείται σε γραμμές, με την πιο αξιόλογη επιβατική και εμπορευματική κίνηση (Χανιά, Ηράκλειο).

2. Στο εξωτερικό με ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική και σύγχρονα πλοία, κατόρθωσε να αποσπάσει σημαντικό μερίδιο στη διακίνηση των φορτηγών οχημάτων σε δωδεκάμηνη βάση, ενώ διατήρησε υψηλά ποσοστά πληρότητας σε επιβατική κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες.

6. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ANEK

1. Η εταιρεία λειτουργεί κεντρικά Πρακτορεία στον Πειραιά, την Αθήνα, το Ηράκλειο, τα Χανιά και το Ρέθυμνο.

2. Η ANEK συνεργάζεται με λιμενικούς Πράκτορες σε όλα τα λιμάνια προσέγγισης του στόλου της για τη λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων και την εκπροσώπηση της, οι οποίοι είναι και οι κεντρικοί Πράκτορες για έκδοση εισιτηρίων και φορτωτικών, έχοντας άμεση συνεργασία με τα γραφεία ταξιδίων της περιοχής τους.

3. Η εταιρεία συνεργάζεται με 600 περίπου ταξιδιωτικά γραφεία στην Ελληνική Επικράτεια.

4. Η εταιρεία έχει κεντρικούς πράκτορες (αντιπροσώπους) στη Γερμανία, Ελβετία, Αγγλία, Γαλλία, Αυστρία, Βέλγιο, Ολλανδία, Λουξεμβούργο, Ιταλία, Κύπρο, Σλοβενία, Κροατία Ουγγαρία, Τσεχία, Σλοβενία και Πολωνία, οι οποίοι συνεργάζονται με την πλειοψηφία των ταξιδιωτικών γραφείων της Ευρώπης.

7. ΠΑΓΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ANEK

ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ

Κατηγορία Παγίου	Αξία Κτήσης (31/12/92)	Προσθήκες Μειώσεις 1/1/93-31/12/97	Συνολική Αξία κτήσης (31/12/92)	Αποσβέσεις (31/12/92)	Αποσβέσεις (1/1/93- 31/12/97)	Σύνολο αποσβέσεων	Αναπόσβεστη Αξία (31/12/97)
Ενσωματωμένες ακίνητοποιήσεις							
Γήπεδα – Οικόπεδα	95	44	139	0	0	0	139
Κτίρια & Τεχνικά έργα	71	91	162	40	83	123	39
Μεταφορικά μέσα	3	0	3	2	1	3	0
Πλοία	22.968	20.510	43.478	5.132	4.912	10.044	33.434
Επιχ/σεις επενδ. Πλοίων Ν. 1262/82 ⁽¹⁾	1.850	0	1.850	0	0	0	1.850
Επιπλα & λοιπός εξοπλισμός	138	123	261	83	115	198	63
Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση		81	81	0	0	0	81
Σύνολο	25.125	20.849	45.974	5.257	5.111	10.368	35.606
Έξοδα εγκατάστασης							
Συναλλαγματικές Διαφορές Δανείων	264	74	337	70	-22	48	289
Λοιπά Έξοδα	3	72	75	1	16	17	58
Σύνολο	267	146	412	71	-6	65	347
Γενικό Σύνολο	25.392	20.995	46.386	5.328	5.105	10.433	35.953

8. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ANEK ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1993-1997

Κατά την περίοδο 1993-1997 η ANEK υλοποίησε εκτεταμένο επενδυτικό πρόγραμμα που αναλύεται ως εξής:

1) ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1993

Προσθήκη καμπινών Ε/Γ - Ο/Γ ΑΠΤΕΡΑ	486 εκατ. Δρχ.
Προσθήκες και βελτιώσεις λοιπών πλοίων	159 εκατ. Δρχ.
Λοιπές επενδύσεις (Ε/Γ - Ο/Γ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ κ.λ.π.)	645 εκατ. Δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ	1.290 εκατ. Δρχ.

2) ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1994

Ματασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ	420 εκατ. δρχ.
Προσθήκες και βελτιώσεις λοιπών πλοίων	223 εκατ. δρχ.
Λοιπές επενδύσεις	54 εκατ. δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ	697 εκατ. δρχ.

3) ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1995

Ολοκλήρωση μετασκευής του Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ	2.036 εκατ. δρχ.
Προσθήκες και βελτιώσεις λοιπών πλοίων	533 εκατ. δρχ.
Λοιπές επενδύσεις	49 εκατ. δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ	2.618 εκατ. δρχ.

4) ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1996

Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ Γ	4.635 εκατ. δρχ.
Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ II	4.419 εκατ. δρχ.
Βελτιώσεις λοιπών πλοίων	130 εκατ. δρχ.
Λοιπές επενδύσεις	29 εκατ. δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ	9.213 εκατ. Δρχ.

5) ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1997

Ολοκλήρωση μετασκευής του Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ Ι	3.875 εκατ. δρχ.
Ολοκλήρωση μετασκευής του Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ ΙΙ	4.084 εκατ. δρχ.
Προσθήκες και βελτιώσεις λοιπών πλοίων	172 εκατ. δρχ.
Λοιπές επενδύσεις	35 εκατ. δρχ.
ΣΥΝΟΛΟ	8.166 εκατ. Δρχ.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΝΕΚ

ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1993-1997 (1+2+3+4+5) 21.984 εκατ. δρχ.

Σημειώνεται ότι από τις παραπάνω επενδύσεις η εταιρία δεν έχει πραγματοποιήσει επενδύσεις σε ομόλογα, μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων ή μετοχές

Γ. ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

1. ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Στον κατωτέρω πίνακα, παρατίθεται ο αριθμός του προσωπικού που απασχολούσε η εταιρία κατά την περίοδο 1993-1997, καθώς και την 31/10/1998

Κατά το έτος 1996 παρατηρείται μείωση του αριθμού των εργαζομένων σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, γεγονός που οφείλεται στην πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ ενώ η αύξηση του αριθμού των εργαζομένων το 1997 οφείλεται κυρίως σε νέες προσλήψεις αξιωματικών και κατώτερου πληρώματος για την επάνδρωση των νέων πλοίων ΚΡΗΤΗ Ι και ΚΡΗΤΗ ΙΙ.

Από το επιστημονικό προσωπικό των 48 υπαλλήλων που απασχολούσε η εταιρία το 1997 ως προσωπικό ξηράς, οι 36 είναι πτυχιούχοι ΑΕΙ και 12 ΤΕΙ.

ΕΤΟΣ	1993	1994	1995	1996	1997	31/10/1998
Προσωπικό Ξηράς	90	90	87	89	88	99
Επιστ. Προσωπικό Ξηράς	49	50	50	48	48	49
Σύνολο Προσωπικού Ξηράς (Α)	139	140	137	137	136	137
Εργατοτεχνίτες Ημερομίσθιοι (Β)	17	18	18	16	17	17
Αξιωματικοί Πλοίων	141	141	126	115	135	135
Κατώτερο Πλήρωμα Πλοίων	803	803	724	664	769	769
Σύνολο Προσωπικού Πλοίων (Γ)	944	944	850	779	904	904
Σύνολο Προσωπικού Εταιρίας (Α+Β+Γ)	1.100	1.102	1.005	932	1.057	1.058

Η εταιρία από τον Απρίλιο του έτους 1998 έχει συντάξει Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας και Κατάστασης Προσωπικού ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του Ν. 3789/57 και έρχεται να συμπληρώσει την ατομική σύμβαση του μισθωτού.

Επισημαίνεται η άριστη συνεργασία μεταξύ της διοίκησης και του συνόλου του προσωπικού που αποτελεί πηγή δημιουργικότητας και συνεχούς προόδου. Το κλίμα αυτό η εταιρία προτίθεται να το διατηρήσει και στο μέλλον καθώς αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχημένη πορεία της.

Στα πλαίσια της προσπάθειας της διοίκησης για περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης του προσωπικού διοργανώνονται σε συνεχή βάση (από το έτος 1991) προγράμματα επιμόρφωσης του προσωπικού σε θέματα ποιότητας, παροχής υπηρεσιών, Ναυτιλιακού Marketing και σε σύγχρονα χρηματοοικονομικά θέματα.

2. ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Σύμφωνα προς το άρθρο 15 του καταστατικού της ANEK το Δ.Σ αυτής αποτελείται από 15 μέλη εκ των οποίων 11 εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων και 4 ορίζονται από τους μετόχους σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2190/1920. Σημειώνουμε ειδικότερα τα εξής:

α) ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου, Ειρηναίος Γαλανάκης μπορεί να ορίζει τον εαυτό του, β) Ο Δήμαρχος Χανίων ομοίως, γ) Ο Δήμαρχος Ρεδύμνης ομοίως, δ) ο Σύνδεσμος Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων μπορεί να ορίζει ένα μέλος του.

Ο Σύνδεσμος Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων έχει ορίσει ως μέλος του Δ.Σ το μέτοχο κ. Αλεξ. Περιβολάκη. Ο Δήμαρχος Ρεδύμνης δεν είναι μέτοχος και δεν συμμετέχει στο Δ.Σ της ANEK και η Γ.Σ. της εταιρίας εκλέγει άλλο μέλος στη θέση του. Για την τυπική ρύθμιση του θέματος, ύστερα από υπόδειξη του Νομικού ελεγκτή το Δ.Σ της εταιρίας θα προτείνει στην προσεχή Γ.Σ. την σχετική τροποποίηση του παραπάνω άρθρου του καταστατικού.

Τα παραπάνω μέλη του Δ.Σ και τα λοιπά μέλη που εκλέχθηκαν από τις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων την 28/6/98 και 2/8/98 συγκροτήθηκαν σε σώμα (την 10/8/98) ως εξής:

Πίνακας μελών Δ.Σ εταιρίας

Α/Α - ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΘΕΣΗ στο Δ.Σ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
1 Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Ειρηναίος Γαλανάκης	Πρόεδρος Δ.Σ	Μητροπολίτης Κισσάμου & Σελίνου
2 Ιωσήφ Βαρδινογιάννης του Ιωάννου	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ	Επιχειρηματίας
3 Εμμανουήλ Μαριακάκης του Αρτεμίου	Β' Αντιπρόεδρος Δ.Σ	Οικονομολόγος
4 Γεώργιος Τζανακάκης του Μιχαήλ	Γ' Αντιπρόεδρος Δ.Σ	Δήμαρχος Χανίων
5 Στυλιανός Ζαμπετάκης του Ιωάννου	Διευθύνων Σύμβουλος	Μηχανικός Συστημάτων Επιχειρηματίας
6 Κρίτων Μαραθάκης του Ανδρέα	Αναπλ. Διευθ. Σύμβουλος	Οικονομολόγος τ. Διευθυντής Συναλλάγματος Τραπέζης Ελλάδος
7 Αντώνιος Αγγελάκης του Γεωργίου	Μέλος Δ.Σ	Υπεύθυνος Πληροφορικής & Νέων Τεχνολογιών Μέσης Εκπαιδ. Χανίων
8 Δημήτριος Αγοραστάκης του Στεφάνου	Μέλος Δ.Σ	Ναυπηγός -Μηχανολόγος Μηχανικός
9 Μιχαήλ Γεωρβασάκης του Γεωργίου	Μέλος Δ.Σ	Επιχειρηματίας
10 Αντώνιος Δημητρακάκης του Εμμανουήλ	Μέλος Δ.Σ	τ. Διευθυντής Καταστήματος Εμπορικής Τραπέζης
11 Ευάγγελος Κλαψινός του Μάρκου	Μέλος Δ.Σ	Α' Μηχανικός Ε.Ν. (Καθηγητής σχολών Ε.Ν)
12 Ιωσήφ Μανουσιγιαννάκης του Εμμανουήλ	Μέλος Δ.Σ	Πολιτικός Μηχανικός
13 Αλέξανδρος Περιβολάκης του Βασιλείου	Μέλος Δ.Σ	Οικονομολόγος
14 Στυλιανός Σαριδάκης του Στυλιανού	Μέλος Δ.Σ	τ. Πλοίαρχος ANEK
15 Δημήτριος Σπυριδάκης του Μίνως	Μέλος Δ.Σ	Επιχειρηματίας

- Η θητεία των μελών του παραπάνω Δ.Σ. είναι τετραετής και θα λήξει 11 ημέρες μετά την τακτική Γ.Σ που θα γίνει για την έγκριση του Ισολογισμού της 31/12/2001.

- Η εταιρεία αναλαμβάνει εγκύρως υποχρεώσεις και γενικά εκπροσωπείται νομίμως με δύο υπογραφές εκ των οποίων η πρώτη είναι του προέδρου του Δ.Σ. και η δεύτερη του Διευθύνοντος Συμβούλου ή Γενικού Διευθυντή, σε απουσία δε ή κώλυμα αυτών,

των νομίμων αναπληρωτών τους. Οι παραπάνω υπογραφές τίθενται απαραίτητως κάτω από την εταιρική επωνυμία.

Α. Δικαίωμα πρώτης υπογραφής έχει ο πρόεδρος του Δ.Σ. Σεβασμιώτατου Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου, Ειρηνναίος Ταλανάκης.

Αποζημίωση Προεδρεύοντος Αντιπροέδρου	Δρχ. 16.280.328
Αποζημίωση Συνεδριάσεων Δ.Σ.	Δρχ. 9.276.320
Αποζημίωση Συμμετοχών σε επιτροπές	Δρχ. 16.465.823
Αποζημίωση εκτός έδρας και εξόδων ταξιδίων	Δρχ. 13.219.906
ΣΥΝΟΛΟ	Δρχ. 55.242.577

Οι παραπάνω αποζημιώσεις έχουν καταχωρηθεί στα έξοδα διοίκησης και έχουν επιβαρύνει τα αποτελέσματα της εταιρείας. Πέραν αυτών δεν υπάρχει ουδεμία άλλη επιβάρυνση της ANEK για τα μέλη του Δ.Σ., τα οποία δεν απασχολούνται ως μισθωτοί στην εταιρεία και δεν υπάρχουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ αυτών και της εκδότριας εταιρείας.

3. ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η διεύθυνση των εργασιών της εταιρείας ασκείται από έμπειρα στελέχη με πολύχρονη παρουσία στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, τα στοιχεία των οποίων παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα.

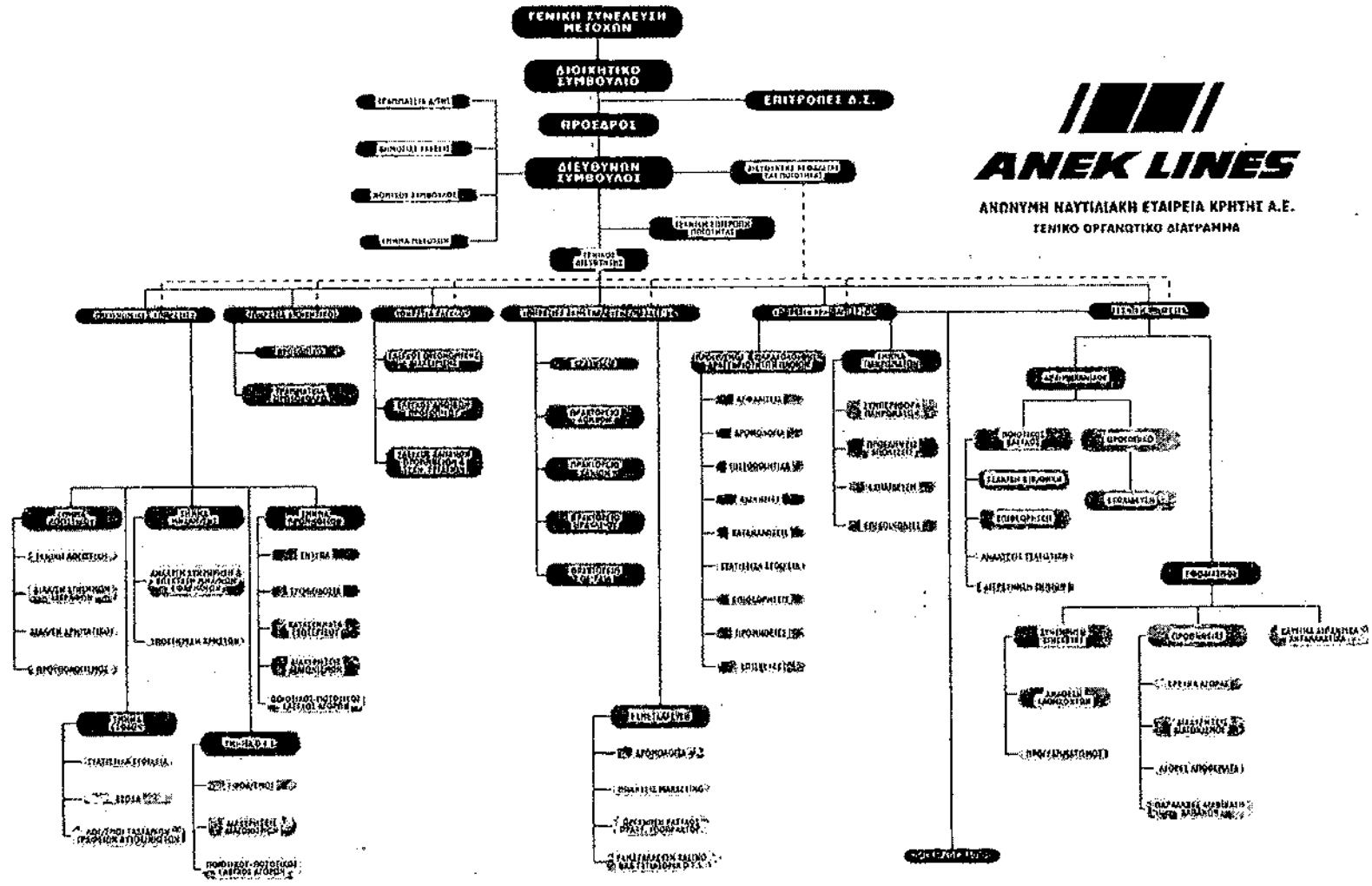
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΘΕΣΗ	ΕΝΑΡΞΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΣΠΟΥΔΕΣ
Φραγκογιάννης Παύλος	Γενικός Διευθυντής	2/7/1976	Πτυχιούχος ΑΣΟΕΕ
Μεσαρχάκης Κωνσταντίνος	Ανάπλ. Γεν. Διευθυντής Προϊστ. Οικ. Υπηρεσιών	29/7/1982	Πτυχιούχος ΑΣΟΕΕ
Καντιδάκης Γρηγόριος	Διευθυντής Ασφαλείας Ποιότητας- Αρχιπλοίαρχος	2/12/1984	Δίπλωμα Πλοίαρχου Α Τάξεως Ε.Ν.
Τσακάκης Π. Ιωάννης	Αρχιπλοίαρχος	28/2/1983	Δίπλωμα Μηχανικού Α Τάξεως Ε.Ν.
Βαβουλές Ν. Ιωάννης	Τεχνικός Διευθυντής	16/5/1988	Πτυχ. Μηχ/λόγος Μηχανικός BSC, MSC University College of London
Μιχελάρακης Αντώνιος	Αρχιμηχανικός	15/10/1992	Δίπλωμα Μηχανικού Α Τάξεως Ε.Ν.
Αντωνάτος Δ. Άγγελος	Αρχιμηχανικός	15/10/1992	Δίπλωμα Μηχανικού Α Τάξεως Ε.Ν.
Χαριτάκης Δ. Βασίλης	Προϊστ. Υπηρεσίας Ελέγχου	24/11/1970	Απόφοιτος Λυκείου
Φρουδάκης Αντώνης	Προϊστ. Εκμετάλλευσης	29/11/1993	Πτυχ. Οικονομικών & Εμπορικών Επιστημών Πανεπιστημίου Ρώμης
Σπανουδάκης Ιωάννης	Προϊστ. Λογιστηρίου	8/4/1992	Πτυχιούχος ΑΣΟΕΕ
Παπαδάκης Νικόλαος	Προϊστ. Τμήματος Εσόδων	2/1/1986	Πτυχ. Π.Ο.Ε. Πανεπιστημίου Αθηνών
Μπαδιερίτης Κυριάκος	Προϊστ. Τμήματος Προσωπικού	4/6/1973	Απόφοιτος Λυκείου
Παπαδάκης Ιωάννης	Προϊστ. Τμήματος Μετοχών & Δημοσίων Σχέσεων	1/9/1971	Απόφοιτος Λυκείου
Δασκαλάκης Γεώργιος	Συντονιστής Δημοσίων Σχέσεων	1/10/1998	Πτυχ. Πολιτικών Επιστημών Πανεπιστημίου CHIÉTI Ιταλίας
Καλαϊτζάκης Εμμανουήλ	Προϊστ. Προμηθειών	14/4/1976	Δρ. Πολιτικών Επιστημών Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Βιέννης
Μπότσης Δ. Γιάννης	Προϊστ. Μηχανογράφησης	2/5/1989	Πτυχ. Φυσικομαθηματικής Σχολής Πανεπιστημίου Κρήτης

Το σύνολο των αμοιβών, των παραπάνω στελεχών της ANEK το έτος 1997 διαμορφώθηκε στο ποσό των 157 εκατ. δρχ. περίπου. Το αντίστοιχο ποσό το έτος 1998 είχε προβλεφθεί ότι θα διαμορφωθεί στο ποσό των 175 εκατ. δρχ. περίπου

4. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ ANEK ΣΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΑΛΛΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στον πίνακα που ακολουθεί οι συμμετοχές των μελών του Δ.Σ. της ANEK στο Δ.Σ. άλλων εταιρειών.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΤΑΙΡΕΙΑ στο Δ.Σ. της οποίας συμμετέχει	ΘΕΣΗ στο Δ.Σ.	Ποσοστό συμμετοχής στο Μετοχικό Κεφάλαιο
Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Κισσάμου & Σελίνου γαλανάκης	ΕΤΑΝΑΠ Α.Ε. (εμφιάλωση νερού κλπ.)	Πρόεδρος Δ.Σ.	0%
	ΣΕΛΙΝΟ (εταιρεία λαϊκής βάσης με σκοπό)	Πρόεδρος Δ.Σ.	0%
Βαρδινογιάννης Ιωσήφ του Ιωάννου	VARMIN Α.Ε. (εργοστάσιο κοπής & επεξεργασίας μαρμάρων κλπ. στο Ρέθυμνο)	Πρόεδρος Δ.Σ.	50%
	ΣΕΚΑΒΙΑΝ Α.Ε. (Εμπορία λιπαντικών κλπ)	Αντιπρόεδρος Δ.Σ.	25%
Τζανακάκης Γεώργιος του Μιχαήλ Δήμαρχος Χανίων	Δημοτικές επιχειρήσεις μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα (Τηροκομείο, ΔΕΥΑΧ, ΚΥΔΩΝ, ΔΗΠΕΧ)	Πρόεδρος Δ.Σ.	0%
Ζαμπετάκης Στυλιανός του Ιωάννου	ΑΝΤΕΛ Α.Ε. (σύγχρονες τεχνολογικές εφαρμογές κλπ)	Πρόεδρος Δ.Σ.	80%
	Ι. ΒΡΟΝΤΑΚΗ & ΣΙΑ Ο.Ε.	Πληρεξούσιος Διαχειριστής	0%
Μαραθάκης Κρίτων του Ανδρέα	Οργανισμός Ασφαλίσεως Εξαγωγικών Πιστώσεων, Ένωση Ελληνικών Ανταλλακτήριων Συναλλάγματος	Μέλος	0%
		Γενικός Γραμματέας	0%
Αγγελάκης του Γεωργίου	Δημοτική Επιχείρηση 'ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΣΟΥΔΑΣ'	Μέλος Δ.Σ.	0%
Μανούσογιαννάκης Ιωσήφ του Εμμανουήλ	ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ ΜΑΡΕ Τουριστικές & Ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις Α.Ε.	Πρόεδρος Δ.Σ.	50%
Σπυριδάκης Δημήτριος του Μίνωος	Δ.Ε.Υ.Α. Χανίων	Μέλος Δ.Σ.	0%



Δ. ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

1. ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Την 23/10/1998 υπογράφηκε το καταστατικό ίδρυσης της ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΝΟΤΟΥ (Α.Ν.Ε.Ν.), το ιδρυτικό κεφάλαιο της οποίας ορίσθηκε στο ποσό των Δρχ. 1.500.000.000, διαιρούμενο σε 1.500.000 ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας Δρχ. 1.000 η κάθε μια.

Έδρα της ΑΝΕΝ ορίσθηκε ο Δήμος Χανίων και η διάρκειά της 50 ετής και αρχίζει από την καταχώρηση στο μητρώο ΑΕ της απόφασης για τη χορήγησης της άδειας σύστασης της εταιρείας και τη έγκριση του καταστατικού της.

Σκοποί της εταιρείας, σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, είναι:

Α. Η απόκτηση και δρομολόγηση Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου στις γραμμές Κίσαμος- Αντικήθυρα - Κύθηρα - Γύδειο- Καλαμάτα, με προέκταση του δρομολογίου προς Πειραιά, εάν αυτό είναι εφικτό.

Β. Η απόκτηση και εκμετάλλευση γενικά πλοίων, πλωτών και μεταφορικών μέσων, με οποιοσδήποτε τρόπο (αγορ, ναύλωση, κλη). Μέτοχοι της ΑΝΕΝ μπορεί να είναι Έλληνες και αλλοδαποί, φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Κάθε μέτοχος μπορεί να αποκτήσει αριθμό μετοχών που αντιστοιχεί, κατ' ανώτατο όριο, σε 2/500 του εκάστοτε συνολικού αριθμού αυτών.

2. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΤΗΣ ANEK ΣΕ ΛΟΙΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Η ANEK συμμετέχει, με συμβολικά ποσοστά, στο μετοχικό κεφάλαιο των αναφερομένων κατωτέρω δυο εταιρειών, η δραστηριότητα των οποίων, δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα της, λόγω του μικρού ποσοστού συμμετοχής:

A) BIOXHM. AE

Η Α.Ε. BIOXYM ιδρύθηκε το 1964 και ίδρυσε ιδιόκτητο εργοστάσιο επεξεργασίας φρούτων για την παραγωγή χυμών κλπ, το οποίο και εκμεταλλεύεται.

Το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. BIOXYM. Ανέρχεται στο ποσό των 20.000.000 δρχ. διαιρούμενο σε 200.000 μετοχές, ονομαστικές αξίας 100 δρχ. η κάθε μία. Η ANEK κατέχει 6.000 μετοχές, δηλαδή ποσοστό 3% του μετοχικού κεφαλαίων της ΑΕ BIOXYM.

B. Α.Ε. ΣΕΛΙΝΟ

Η Α.Ε. ΣΕΛΙΝΟ είναι εταιρεία Λαϊκής Βάσης, με μετοχικό Κεφάλαιο. Δρχ, 355.992.000 διαιρούμενο σε 355.992 ονομαστικές μετοχές αξίας 1000 δρχ. η κάθε μια.

Η ANEK κατέχει 1745 μετοχές της ανωτέρω εταιρείας, δηλαδή ποσοστό 0,49% του συνολικού αριθμού αυτών.

Η ΑΕ ΣΕΛΙΝΟ ιδρύθηκε το έτος 1989 και σύμφωνα με το καταστατικό της ο σκοπός αυτής είναι η οικονομική, πολιτιστική και πνευματική προαγωγή της επαρχίας Σελίνου του Νομού Χανίων.

3. ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ ANEK ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

A. A.E. VARMIN

Έτος ίδρυσης	1973	
Έδρα	Ρέθυμνο	
Αντικείμενο εργασιών	Επεξεργασία Μαρμάρων	
Μετοχική σύνθεση	Ιωσήφ Βαρδινογιάννης Ιωάννης Βαρδινογιάννης	50% 50%
Μέλη Δ.Σ.	Ιωσήφ Βαρδινογιάννης Ιωάννης Βαρδινογιάννης Α. Παπαδουράκης Ι. Πετράκης Σ. Κουρδινάκης	Πρόεδρος Δ.Σ. Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ.
Ίδια κεφάλαια 31/12/1997		459.000.000 Δρχ.
Κύκλος εργασιών χρήσεως 1997		195.651.158 Δρχ.

B. A.E. ΣΕΚABIN

Έτος ίδρυσης	1976	
Έδρα	Πειραιάς	
Αντικείμενο εργασιών	Πρατήρια- Σταθμοί εξυπηρέτησης Μεταφορικών Μέσων	
Μετοχική σύνθεση	Ιωσήφ Βαρδινογιάννης Βαρδής Βαρδινογιάννης Γεώργιος Βαρδινογιάννης Κληρονόμοι Θεόδωρου Βαρδινογιάννης	25% 25% 25% 25%
Μέλη Δ.Σ.	Γεώργιος Βαρδινογιάννης Ιωσήφ Βαρδινογιάννης Ιωάννης Βαρδινογιάννης Απόστολος Δουζένης Ιωάννης Σταυρόπουλος Αλέξανδρος Σημαντήρης Βασίλης Μαΐλης	Πρόεδρος Δ.Σ. Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ.
Ίδιο Κεφάλαιο 31/12/1997		1.172.299.758 Δρχ.
Κύκλος εργασιών χρήσεως 1997		8.686.635.384

Γ. ANTEL A.B.A.T.E.T.E.

Έτος ίδρυσης	1989	
Έδρα	Αθήνα	
Αντικείμενο εργασιών	Εξοπλισμός εργαστηρίων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων	
Μετοχική σύνθεση	Στυλιανός Ζαμπετάκης Αικατερίνη Ζαμπετάκης Ιωάννα Ζαμπετάκης	80% 10% 10%
Μέλη Δ.Σ.	Στυλιανός Ζαμπετάκης Αικατερίνη Ζαμπετάκης Ιωάννα Ζαμπετάκης	Πρόεδρος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ.
Ίδια κεφάλαια 31/12/1997		21.520.370 Δρχ.
Κύκλος εργασιών χρήσεως 1997		36.425.000 Δρχ.
Κέρδη προ φόρων χρήσεως 1997		3.135.000 Δρχ.
Κέρδη μετά από φόρους χρήσεως 1997		1.881.000 Δρχ.

Δ. Α.Ε. ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ ΜΑΡΕ

Έτος ίδρυσης	1998	
Έδρα	Πλατανιάς Χανίων	
Αντικείμενο εργασιών	Ξενοδοχειακές & ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις	
Μετοχική σύνθεση	Ιωσήφ Μανουσογιαννάκης Αντωνία Μανουσογιαννάκη Ειρήνη Φούντουλάκη	50% 29% 21%
Μέλη Δ.Σ.	Ιωσήφ Μανουσογιαννάκης Αντωνία Μανουσογιαννάκη Ειρήνη Φούντουλάκη	Πρόεδρος Δ.Σ. Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Μέλος Δ.Σ.
Ίδια κεφάλαια 31/12/1997		142.000.000 Δρχ.

Ε. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Οι προβλέψεις της εταιρείας για την τρέχουσα χρήση 1998 και χρήση 1999, όπως έχουν ελεγχθεί και αξιολογηθεί από τους κύριους αναδόχους, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Για συγκριτικούς λόγους στον πίνακα παραθέτουμε και τα αντίστοιχα στοιχεία του έτους 1997.

ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ

ΧΡΗΣΗ	1997	1998	1999
Συνολικά έσοδα εκμετάλλευσης πλοίων	26.815	31.400	34.540
Μείον: Κόστος εκμετάλλευσης πλοίων	16.389	18.369	19.860
Μικτό κέρδος	10.426	13.031	14.680
(0% στον κύκλο εργασιών)	28,88%	41,50%	42,50%
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	145	173	190
Σύνολο Μικτών Κερδών	10.571	13.204	14.870
Μείον: Έξοδα Διοίκησης	1.160	1.363	1.499
Έξοδα Διάθεσης	3.031	3.548	4.145
Σύνολο Εξόδων	4.191	4.911	5.644
(% στον κύκλο εργασιών)	15,63%	15,64%	16,34%
Λειτουργικό Αποτέλεσμα	6.380	8.293	9.226
(% στον κύκλο εργασιών)	23,79%	26,41%	26,71%
Πλέον: Έκτακτα Έσοδα/ Έξοδα	-143	-69	-76
Κέρδη προ τόκων & Αποσβέσεων	6.237	8.224	9.150
(% στον κύκλο εργασιών)	23,26%	26,19%	26,49%
Χρηματοοικονομικά έσοδα	72	195	750
Χρηματοοικονομικά έξοδα	1.161	1.233	830
Συναλλαγματικές διαφορές δανείων για πάγια στοιχεία	48	69	72
Κέρδη προ Αποσβέσεων	5.100	7.117	8.998
(% στον κύκλο εργασιών)	19,02%	22,67%	26,5%
Μείον: Συνολικές αποσβέσεις	1.287	1.681	1.737
Κέρδη προ φόρων	3.813	5.436	7.261
(% στον κύκλο εργασιών)	14,22%	17,31%	21,02%
Μείον: Φόροι χρήσης & λοιποί φόροι	21	88	350
Κέρδη μετά από φόρους	3.792	5.348	6.911
(% στον κύκλο εργασιών)	14,14%	17,03%	20,01%
Συμβασμούς φορολογικών εκκρεμοτήτων προηγ. Χρήσεων	0	338	0
Κέρδη μετά από φόρους φορολογικού ελέγχου	3.792	5.010	6.911

ΣΤ. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ANEK – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

A. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ANEK

Η Διοίκηση της ANEK έγκαιρα διέγνωσε την ανάγκη, τόσο αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των υφισταμένων πλοίων όσο και της απόκτησης νέων σύγχρονων και ταχύτερων πλοίων με σκοπό

α) την ενίσχυση της ανταγωνιστικής ικανότητας της εταιρίας στις γραμμές της Αδριατικής με νέα σύγχρονα και ταχύτερα πλοία που θα επιτρέψουν την αύξηση του μεριδίου της ANEK στις γραμμές αυτές

β) τη διατήρηση και περαιτέρω διεύρυνση των μεριδίων της αγοράς στις εσωτερικές γραμμές, εν όψει της άρσης του cabotage και της μετατροπής του επιχειρηματικού περιβάλλοντος από προστατευτικό σε ανταγωνιστικό

γ) τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών από το στόλο της εταιρίας και ειδικότερα όσον αφορά την ασφάλεια και την άνεση των επιβατών καθώς και την ταχύτητα τη συχνότητα και την ακρίβεια των δρομολογίων

Στα πλαίσια της ανωτέρω πραγματικότητας η ANEK από το 1996 εκπόνησε και άρχισε να υλοποιεί μακροπρόθεσμο πρόγραμμα νέων επενδύσεων και ειδικότερα:

A) Το 1996 αποκτήθηκαν τα δύο σύγχρονα Ε/Γ - Ο/Γ ΚΡΗΤΗ I και ΚΡΗΤΗ II, τα οποία ύστερα από τις αναγκαίες μετασκευές και βελτιώσεις, δρομολογήθηκαν από τα μέσα του 1997 στις γραμμές Αδριατικής με άριστα αποτελέσματα. Το συνολικό κόστος απόκτησης και μετασκευής των δύο πλοίων διαμορφώθηκε στο ποσό των δρχ. 17

δισ. περίπου. Η απόφαση απόκτησης των ανωτέρων πλοίων αποδείχθηκε επιτυχής διότι η αγορά των δύο πολύ καλών και ταχύτατων Ε/Γ - Ο/Γ ισχυροποίησε άμεσα την θέση της εταιρίας και αύξησε το μερίδιό της στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας

Β) Κατά την περίοδο 1996-1997 έγιναν σημαντικές αναβαθμίσεις των πλοίων της εταιρίας ενώ, για την περίοδο Νοέμβριος 1998- Μάιος 1999, έχουν προγραμματισθεί νέες επενδύσεις βελτιώσεων και εκσυγχρονισμού συνολικού κόστους δρχ. 600 εκατ. περίπου

Γ) Έχουν προχωρήσει οι διαπραγματεύσεις και εντός του 1998 προβλέπεται ότι θα υπογραφεί το συμβόλαιο ναυπήγησης ενός νέου υπερσύγχρονου Ε/Γ \ Ο/Γ πλοίου, το συνολικό κόστος του οποίου προβλέπεται ότι θα διαμορφωθεί στο ποσό των 35 δισ. μέρος του οποίου θα καλυφθεί από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και το υπόλοιπο με μακροπρόθεσμο τραπεζικό δανεισμό. Η δρομολόγηση του πλοίου αυτού προβλέπεται ότι θα γίνει το έτος 2000.

Στα αμέσως επόμενα χρόνια η ANEK προτίθεται να ολοκληρώσει το πρόγραμμά της το οποίο προβλέπει

α) τη ναυπήγηση ενός ακόμη υπερσύγχρονου Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου το οποίο προβλέπεται ότι θα δρομολογηθεί μέσα στο έτος 2001

β) την πλήρη αναβάθμιση των πλοίων της εταιρίας

γ) τη σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων εσωτερικών γραμμών εκεί που οι ανάγκες το επιβάλλουν με νέα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας

δ) τη δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών στο εθνικό ακτοπλοϊκό χώρο

Στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της ANEK περιλαμβάνεται και η ανάπτυξη γραμμής με χώρες της μέσης Ανατολής αξιοποιώντας τη στρατηγική θέση της Κρήτης στη Νοτιοανατολική λεκάνη της Μεσογείου

B. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Βασικός στόχος της ANEK είναι η ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών στο χώρο της ναυτιλίας είτε από την ίδια τη εταιρία είτε μέσω εταιριών στο κεφάλαιο των οποίων θα συμμετέχει με σημαντικό ποσοστό. Οι τρεις επιχειρηματικές κινήσεις της ANEK οι οποίες βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης είναι:

α) την 23/10/98 υπογράφηκε το καταστατικό ιδρύσης της ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΝΟΤΟΥ (ANEN) στο εκ. δρχ. 1,5 δισ. ιδρυτικό κεφάλαιο της οποίας η ANEK θα συμμετέχει με ποσοστό 20-30%. Το υπόλοιπο του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας θα καλυφθεί από φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των περιοχών στα λιμάνια των οποίων θα προσεγγίζουν τα πλοία της εταιρίας και από ιδιώτες

β) η ANEK πιστεύοντας στην ανάγκη δημιουργίας μεγάλων επιχειρηματικών σχημάτων και κινούμενη στα πλαίσια μιας μακροχρόνιας στρατηγικής ανάπτυξης, εξεδήλωσε το ενδιαφέρον της για συνεργασία με τις εταιρίες: α) ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Α.Ν.Τ.Ε και β) ΛΑΝΕ (Λασιθιώτικη Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία) υποβάλλοντας ολοκληρωμένες προτάσεις οι οποίες και υιοθετήθηκαν με ομόφωνη απόφαση των Διοικητικών των Συμβουλίων των δύο εταιριών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

· ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΙΝΟΑΝ - ΑΝΕΚ LINES

A. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Η ναυτιλιακή εταιρία ANEK LINES δρομολογεί συνολικά 10 πλοία. 6 πλοία σε γραμμές εσωτερικού (γραμμή Πειραιά - Χανίων, Πειραιά - Ηρακλείου, Κισσάμου - Αντικυθήρων και Ν. Πελοποννήσου) και 4 πλοία σε γραμμές εξωτερικού (Πάτρα - Ανγκόνα, Πάτρα - Τεργέστη). Η MINOAN LINES δρομολογεί επίσης 10 πλοία: 4 πλοία σε γραμμές εσωτερικού (γραμμή Πειραιά - Ηρακλείου, Ηρακλείου - Θεσσαλονίκη) και 6 πλοία σε γραμμές εξωτερικού (γραμμή Πάτρα - Αγκόνα, Πάτρα - Βενετία).

Έτσι λοιπόν παρατηρούμε πως ενώ η Anek στις γραμμές εσωτερικού δρομολογεί τα 6 από τα 10 πλοία της η Μίνοαν δρομολογεί τα 4 και το αντίστροφο ακριβώς συμβαίνει στις γραμμές εξωτερικού.

Περνώντας στην ανάλυση του πίνακα 1 ο οποίος μας δείχνει τη δραστηριότητα των δύο εταιριών το έτος 1998 παρατηρούμε τα εξής:

ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Στον τομέα αυτό παρατηρούμε μία υπεροχή της Μίνοαν έναντι της Anek στον αριθμό διακινηθέντων επιβατών καθώς και ένα προβάδισμα της ANEK έναντι της MINOAN στον αριθμό διακινηθέντων οχημάτων. Πρέπει να σημειωθεί όμως ότι οι διαφορές μεταξύ των 2 εταιριών δεν είναι μεγάλες

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Και στην περίπτωση αυτή οι διαφορές των 2 εταιριών δεν είναι μεγάλες. Οι μεγαλύτερες αποκλίσεις παρουσιάζονται στα εμπορεύματα όπου η ANEK υπερέχει κατά 100 εκατ. δρχ. και στα διάφορα έσοδα

Κεφάλαιο 3^ο Συγκριτική μελέτη δραστηριότητας των εταιρειών MINOAN-ANEK LINES

όπου η MINOAN έχει το προβάδισμα κατά 68 εκατ. δρχ. Τέλος στα έσοδα από καταστήματα πλοίων βλέπουμε ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός καθώς η ANEK δεν διαθέτει καταστήματα στα πλοία της

ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	1998 (MINOAN)	1998 (ANEK)
Αριθμός Διακινηθέντων επιβατών	963.198	942.680
ΙΧ επιβατηγά	104.023	108.684
Φορτηγά	56.937	66.966
Σύνολο Διακινηθέντων Οχημάτων	160.960	175.650
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (σε εκατ. δρχ.)		
Επιβατών	5.842	4.561
ΙΧ. Επιβατηγά	1.485	1.385
Φορτηγά	3.319	3.576
Οχημάτων	4.804	5.161
Εμπορευμάτων	44	144
Έσοδα από ναύλους	10.690	9.866
Έσοδα από εστιατόρια - Μπαρ	1.208	1.191
Διάφορα Έσοδα	76	8
Καταστήματα Πλοίων	237	-
Σύνολο Λοιπών Εσόδων	1.445	1.199
Σύνολο Κύκλου Εργασιών Εσωτερικού	12.211	11.065
Δείκτες (δρχ)	6.065	4.933
Μέσος Ναύλος / Επιβάτη		
Μέσος Ναύλος / Ι.Χ.	14.272	14.587
Μέσος Ναύλος / Φορτηγό	58.294	33.398
Μέση Κατανάλωση / Επιβάτη	1.501	1.288
ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
Αριθμός Δικινηθέντων Επιβατών	446.395	264.222
Ι.Χ. Επιβατηγά	107.284	73.451
Φορτηγά	52.273	44.995
Αριθμός Διακινηθέντων Οχημάτων	159.557	118.446
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (σε εκατ. δρχ.)		
Επιβατών	8.421	4.818
ΙΧ. Επιβατηγά	2.656	1.631
Φορτηγά	6.483	6.146
Οχημάτων	9.048	7.777
Έσοδα από Ναύλους	17.469	12.595
Εστιατόρια - Μπαρ	2.270	1.437
Καταστήματα D.F.S.	2.103	1.149
Κάζινο	201	361
Έσοδα από Εμπορική Εκμ/ση	4.574	2.947
Διάφορα Έσοδα	306	207
Σύνολο Κύκλου Εργασιών Εξωτερικού	22.349	15.749
Δείκτες (Δρχ.)		
Μέσος Ναύλος / Επιβάτη	18.056	18.234
Μέσος Ναύλος / Ι.Χ.	23.911	22.201
Μέσος Ναύλος / Φορτηγό	124.018	136.600
Μέση Κατανάλωση / Επιβάτη	9.806	11.155
Γενικό Σύνολο Κύκλου Εργασιών	34.560	26.814

ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Συγκρίνοντας τις 2 εταιρίες στον τομέα εξωτερικού παρατηρούμε πως τόσο ο αριθμός διακινηθέντων επιβατών όσο και ο αριθμός διακινηθέντων οχημάτων της MINOAN είναι αρκετά μεγαλύτερος από εκείνον της ANEK

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Περνώντας στον κύκλο εργασιών εξωτερικού παρατηρούμε πως η MINOAN κατά το έτος 1998 πραγματοποίησε περισσότερα έσοδα από ότι η ANEK υπερέχοντας σε όλους τους τομείς εκτός από το καζίνο

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μελετώντας όλα τα παραπάνω παρατηρούμε ότι στις γραμμές εσωτερικού οι δύο εταιρίες «βαδίζουν» σχεδόν παράλληλα χωρίς να κατέχει μία από αυτές ξεκάθαρα την πρώτη θέση παρόλο που η ANEK δρομολογεί 2 πλοία περισσότερα από ότι η MINOAN

Στην περίπτωση των γραμμών εξωτερικού η MINOAN υπερέχει της ANEK αισθητά . Σημειώνουμε ότι στις γραμμές εξωτερικού η MINOAN δρομολογεί 6 πλοία έναντι 4 που δρομολογεί η ANEK.

Σύμφωνα με στοιχεία της εφημερίδας Ναυτεμπορική (4-5-1999) παραθέτουμε τα εξής:

Όσον αφορά τη MINOAN τα μικτά έσοδά της αυξήθηκαν στο εξάμηνο κατά 6 δις. ωστόσο τα καθαρά της κέρδη ήταν μόνο **84.115.648 δραχμές**. Συνολικά ο τζίρος της διαμορφώθηκε στα **24.009.674.503 δρχ.** έναντι **18.162.769.508 δρχ.** που ήταν το αντίστοιχο

διάστημα του αμέσως προηγούμενου έτους. Τα καθαρά κέρδη το πρώτο εξάμηνο του 1998 ήταν 2,5 δις.

Η απόκλιση μεταξύ του α' εξαμήνου 1998 και του αντίστοιχου του 1999 οφείλεται στο γεγονός ότι το 1998 είχε επιτευχθεί έκτακτη κερδοφορία ύψους 1,5 δις. δρχ. από την πώληση των δύο πλοίων της εταιρίας «KNOSSOS» και «FESTOS».

Επίσης τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του α' εξαμήνου 1999 εμφανίζονται επιβαρημένα κατά 600 εκατ. δρχ. περίπου.

Ταυτόχρονα λόγω της ενσωμάτωσης στον όμιλο από την 1/1/1999 των εταιριών AIR GREECE, MINOAN CRUISES και MINOAN HIGHSPEED (τελεί υπό εκκαθάριση) και της χαμηλής έως αδρανούς περιόδου εκμετάλλευσης των παγίων στοιχείων της MINOAN CRUISES και της AIR GREECE.

Όμως τα αποτελέσματα της MINOAN LINES για το επτάμηνο του 1999 ανέρχονται μετά από χρηματοοικονομικά έξοδα και πριν αποσβέσεις σε 5,7 δις. δρχ. παρουσιάζοντας έναντι των αντίστοιχων του 1998 αύξηση 14%

Σύμφωνα με βάσιμες ενδείξεις στο τέλος της χρονιάς αυτής τα καθαρά κέρδη θα προσεγγίσουν το στόχο της εταιρίας, δηλαδή τα 12,8 δις. δρχ. και θα είναι σημαντικά αυξημένα έναντι των κερδών του έτους 1998. Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός ότι θα υπάρχει μεγάλη βελτίωση στα χρηματοοικονομικά μεγέθη λόγω της αυξημένης ρευστότητας από την τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά την οποία η εταιρεία συγκέντρωσε 77,4 δις δρχ.

Η ANEK με τη σειρά της παρουσίασε ελαφρά μείωση στα οικονομικά αποτελέσματα της. Ο τζίρος της διαμορφώθηκε σε 11.032.316.034 δρχ. έναντι 11.760.445.635 δρχ. που ήταν στο αντίστοιχο διάστημα του 1998. Επίσης τα κέρδη της ήταν 890.185.218 δρχ. έναντι 976.540.507 δρχ. Η εταιρία έχει παραγγείλει στο νορβηγικό ναυπηγείο Fosey δύο επιβατικά - οχηματαγωγά πλοία τα οποία θα παραληφθούν τη διετία 2000 - 2001 και θα δρομολογηθούν στη γραμμή της Αδριατικής. Επίσης η εταιρία συμμετέχει στην αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου με ποσοστό 40% και στη ΔΑΝΕ με μεγαλύτερο ποσοστό. Εξάλλου, η ANEK βρίσκεται στη διαδικασία ενσωμάτωσης της ρεθυμνιακής ΝΤΑΕ που διαχειρίζεται δύο πλοία στη γραμμή Ρεθύμνου - Πειραιά και της λασιδιωτικής ΑΝΕ που διαθέτει το πλοίο Βιντσέντζος Κορνάρος που εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Σητεία - Άγιος Νικόλαος.

Το πάγιο ενεργητικό της εταιρίας ανέρχεται σε 59.200.003.396 δρχ. και οι συνολικές της υποχρεώσεις στα 35.025.690.114 δρχ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ

Πολλά είναι τα σχόλια που κατά καιρούς δημοσιεύονται σχετικά με τα ελληνικά επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και όσον αφορά τα καλοπροαίρετα σχόλια που αποβλέπουν στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών δεν μπορεί να έχει οποιοσδήποτε αντίρρηση διότι είναι δεδομένη η σοβαρή κοινωνική απασχόληση των μεταφορικών αυτών μέσων και η ευαισθησία από την οποία όλοι οι ασχολούμενοι με τις θαλάσσιες γενικά συγκοινωνίες διακατέχονται.

Μεμονωμένα περιστατικά μεταφοράς υπεράριθμων ή βλαβών που παρουσιάστηκαν σε ορισμένα πλοία κατά διαστήματα δεν αποτελούν ασφαλώς αμφισβήτηση της επάρκειας και καταλληλότητας των μονάδων με τις οποίες διεξάγονται οι θαλάσσιες συγκοινωνίες στη χώρα μας.

Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι από κάθε άποψη ασφαλή και άνετα και εκτελούν χωρίς κανένα πρόβλημα την αποστολή τους κατά τρόπο απόλυτα επαρκή, εξυπηρετώντας όχι μόνο το καλοκαίρι αλλά και το χειμώνα όλες τις δρομολογιακές γραμμές κύριες και δευτερεύουσες

Στα θέματα ασφαλείας και άνεσης των επιβατών τηρούνται οι διεθνείς και οι εσωτερικοί κανονισμοί οι οποίοι μάλιστα για ορισμένα θέματα είναι αυστηρότεροι από τους διεθνείς.

Στη φάση αυτή που εν όψει της κατάργησης του Cabotage υπάρχουν σοβαροί προβληματισμοί στο χώρο της επιβατηγού ακτοπλοΐας η συμπαράσταση της πολιτείας στο δοκιμαζόμενο πλοίο πρέπει να είναι γενναία και ουσιαστική όχι μόνο για λόγους οικονομικούς και

αποφυγής του κινδύνου ανεργίας των απασχολούμενων στον κλάδο αυτό ναυτικών αλλά και για λόγους κοινωνικούς και εθνικούς.

Το γεγονός ότι τα ελληνικά επιβατηγά πλοία είναι το 40% της επιβατηγού ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί πραγματικότητα που επιτρέπει στη χώρα μας να έχει τον πρώτο λόγο στο χώρο των κοινοτικών θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Ο ρόλος που με τη δύναμη αυτή θα παίζει η Ελλάδα στο σημαντικό αυτό τομέα αποκτά ιδιαίτερη σημασία όχι μόνο για την προάσπιση των εθνικών μας συμφερόντων αλλά και για τη σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη μέση Ανατολή και την ευρύτερη προς Ανατολάς περιοχή για την οποία τα ελληνικά επιβατηγά πλοία αποτελούν την καλύτερη γέφυρα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνειδητοποιώντας την ανάγκη για την ποιότητα του επιβατηγού στόλου και αντιμετωπίζοντας με ρεαλισμό την άρση του Cabotage προσανατολίζονται ασφαλώς στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου που ήδη το κάνουν έργο.

Με τη σύνεση και την πρόληψη που εφαρμόζεται στη κίνηση των ελληνικών πλοίων τα τελευταία τριάντα χρόνια έχουν αποφευχθεί τα ναυτικά ατυχήματα στην ακτοπλοία. Επομένως για τα δικά μας δεδομένα και μέσα στη ελληνική πραγματικότητα δεν συντρέχει κανένας λόγος να εφαρμοστούν εξεζητημένα και αναπόδεικτα μέτρα, τα οποία δεν προσφέρουν τίποτα ουσιαστικό, επιβαρύνουν απαραδέκτως το κόστος και τις δυνατότητές τους.

Για την αντιμετώπιση όμως του κινδύνου χρειάζεται εκτός από την συμπόνια και τη συνεργασία του ΥΕΝ με τους ενδιαφερομένους και συνεχής εγρήγορση για να αποφευχθεί κάθε ανεπιθύμητος αιφνιδιασμός που μπορεί να αποβεί καταλυτικός για την επιβίωση των ελληνικών επιβατηγών πλοίων.

Η υποκρυπτόμενη σκοπιμότητα προώθησης εκ μέρους ορισμένων ευρωπαϊκών λύσεων για την υποστήριξη συναφών Βιομηχανικών προς το επιβατηγό πλοίο κλάδων, δεν θα πρέπει να μας επηρεάσει και να αποβεί σε βάρος του ακτοπλοϊκού πλοίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Η Εμπορική Ναυτιλία ως παράγων της οικονομίας:
Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος, 1979
2. Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική:
Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος, 1977
3. Μια περαιτέρω εκτίμηση της συμβολής της εμπορικής
Ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας:
Ελευθέριος Γεωργαντόπουλος, 1977
4. Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας:
Δημήτριος Βανδώρος, 1979
5. Σχέση Κεφαλαίου και Εργασίας στην Εμπορική Ναυτιλία:
Παναγιώτης Ρούσσος, 1978
6. Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία:
Θανοπούλου Ελένη, 1977
7. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στις Ευρωπαϊκές
Κοινότητες:
Κασίμης Ιωάννης 1982
8. Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική:
Γεώργιος Βλάχος, 1983
9. Διοίκηση και Οργάνωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων:
Α. Γουλιέλμος, 1995
10. Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων:
Α. Γουλιέλμος, 1998

11. Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής:

Βασίλης Μεταξάς, 1979

12. Σχεδιασμός των Μεταφορών:

Προφυλλίδης, 1980

Περιοδικά - Εφημερίδες

1. «Ναυτιλιακά»

Ετήσια Ειδική Έκδοση, Ιούλιος 1999

2. Ενημερωτικό Δελτίο Μίνοαν, 1999

3. Ενημερωτικό Δελτίο Anek Lines, 1997, 1998

4. Ναυτεμπορική, 4-5 Σεπτεμβρίου 1999

