

**Α.Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ**  
**ΑΡΣΗ ΤΟΥ SΑΒΟΤΑΓΕ**

**Σπουδάστριες:**

Ελένη Σ. Γιαννάκου

Καλλιόπη Κ. Γιαννακουλοπούλου



**Επιβλέπων Καθηγήτρια:**

Μαρία Ρέζου

Καθηγήτρια Α.Τ.Ε.Ι.

**ΠΑΤΡΑ 2003**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
<b>Εισαγωγή</b>	1
<b>Κεφάλαιο Πρώτο</b>	2
1. Η Επιβατηγός Ναυτιλία στην Ελλάδα και την Ευρώπη.	2
1.1. Η Ελληνική Ναυτιλία από την Αρχαιότητα ως τις μέρες της Ανεξαρτησίας.	2
1.2. Η Ιστορία της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας από την Ανεξαρτησία ως τις Μέρες μας.	5
1.3. Ιστορική Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ιδέας.	17
1.4. Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε.	19
1.5. Η Επιβατηγός Ναυτιλία στη Ε.Ε.	21
1.6. Ο Στόλος της Ε.Ε. και η Ισχύουσα Νομοθεσία.	23
1.6.1. Ο Στόλος της Ελλάδας.	23
1.6.2. Ο Στόλος της Γερμανίας.	26
1.6.3. Ο Στόλος της Μεγάλης Βρετανίας.	28
1.6.4. Ο Στόλος της Γαλλίας.	30
1.6.5. Ο Στόλος της Ιταλίας.	32
1.6.6. Ο Στόλος της Ισπανίας.	33
1.6.7. Ο Στόλος της Πορτογαλίας.	34
1.6.8. Ο Στόλος της Σουηδίας.	35
1.6.9. Ο Στόλος της Δανίας.	37
1.6.10. Ο Στόλος της Φιλανδίας.	38
1.6.11. Ο Στόλος της Ιρλανδίας.	40
1.6.12. Ο Στόλος της Ολλανδίας.	41
1.6.13. Ο Στόλος της Βελγίου.	42
1.6.14. Ο Στόλος της Λουξεμβούργου.	42
1.6.15. Ο Στόλος της Αυστρίας.	43
1.7. Η Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας.	43
1.8. Η Σημασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας.	44
<b>Κεφάλαιο Δεύτερο</b>	48
<b>Μέρος Α</b>	48
2. Η Κοινή Πολιτική της Ε.Ε. για τη Ναυτιλία.	48

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	6645
----------------------	------

2.1.Γενική Περιγραφή.	48
2.2.α.Η Νομοθεσία.	49
2.2.β.Το Νομοθετικό Πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας.	53
2.3.Τα Όργανα Διαμόρφωσης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στις Θαλάσσιες Μεταφορές.	58
2.4.Οι Κρατικές Ενισχύσεις στη Ναυτιλία.	62
2.4.α.Έννοια Παροχής των Κρατικών Ενισχύσεων.	62
2.4.β.Οι Κατευθυντήριες Γραμμές Παροχής Κρατικών Ενισχύσεων.	63
2.4.γ.Η Συμβατικότητα των Διαφόρων Κατηγοριών Ενισχύσεων.	65
2.4.δ.1.Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις.	67
2.4.δ.2.Άμεσες Επιχορηγήσεις.	68
2.4.δ.3.Έμμεσες Επιχορηγήσεις.	70
2.5.Κρατικός Παρεμβατισμός.	72
2.5.α.Κρατικός Έλεγχος.	73
2.5.β.Κρατικός Συμμετοχή.	74
2.5.γ.Άλλοι Τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού.	75
2.5.δ.Ο Κρατικός Παρεμβατισμός στην Ελλάδα.	76
2.6.Η Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στην Ελλάδα.	77
2.6.α.Οι Γενικές Αρχές της Πολιτικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.	78
2.6.β.Πρόγραμμα Δράσης και Μέτρα.	79
2.7.α.Πλοιοκτήτες – Εφοπλιστές.	82
2.7.β.Ναυτικό Προσωπικό.	83
2.8.α.Το Κοινοτικό Νηολόγιο.	84
2.8.β.Οι Ναύλοι.	87
2.9.Η Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας στην Κοινοτική Ναυτιλία.	90
<b>Μέρος Β</b>	95
2.β.Η Απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας (cabotage).	95
2.1.Η Αρχή της Ελευθερίας στις Θάλασσες.	95
2.2.Η Πρώτη Φάση της Απελευθέρωσης της Ναυτιλίας.	96
2.3.Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοΐας (άρση cabotage).	100
2.4.Η Πορεία Εφαρμογής του Κανονισμού.	104
2.5.Η Σημασία της Άρσης του Cabotage για την Ελληνική Ακτοπλοΐα.	106
2.6. Η Μέχρι Σήμερα Εμπειρία της Απελευθέρωσης των Θαλάσσιων Μεταφορών.	110

<b>Μέρος Γ</b>	113
1.Μελλοντικές Τάσεις της Ναυτιλίας.	113
<b>Κεφάλαιο Τρίτο</b>	118
3.Η Πραγματικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας κατά την Προσπάθεια Ένταξης στο Νομοθετικό Πλαίσιο της Άρσης του Cabotage.	118
3.1.Κρατική Χρηματοδότηση – Επιδοτήσεις.	119
3.2.Κρατική Εποπτεία και Γενικοί Όροι.	123
3.3.Ασφάλεια – Προστασία Περιβάλλοντος.	124
3.4.Πλήρωμα – Εκπαίδευση – Σύνθεση.	125
3.5.Ναύλοι.	128
3.6.Λιμενική Υπόδομή.	132
3.7.Χρονικοί Περιορισμοί.	135
<b>Κεφάλαιο Τέταρτο</b>	137
4.Ακτοπλοϊκές Εταιρίες.	137
4.1.Μινωικές Γραμμές Α.Ε.	141
4.1.1.Επωνυμία.	141
4.1.2.Ιστορικό.	141
4.1.3.Αντικείμενο Εργασιών.	146
4.1.4.Στόλος.	147
4.1.5.Γραμμές.	147
4.1.6.Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα.	147
4.1.7.Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία.	150
4.1.8.Διοίκηση – Οργανόγραμμα.	150
4.1.9.Προσωπικό.	153
4.1.10.Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη.	153
4.1.11.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	156
4.1.12.Στόχοι – Προοπτικές.	158
4.2.Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.	160
4.2.1.Επωνυμία.	160
4.2.2.Ιστορικό.	160
4.2.3.Αντικείμενο Εργασιών.	162
4.2.4.Δίκτυο Πωλήσεων.	163
4.2.5.Στόλος.	164

4.2.6.Γραμμές.	164
4.2.7.Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα.	165
4.2.8.Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία.	168
4.2.9.Διοίκηση – Οργανόγραμμα.	169
4.2.10.Προσωπικό.	170
4.2.11.Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη.	171
4.2.12.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	176
4.2.13.Στόχοι – Προοπτικές.	180
4.3.Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου Α.Ε.	183
4.3.1.Επωνυμία.	183
4.3.2.Ιστορικό.	183
4.3.3.Αντικείμενο Εργασιών.	185
4.3.4.Δίκτυο Πωλήσεων.	185
4.3.5.Στόλος.	186
4.3.6.Γραμμές.	187
4.3.7.Διακρίσεις – Συμμετοχές σε Ερευνητικά Προγράμματα.	188
4.3.8.Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία.	189
4.3.9.Διοίκηση – Οργανόγραμμα.	189
4.3.10.Προσωπικό.	191
4.3.11.Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη.	192
4.3.12.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	196
4.3.13.Στόχοι – Προοπτικές.	198
4.4.Επιχειρήσεις Αττική Α.Ε.	202
4.4.1.Επωνυμία.	202
4.4.2.Ιστορικό.	202
4.4.3.Αντικείμενο Εργασιών.	204
4.4.4.Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία.	206
4.4.5.Διοίκηση – Οργανόγραμμα.	206
4.4.6.Προσωπικό.	207
4.4.7.Μετοχικό Κεφάλαιο.	207
4.4.8.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	209
4.4.9.Στόχοι – Προοπτικές.	210
4.5.Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.	212

4.5.1.Επωνυμία.	212
4.5.2.Αντικείμενο Εργασιών.	212
4.5.3.Δίκτυο Πωλήσεων.	212
4.5.4.Στόλος.	213
4.5.5.Γραμμές.	214
4.5.6.Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα.	215
4.5.7.Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία.	216
4.5.8.Διοίκηση – Οργανόγραμμα.	217
4.5.9.Προσωπικό.	218
4.5.10.Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη.	218
4.5.11.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	221
4.5.12.Στόχοι – Προοπτικές.	223
4.6.Σουπερφάστ Φέρρις Ναυτιλιακή Α.Ε.	226
4.6.1.Επωνυμία.	226
4.6.2.Αντικείμενο Εργασιών.	226
4.6.3.Στόλος.	227
4.6.4.Γραμμές.	227
4.6.5.Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα.	227
4.6.6.Διοίκηση.	230
4.6.7.Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη.	231
4.6.8.Συνδεδεμένες Εταιρείες.	233
4.6.9.Στόχοι – Προοπτικές.	234
Η Αγορά της Αδριατικής.	235
Κεφάλαιο Πέμπτο	241
Συμπεράσματα – Προτάσεις.	241
Παράρτημα.	255
Βιβλιογραφία.	

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε πολύ όσους βοήθησαν στην εκπόνηση της Πτυχιακής μας εργασίας και ιδιαίτερα τους υπεύθυνους των παρακάτω εταιρειών για το χρήσιμο υλικό που μας προσέφεραν καθώς επίσης για την συνεργασία και την κατανόηση που μας επέδειξαν:

- MINOAN LINES
- ANEK LINES
- ΝΕΛ
- ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ
- ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.
- BLUESTAR FERRIES
- SUPERFAST FERRIES

Επίσης ευχαριστούμε ιδιαίτερα την επιβλέποντα καθηγήτρια της εργασίας μας Κα Ρέζου Μαρία και τον έγκριτο Δημοσιογράφο της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» Κο Σουλιώτη Γιάννη.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Έλληνες, περισσότερο από κάθε άλλο λαό σε όλο τον κόσμο, παραμένουν, σε ολόκληρη τη μακρά ιστορία τους, θαλασσοπόροι χωρίς διακοπή. Αγαπούσαν τη θάλασσα, πίστευαν ότι ήταν ένα πολύ όμορφο στοιχείο και φυσικά είχαν πιστέψει ότι είχαν θεϊκές δυνάμεις, γι' αυτό και ένας από τους 12 θεούς, κατά τη μυθολογία, ήταν ο Ποσειδώνας, ο θεός και ο προστάτης των θαλασσών. Μάλιστα, θεωρούνταν οι μεγαλύτεροι κατακτητές κατά την περίοδο των Φοινίκων και των Ρωμαίων. Οι Έλληνες θεωρούσαν τη θάλασσα, ένα φιλικό περιβάλλον και ήταν χαρούμενοι με τις ιδιοτροπίες που τους επιφύλασσε. Πολύ γρήγορα συνειδητοποίησαν ότι η θάλασσα έχει γίνει τρόπος ζωής για αυτούς και όταν ταξίδευαν ένιωθαν ελεύθεροι.

Η ναυτιλία στην Ελλάδα οφείλεται φυσικά στην γεωγραφική της θέση, στα απίστευτα τοπία από τα οποία είναι τριγυρισμένη, από το κλίμα της και φυσικά από τις φοβερές ακτές της που καλύπτουν το 92% του χώρου. Η ορεινή γεωγραφική της περιοχή που αποτελεί το 1/15 δεν της προσέφερε αρκετά έσοδα, οπότε, επόμενο ήταν να στραφεί προς τη θάλασσα. Η γεωγραφική της θέση, ήταν ένα πλεονέκτημα για αυτήν αφού βρίσκονταν στη μέση της Αρχαίας Μεσογείου, μεταξύ της Ασίας και της Ιταλίας, κοντά στην Αίγυπτο και την Λιβύη από τα Νότια και δίπλα στις άλλες Βαλκανικές χώρες από τα Βόρεια. Ήταν και παραμένει το σταυροδρόμι για τις περισσότερες ναυτιλιακές διαδρομές.

Στην παρούσα εργασία θα εξετάσουμε την ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας και ιδιαίτερα της Ακτοπλοΐας και θα τη συγκρίνουμε με τη Ναυτιλία των άλλων Ευρωπαϊκών Χωρών.

Τέλος θα επεκταθούμε στην νομοθεσία που αφορά όλες τις Ευρωπαϊκές Ναυτικές χώρες και θα εξετάσουμε διεξοδικά την άρση του Cabotage και τις επιπτώσεις που θα έχει αυτή η νομοθετική αλλαγή στις Ευρωπαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### 1. Η Επιβατηγός Ναυτιλία στην Ελλάδα και την Ευρώπη:

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε την ιστορία της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας, τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ιδέας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα γνωρίσουμε όλο τον Ευρωπαϊκό στόλο και τη νομοθεσία που ισχύει για τη ναυτιλία σε κάθε Ευρωπαϊκή χώρα ξεχωριστά.

#### 1.1. Η Ελληνική Ναυτιλία από την Αρχαιότητα ως τις Μέρες της Ανεξαρτησίας:

Τα στοιχεία που μας δίνουν πληροφορίες πόσο μεγάλη ναυτική δύναμη ήταν οι Έλληνες ξεκινούν από τη Ρωμαϊκή περίοδο, περίπου το 168 Π.Χ.

Οι Ρωμαίοι είχαν ένα αυστηρό έθιμο που απαγόρευε στους απλούς πολίτες να ακολουθούν το επάγγελμα του εμπόρου ή του ναυτικού, γι' αυτό το λόγο εκείνοι που υπηρετούσαν αυτές τις δουλειές συνήθως ήταν Έλληνες δούλοι. Πέρα από αυτά ήταν υπεύθυνοι να φτιάχνουν λιμάνια, να ανοίγουν κανάλια και πάνω απ' όλα να προστατεύουν το εμπόριο, που γίνονταν συνήθως δια θαλάσσης, από τους πειρατές. Αυτά τους έδιναν φοβερές εμπειρίες για το θαλάσσιο εμπόριο, για την κατασκευή και μετασκευή πλοίων και πάνω απ' όλα τους έκανε ολοένα και πιο δυνατούς ναύτες.

Η εμπιστοσύνη που τους έδειχναν οι Ρωμαίοι ήταν τυφλή και αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι τους εμπιστεύονταν την κατασκευή των πλοίων τους που για εκείνη την περίοδο τα Ρωμαϊκά πλοία αποτελούσαν πρότυπο. Πως άλλωστε να μη συμβεί αυτό αφού οι κατασκευαστές ήταν οι καλύτεροι Έλληνες μηχανικοί και ταυτόχρονα ναυτικοί.

Έτσι λοιπόν οι Ρωμαίοι υιοθέτησαν την παράδοση των Ελλήνων στη ναυτιλία και γι' αυτό βλέπουμε ότι τα πλοία τους είχαν πολλές ομοιότητες με τα ελληνικά.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να γίνει αναφορά και στον Μέγα Αλέξανδρο ο οποίος έβαλε ακόμα ένα λιθαράκι στο να αναπτυχθεί η ναυτιλία στην Ελλάδα. Έκανε την Αθήνα και την Αλεξάνδρεια δυο από τις μεγαλύτερες και πλουσιότερες πόλεις, προώθησε το εμπόριο, όπου μέσω αυτού αναπτύχθηκαν και ενώθηκαν πολλά ελληνικά νησιά και ιδιαίτερα η Ρόδος και

όλα αυτά είχαν σαν συνέπεια την ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας και την προαγωγή των Ελλήνων σε μεγάλη ναυτική και όχι μόνο ,δύναμη.

Κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η Ελληνική ναυτιλία κατά την περίοδο του 1450 Π.Χ. είχε γίνει τόσο ισχυρή και τόσο σεβαστή από τους άλλους πολιτισμούς και αυτό χάριν του μεγάλου στόλου της Κρήτης.

Κάτω από τη βασιλεία του Μεγάλου Βασιλιά της Κρήτης Μίνωα οι Κτητικοί έγιναν οι άρχοντες των θαλασσών. Προκειμένου να φύγουν ξένοι άποικοι που είχαν εγκατασταθεί στις Κυκλάδες αλλά ταυτόχρονα και να αντιμετωπιστεί η πειρατεία, ο Βασιλιάς Μίνωας δημιούργησε ένα ισχυρό ναυτικό στόλο, για να απαλλαχθεί η Κρήτη από αυτούς τους δύο σοβαρούς κινδύνους και να συνεχίσει ανενόχλητη την ανάπτυξή της.

Οι Μυκήνες ήταν το κέντρο της ναυτιλίας και αυτό γιατί τότε ηγούνταν ο Αγαμέμνωνας. Ακόμα και στον πόλεμο της Τροίας από τα 174 πλοία που έλαβαν μέρος στη μάχη απ' όλα τα νησιά τα 80 ήταν απεσταλμένα των Κρητικών όπου τα περισσότερα ανήκαν στις Μυκήνες.

Εκτός από την Κρήτη υπήρχαν και άλλες πόλεις που αποτελούσαν ναυτικές δυνάμεις όπως ήταν τα Μέγαρα, η Κόρινθος, η Χίος , η Μίλητος και φυσικά η Αθήνα που μέσω του Πειραιά γίνονταν οι περισσότερες διακινήσεις του εμπορίου. Φυσικά όλες οι παραπάνω πόλεις οφείλουν τη ναυτική τους δύναμη σε κάποιο μεγάλο πολέμαρχο ή Βασιλιά όπως για παράδειγμα η Κρήτη στον Βασιλιά Μίνωα, η Αθήνα την περίοδο 561-461 Π.Χ. στον Πεισίστρατο και ειδικότερα στον Θεμιστοκλή και σε πολλούς άλλους μεγάλους αγωνιστές.

Δεν πρέπει να αγνοήσουμε το γεγονός ότι την περίοδο αυτή οι Έλληνες θεωρούσαν ότι η κατάλληλη εποχή για τη ναυτιλία ήταν η άνοιξη και το καλοκαίρι και αυτό το αντιμετώπιζαν με μεγάλο σεβασμό αφού με την πρώτη βροχή που έπεφτε τα πλοία φυλάσσονταν στις ακτές ενώ τον χειμώνα με την πρώτη λιακάδα τα πλοία έβγαιναν και πάλι και άρχιζαν τα ταξίδια τους στην απέραντη και καταγάλανη θάλασσα που τόσο τους ενέπνεε.

Ακόμα και στην Βυζαντινή εποχή γύρω στα 330 Μ.Χ. που η Κωνσταντινούπολη ήταν από τις πιο πλούσιες και δυναμικές πόλεις, η Ελλάδα που τότε αποτελούσε μια αποικία του Βυζαντίου έπαιξε σημαντικό ρόλο. Ήταν το σταυροδρόμι για τις περισσότερες ναυτιλιακές διαδρομές, στα

λιμάνια της αναπτύσσονταν το εμπόριο και φυσικά πολλοί Βυζαντινοί αυτοκράτορες έκλεβαν στοιχεία του πολιτισμού της και της κουλτούρας της.

Γύρω στα 803 Μ.Χ. ανακαλύπτεται στην Κωνσταντινούπολη η πρώτη ναυτική τράπεζα που οι ρίζες της ήταν Ελληνικές.

Όταν κατά τον 13<sup>ο</sup> αιώνα άρχισε η κατάρρευση του Βυζαντίου, φυσικό ήταν και η Ελλάδα να υποστεί τις συνέπειες αυτές. Η Ελληνική ναυτιλία υπέστη σοβαρό πλήγμα, κάτι που εκμεταλλεύτηκαν οι Ιταλοί και οι Τούρκοι και κατάφεραν να γίνουν μεγάλη ναυτική δύναμη αφού ήταν οι μοναδικοί κυρίαρχοι της Μαύρης Θάλασσας και του Αιγαίου Πελάγους.

Μπορεί όμως η Ελληνική Ναυτιλία να θεωρούνταν τότε ασήμαντη για τους λαούς αυτούς αλλά το Χριστιανικό πνεύμα των Ελλήνων κυριάρχησε και κατόρθωσε να διαφοροποιήσει και να αναπτύξει την Ελληνική Ναυτιλία σε άλλους θαλάσσιους σταθμούς όπως ήταν η Ανατολική Ρωσία και η Κεντρική Ευρώπη.

Η κατάρρευση του Βυζαντίου δεν ήταν το μόνο πλήγμα που δέχθηκαν οι Έλληνες και η ναυτιλία τους. Μετά από χρόνια γύρω στο 1451 ακολούθησε η Οθωμανική κυριαρχία η οποία ως γνωστόν κράτησε 400 χρόνια. Η Ελληνική οικονομία άρχισε να εξαθλιώνεται, η μια ελληνική πόλη μετά την άλλη έπεφτε στα Τούρκικα χέρια, σχεδόν τα περισσότερα νησιά ήταν υπό την Τούρκικη κυριαρχία και ο ελληνικός λαός προσπαθούσε να ξεφύγει από τον Τούρκικο ζυγό. Η εξαθλίωση και η φτώχεια ήταν το κυρίαρχο στοιχείο των Ελλήνων. Παρ' όλα αυτά όμως είχαν ακόμα την δύναμη και το σθένος να αντιστέκονται. Η Ελληνική ναυτιλία δεν κατέρρευσε τελείως και ήταν το μοναδικό όπλο των Ελλήνων ενάντια στους Τούρκους. Ένα θετικό στοιχείο είναι ότι μερικά Ελληνικά νησιά που ήταν υπό Ιταλική κυριαρχία – και εκείνη την περίοδο οι Ιταλοί ήταν σύμμαχοι μας – προσέφεραν μεγάλη βοήθεια στον Ελληνικό αγώνα.

Επίσης παραπάνω αναφέραμε πως μετά την κατάρρευση του Βυζαντίου, η Ελληνική Ναυτιλία είχε στραφεί προς την Ρωσία και την Ευρώπη και αυτό την βοήθησε γιατί πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις στάθηκαν στο πλευρό της κατά την διάρκεια του αγώνα.

Κατά την περίοδο αυτή έκανε και τα πρώτα ανοίγματά της προς την Αδριατική και αυτό γιατί άρχισαν να δημιουργούνται Ελληνικές, μικρές, αποικίες από απόδημους Έλληνες.

Μπορεί λοιπόν όλα τα Βαλκάνια να ήταν υπόδουλοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όμως οι Έλληνες αν και υπέφεραν αυτά τα 400 χρόνια σκλαβιάς, κατάφεραν να ορθοποδήσουν, να μη το βάλουν κάτω και να συνεχίσουν την ανάπτυξη του πολιτισμού τους και της ναυτιλίας τους, με τη βοήθεια βέβαια πολλών κρατών αλλά πάνω απ' όλα με το πείσμα που τους διακρίνει για την ελευθερία.

Έτσι, ακόμα και κάτω από τον Τούρκικο ζυγό, η Ελληνική ναυτιλία ακόμα αποτελούσε μεγάλη δύναμη και παρ' όλες τις δύσκολες συνθήκες συνέχισε να αναπτύσσεται.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί, ότι επιβατηγός ναυτιλία δεν υπήρχε και αυτό γιατί τα περισσότερα πλοία ήταν εμπορικά και δεν υπήρχε μεγάλη ανάγκη αυτές τις εποχές για μεταφορά επιβατών. Οι μόνοι επιβάτες ήταν ο στρατός που μεταφέρονταν και με πολεμικά και με εμπορικά πλοία. Στις νησιωτικές περιοχές και μόνο όταν οι αποστάσεις ήταν κοντινές τότε η μεταφορά των επιβατών, συνήθως ντόπιων κατοίκων, γίνονταν με μικρά καϊκάκια και βαρκούλες.

Δεν μπορούμε να κρύψουμε πως οι ζημιές για την Ελληνική ναυτιλία μετά την ανεξαρτησία μας από τους Τούρκους ήταν αμέτρητες. Χάθηκαν πολλά πλοία και πολλοί άνθρωποι. Όταν όμως σιγά σιγά άρχισε να ορθοποδεί η οικονομία μας, καταφέραμε να αγοράσουμε κάποια πλοία και σιγά σιγά να ξαναχτίσουμε το στόλο μας.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε όμως ποτέ ότι τη ναυτιλία μας τη χρωστάμε στην γεωγραφική μας θέση, γιατί όπως έχουμε αναφέρει, αποτελεί σταυροδρόμι για τις ναυτιλιακές διαδρομές και φυσικά στο αρχαίο πνεύμα των προγόνων μας για την ελευθερία και για την αγάπη μας για τη θάλασσα.<sup>1</sup>

## **1.2. Η Ιστορία της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας από την Ανεξαρτησία ως τις Μέρες μας:**

Μέχρι τα μέσα του περασμένου αιώνα οι εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες εκτελούνταν αποκλειστικά με ιστιοφόρα. Η νεώτερη Ελληνική Ακτοπλοΐα έχει την αρχή της στην ταχυδρομική συγκοινωνία που θεσμοθετήθηκε ανάμεσα στα λιμάνια της απελευθερωμένης Ελλάδας στα

<sup>1</sup> [www.europa.com](http://www.europa.com)  
The history of Greek Shipping by Spyros M. Polemis

1830, με πυρήνα τα πλοία που είχαν μείνει από τον επτάχρονο αγώνα και τα οποία πέρασαν στα χέρια του κράτους, άρχισε η επικοινωνία ανάμεσα στα λιμάνια της στεριάς και τα νησιά, αλλά και ανάμεσα σε ηπειρωτικά σημεία, δεδομένου ότι οι οδικές συγκοινωνίες ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες και το οδικό δίκτυο υποτυπώδες. Φορέας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν το Πολεμικό Ναυτικό. Συχνά τα ιστιοφόρα πλοία της εποχής δεν επαρκούσαν οπότε γίνονταν αναγκαστική ναύλωση άλλων πλοίων γεγονός που σήμαινε σοβαρή δαπάνη για τα Ταμεία του Κράτους.

Το κράτος κάτω από αυτές τις συνθήκες αποφάσισε να ναυπηγήσει το 'Ταχύπλουν της Κυβερνήσεως' 'Μεθώνη' (Ταχυδρομικό) και το 'Μαξιμιλιανός'. Τα δυο αυτά πλοία ήταν ατμόπλοια. Το 1836 η Ελληνική Πολιτεία με ένα από τα πρώτα νομοθετήματα που ίσχυσαν μετά την απελευθέρωση, επεφύλαξε το ακτοπλοϊκό προνόμιο στην εθνική ναυτιλία χωρίς όμως να αποκλείονται και πλοία ξένης εθνικότητας με τον όρο της αμοιβαιότητας.

Η ζήτηση για μεταφορά επιβατών και φορτίων, καθώς και οι ταχυδρομικές ανάγκες δεν ικανοποιούνταν με το στόλο αυτό και ήταν συχνό φαινόμενο η χρησιμοποίηση σκαφών του Πολεμικού Ναυτικού. Σε αυτό το χρονικό διάστημα, δηλαδή στα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, είχε σχηματισθεί ένας Κρατικός Επιβατικός στόλος που αποτελούνταν από 5 ατμόπλοια τα οποία διατέθηκαν από το Υπουργείο Εσωτερικών.

Το 1855, με το όνομα 'ΣΠΑ', προβλέφθηκε η σύσταση εταιρείας με κύριο έργο την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και των παραλίων της Ελλάδας έτσι ιδρύθηκε στη Σύρο, κατά τα πρότυπα του Αυστριακού Λλούδ, η πρώτη εταιρεία επιβατικών πλοίων με την επωνυμία 'Εταιρεία Ελληνικής Ατμοπλοΐας'. Με τον νόμο αυτό ανατέθηκε στον Πλοίαρχο και ναυπηγό, Γεώργιο Τομπάζη, η διοίκηση της εταιρείας. Η εταιρεία επιχορηγήθηκε από το Ελληνικό Κράτος και της δόθηκε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας για 23 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1880, ενώ το Αυστριακό Λλούδ και το Γαλλικό Μεσσαζέρη περιορίστηκαν σε διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Η εταιρεία αυτή παρόλη την κρατική βοήθεια δεν μπόρεσε να ευδοκιμήσει και το 1892 κηρύχθηκε σε πτώχευση.

Το 1883 όμως είχε ιδρυθεί στην Αθήνα η δεύτερη ατμοπλοϊκή εταιρεία η 'Πανελλήνιος Ατμοπλοΐα'. Ιδρυτικά μέλη της οποίας ήταν Τραπεζίτες και διάφοροι οικονομικοί παράγοντες. Το στόλο της αποτελούσαν 9 πλοία. Ένα

χρόνο νωρίτερα, το 1882, είχε ιδρυθεί στον Πειραιά η 'Ατμοπλοΐα ΓΟΥΔΗ' με 6 πλοία.

Με την πτώχευση της 'Ελληνικής Ατμοπλοΐας' ιδρύθηκε στη Σύρο η 'Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα' με πυρήνα τα πλοία της παλιάς.

Αργότερα ιδρύθηκαν η 'Ατμοπλοΐα Νεωρίου' που τη διαδέχθηκε η 'Κυκλαδική Ατμοπλοΐα' και η 'Ατμοπλοΐα Ερμουπόλεως'. Αυτές οι εταιρείες και άλλες που θα δούμε εμφανίζονται να δραστηριοποιούνται στον τομέα των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών μέχρι και το έτος 1932, εργάζονται σε καθεστώς τέλειου ανταγωνισμού, ο οποίος πολλές φορές εξελίσσεται σε αθέμιτο ανταγωνισμό, με καταστρεπτικά αποτελέσματα.

Το δικαίωμα των υπό ξένη σημαία πλοίων να ακτοπλοούν μεταξύ ελληνικών λιμανιών εξακολούθησε να παρέχεται με συναπτόμενες ή ανανεούμενες συμβάσεις μέχρι και το 1927. Τότε, με νέες συμβάσεις με την Μ. Βρετανία και την Ιταλία, οι οποίες είχαν μέχρι τότε αυτό το δικαίωμα, το δικαίωμα της ακτοπλοΐας καταργήθηκε οριστικά για τα πλοία που δεν έφεραν ελληνική σημαία.

Η παρουσία ξένων εταιρειών (μέχρι το 1927) δεν εμπόδισε την εμφάνιση και άλλων Ελληνικών εταιρειών συνήθως βραχύβιων. Όλες αυτές οι εταιρείες παρουσιάζονται να επιχορηγούνται σε κάποιο βαθμό έμμεσα ή άμεσα από το Κράτος, με επιχορηγήσεις, εκπτώσεις σε φαρικά, υγειονομικά και λιμενικά τέλη.

Στο πόλεμο του 1912-1913 η Ακτοπλοΐα ήταν ικανή και έτοιμη να προσφέρει δυνάμεις για στρατιωτικές και επισιτιστικές μεταφορές, αλλά και βοηθητικές μονάδες για τον Ελληνικό Στόλο.

Η δράση της Ελληνικής Ακτοπλοΐας στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και αργότερα στην εκστρατεία της Μ. Ασίας ήταν ιδιαίτερα σημαντική και από αυτή υπέστη πολλές απώλειες. Η Ελληνική Ακτοπλοΐα έχασε τότε το 82% του δυναμικού της. Ιδιαίτερα σημαντική υπήρξε η συμβολή της Ακτοπλοΐας τόσο στη μεταφορά του ελληνικού στρατού για την κατάληψη της Σμύρνης όσο και στη διάσωση των υπολειμμάτων της στρατιάς της Μ. Ασίας καθώς και στην προσπάθεια περισυλλογής των προσφύγων και της μεταφοράς τους στην ελεύθερη Ελλάδα.

Στην διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου (1917) το Κράτος με σκοπό τον έλεγχο των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών ίδρυσε την Διεύθυνση

θαλάσσιων Μεταφορών (Δ.Θ.Μ) με διευθυντή τον πρώην Υπουργό Συγκοινωνιών, Διαμαντίδη. Η κρατική προσπάθεια για "εθνικοποίηση" των Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών απέτυχε γιατί δεν οργανώθηκε σωστά, παρόλο που οι πλοιοκτήτες φαίνεται να κέρδισαν αρκετά. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σε αυτή τη Διεύθυνση (Δ.Θ.Μ) εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη που υπήρχαν τότε.

Όταν το 1922 διαλύθηκε η Δ.Θ.Μ. άφησε πίσω της ένα μεγάλο έλλειμμα. Τα 122 σκάφη που διαχειρίζονταν παραδόθηκαν πίσω στους πλοιοκτήτες τους.

Χαρακτηριστικό της περιόδου που ακολούθησε από το 1922 έως το 1929 είναι ο εξοντωτικός ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες. Πρακτικές ανταγωνισμού που ακολούθησαν ήταν: συναναχωρήσεις, εκπτώσεις ναύλων και δυσφημίσεις αντιπάλων, απέβησαν σε βάρος της ποιότητας των υπηρεσιών των πλοίων και βέβαια της εξυπηρέτησης των επιβατών. Είναι φανερό ότι τα περιθώρια του κέρδους μέσα σε αυτό το κλίμα του εξοντωτικού ανταγωνισμού ήταν μικρά, η δε αντικατάσταση των πλοίων ήταν αδύνατη. Η μέση ηλικία των πλοίων το 1924 ήταν 30,5 χρόνια. Το 1925, 39 χρόνια και το 1929 έφτασε περίπου τα 42 χρόνια. Οι εταιρείες προσπαθούσαν με κάθε τρόπο να διατηρήσουν χαμηλό σταθερό κόστος, δεν προέβλεπαν δαπάνες για ανανέωση και αδιαφορούσαν για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τα αρνητικά στοιχεία του αθέμιτου ανταγωνισμού, της έλλειψης προγραμματισμού και ορθολογισμού, της πληθώρας των σκαφών και έτσι διαμόρφωσε το κλίμα για την επιβολή 'ρυθμιστικής κρατικής παρέμβασης'. Οι εξελίξεις αυτές είναι πλήρως συναρτημένες με τα ιστορικά γεγονότα της εποχής. Η Μικρασιατική Καταστροφή ανέτρεψε όλες τις προσδοκίες του κλάδου, ο οποίος ετοιμάζεται για να εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες των παραλίων της Μ. Ασίας. Παράλληλα η καθιέρωση εκ μέρους της Τουρκίας αποκλειστικού προνομίου (cabotage) υπέρ των πλοίων που φέρουν τουρκική σημαία επιδείνωσε την κατάσταση.

Το 1926 συστήθηκε η 'Ακτοπλοΐα Της Ελλάδος' και αυτή είναι η εταιρεία που δέσποσε στα ακτοπλοϊκά πράγματα στην περίοδο του Μεσοπολέμου. Πρόκειται για μια συλλογική προσπάθεια που μπόρεσε να επιζήσει. Την αποτελούσαν η 'Ατμοπλοΐα Γιαννουλάτου' και οι εταιρείες Μανουηλίδη Παντελέοντος, Α. Ρήγα, Βλασσοπούλου, Δομεστίνη και αργότερα



Τόγια. Πρόκειται για το πρώτο κοινοπρακτικό σχήμα με πρωτοβουλία των εταιρειών, στο οποίο όμως δεν εντάχθηκε το σύνολο των εταιρειών. Το έτος 1930 η Ελληνική Επιβατηγός ναυτιλία είχε φτάσει να αποτελείται από 86 πλοία κατανεμημένα σε 32 πλοιοκτήτες.

Το 1929 συστήθηκε από το κράτος Επιτροπή με στόχο τη μελέτη των Ναυτιλιακών πραγμάτων της χώρας. Πρόεδρος ορίστηκε ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης Α. Μιχαλακόπουλος και ολοκλήρωσε το έργο της και κατέληξε σε πορίσματα το 1931. Πρώτο μέτρο που θεσπίστηκε με βάση τα πορίσματα της Επιτροπής ήταν ο φραγμός της νηολόγησης υπερηλίκων πλοίων (άνω των 20 ετών). Με το μέτρο αυτό θα αχρηστευτούν αμέσως 36 πλοία και μέσα στην πενταετία μέχρι το 1936, άλλα 19. Επίσης η Επιτροπή πρότεινε να τεθούν εκτός δρομολογίων τα άνω των 50 ετών πλοία και να αποζημιωθούν οι πλοιοκτήτες με βάση την αξία τους. Επίσης οι προτάσεις προέβλεπαν:

- A. να απαγορευτούν οι συναναχωρήσεις που δεν είχαν ιδιαίτερο λόγο,
- B. να συσταθούν αρμόδια όργανα για τις άγονες γραμμές,
- Γ. να ληφθούν μέτρα για τους θιγόμενους ναυτεργάτες.

Τελικά θεσμοθετήθηκε να αποσυρθούν άνω των 55 ετών πλοία και έτσι αποσύρθηκαν 24 αντί για 36. Για την αποζημίωση των αποσυρθέντων πλοίων δημιουργήθηκε το Ταμείο Εκκαθαρίσεως του Επιβατηγού Στόλου και σε αυτό συνεισέφεραν οι πλοιοκτήτες που είχαν σε ενέργεια. Ούτε όμως αυτή η διεύθυνση έλυσε το λεγόμενο Ακτοπλοϊκό ζήτημα και έτσι οι μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες αποφάσισαν να ιδρύσουν ένα Κοινό Ταμείο το οποίο είχε σκοπό να ρυθμίσει τα ακτοπλοϊκά πράγματα και να αποφευχθεί ο εξοντωτικός ανταγωνισμός.

Το 1939 καθώς ο πόλεμος πλησίαζε, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης δημιουργήθηκε με αναγκαστικό νόμο ένα συλλογικό όργανο η Κοινή Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Κ.Δ.Α.Σ.) Με σκοπό την ενιαία διαχείριση των πλοίων που ανήκαν σε αυτήν (άνω των 100 κόρων και μέχρι 50 ετών) και είχε και την μέριμνα ανανέωσης του επιβατικού στόλου κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και με αυστηρές και συγκεκριμένες υποχρεώσεις για τα μέλη της υποχρεωτικής κοινοπραξίας.

Την εποχή εκείνη υπήρχαν σε κίνηση 64 επιβατηγά πλοία, από τα οποία τα 47 εντάχθηκαν σε νέο σχήμα. Το επιβατικό κοινό την αντιμετώπισε

θετικά γιατί παρουσίασε καλύτερη κατανομή πλοίων στις διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές, κανονικότητα, ακρίβεια δρομολογίων και βελτίωση της καθαριότητας. Ο πόλεμος σταμάτησε αυτή την προσπάθεια. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 1940 στις κυριότερες εσωτερικές γραμμές κινούνταν 40 πλοία κατανεμημένα σε 20 πλοιοκτήτριες εταιρείες, 12 εκ των οποίων τα διαχειρίζονταν η Ακτοπλοΐα της Ελλάδος.

Ο βομβαρδισμός του Απρίλη του 1941 ουσιαστικά κατέστρεψε και την Ελληνική Ακτοπλοΐα, η οποία βγήκε από τον πόλεμο έχοντας στο δυναμικό της μόνο 3 πλοία.

Η έλλειψη ασφαλιστικής μέριμνας για κινδύνους πολέμου επιδείνωσε την κατάσταση μετά την καταστροφή του πολέμου. Ο πόλεμος έδωσε λύση στην ανισορροπία ζήτησης και προσφοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών και το ζήτημα της μεγάλης ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων.

Η απελευθέρωση βρήκε ουσιαστικά τη χώρα χωρίς επιβατηγά πλοία καθώς και αυτά που διασώθηκαν ήταν επιταγμένα στις συμμαχικές δυνάμεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούνταν στοιχειωδώς με ιστιοφόρα και βενζινοκίνητα σκάφη. Οι μεταφορικές ανάγκες ήταν πολύ μεγάλες καθώς τόσο τα χερσαία μεταφορικά μέσα όσο και το οδικό δίκτυο ήταν κατεστραμμένα.

Όταν τελικά άρθηκε η συμμαχική επίταξη των επιβατηγών πλοίων και δόθηκαν στο κράτος, αυτά συμπληρώθηκαν από κάποια φορτηγά πλοία που παραχωρήθηκαν από τους συμμάχους, 7 κορβέτες που αγοράστηκαν, 21 πετρελαιοκίνητα που προήλθαν από την λεία του πολέμου και 5 πλοία από γερμανικές επανορθώσεις. Η μεταφορά επιβατών εξακολουθούσε να είναι πολύ δύσκολη λόγω του ακατάλληλου τύπου των πλοίων.

Για τη λύση του προβλήματος που εμφανίστηκε, δημιουργείται μια ακόμη επιτροπή η οποία από το 1945 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων χρειάζονται 24 ατμόπλοια σε μια συγκεκριμένη διάταξη. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις του 'Ακτοπλοϊκού Ζητήματος' για τη μεταπολεμική οργάνωση και λειτουργία της ακτοπλοΐας μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες:

**A.** μέση κρατική διαχείριση

**B.** κάτω από κρατική καθοδήγηση, ελεύθερη λειτουργία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων

Γ. οργανωμένο και κρατικά ελεγχόμενο ιδιωτικό μονοπώλιο της εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Την ίδια εποχή, το 1946 κατατέθηκε η πρόταση του εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση για μονοπωλιακή εκμετάλλευση του δικαιώματος των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Η επιτροπή που συστήθηκε από την Κυβέρνηση για τη μελέτη της πρότασης απέρριψε παμψηφεί τις προτάσεις.

Το 1947 καταρτίζεται από το Δημόσιο νέο σχέδιο, με βασικό σημείο την πώληση στην Ένωση Ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων (ΕΑΚΤΕ) των σκαφών που εξυπηρετούσαν την ακτοπλοΐα και ήταν υπό κρατικό έλεγχο χρησιμοποιούμενων, καθώς και την παροχή ορισμένων διευκολύνσεων για την οικονομική ενίσχυση της ένωσης (παραχώρηση τριών φορτηγών ατελή εισαγωγή καυσίμων και εφοδίων, αναθεώρηση της σύνθεσης των πληρωμάτων, και τη μη ανάμειξη του δημοσίου στις μεταξύ των μελών σχέσεις).

Τα πλοία που πωλήθηκαν αποτέλεσαν τον πυρήνα υπό ανασυγκρότηση επιβατηγού ακτοπλοϊκού στόλου. Η ενέργεια αυτή αποτέλεσε ουσιαστικά την πρώτη προσπάθεια αποκατάστασης των Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Το 1950 συμβαίνει ένα σημαντικό γεγονός, με τη ναυπήγηση σε ιταλικά ναυπηγεία τεσσάρων ομοίων πλοίων, έναντι των οφειλομένων ιταλικών επανορθώσεων.

Αυτά αποκτήθηκαν από τους ακτοπλόους εφοπλιστές (3 από τη Θηραϊκή Ατμοπλοΐα (Νομικός) και ένα από τον Π. Ποταμιάνο), με ευνοϊκούς όρους και ευκολίες πληρωμής. Τα πλοία αυτά ήταν και τα μόνα νεότευκτα του Ελληνικού Ακτοπλοϊκού Στόλου. Λίγο μετά το τέλος του κρατικού μονοπωλίου και συγκεκριμένα το 1950 τις κύριες εσωτερικές γραμμές εξυπηρετούν 30 πλοία που κατανέμονται σε 17 πλοιοκτήτες.

Την δεκαετία που ακολούθησε 1950-1960 η προβληματικότητα του παραμένει και εντοπίζεται στην ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του πλωτού υλικού (35 πλοία) και στην κατάτμηση των εφοπλιστικών επιχειρήσεων σε πολυάριθμα ανεξάρτητες μικρές επιχειρήσεις (18 επιχειρήσεις) των οποίων το επίπεδο οργάνωσης αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις επιβατικές ανάγκες. Για τη

ριζική αλλαγή της κατάστασης απαιτείται όπως προβλέπει Κοινή Επιτροπή των Υπουργείων Συντονισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας το 1959:

**A.** προσδιορισμός του απαραίτητου αριθμού των πλοίων και καθορισμός του κατάλληλου τύπου πλοίου (για την παρούσα φάση για την εξυπηρέτηση των κύριων γραμμών απαιτούνται περίπου 25 πλοία κυρίως 2 κατηγοριών ως προς την χωρητικότητα).

**B.** δάνεια με κρατική φροντίδα που θα καλύπτουν μισό της αξίας του πλοίου, δεκαετούς διάρκειας και με επιτόκιο 5%.

**Γ.** σταδιακή αύξηση του ναυτολογίου των επιβατών.

**Δ.** πενταετείς συμβάσεις με το Κράτος για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών με πλοία της Β΄ Κατηγορίας (ως προς την χωρητικότητα)

**E.** καταχώρηση της ακτοπλοϊκής επιχείρησης με τον καθορισμό ορίου κορεσμού σε κάθε γραμμή.

**Στ.** κατοχύρωση επιπέδων ασφαλείας και άνεσης ταξιδιού για το επιβατικό κοινό.

**Z.** Συντονισμός θαλασσιών, χερσαίων και εναέριων μεταφορών

**H.** σύσταση οργάνου, ανωτέρου επιπέδου, για την παρακολούθηση θεμάτων που αφορούν την ακτοπλοΐα.

Αυτές οι προτάσεις δεν βρήκαν σύντομα υλοποίηση και το κυριότερο δεν εισακούστηκε η πρόταση για αντιστοίχιση των μεταφορικών αναγκών (ζήτηση) και των πλοίων (προσφορά) κατά γραμμή έτσι συνεχίστηκε η είσοδος και η έξοδος πλοίων χωρίς την ύπαρξη τεκμηριωμένου σχεδίου ανάπτυξης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών κατά τη γεωγραφική ενότητα της χώρας. Το 1960 τις κυριότερες εσωτερικές γραμμές (και τη γραμμή του Αργοσαρωνικού) εξυπηρετούν 30 πλοία που τα διαχειρίζονται πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Το 1963, το Κράτος, μέσω του Ε.Ο.Τ, αποφάσισε να αναλάβει το εγχείρημα της παραγγελίας σε Ιταλικά ναυπηγεία και άλλων τριών σκαφών (επιβατηγών-οχηματαγωγών) σημαντικό μέρος του κόστους των οποίων θα καλύπτονταν από το υπόλοιπο των Ιταλικών επανορθώσεων. Με αυτόν τον τρόπο μπήκαν στις ελληνικές θάλασσες με τα τρία νεότευκτα πλοία.

Το 1964 έχουμε μια νέα δέσμη μέτρων για την Ελληνική Ακτοπλοΐα που ήταν:

**A.** αύξηση των δρομολογίων

**B.** διπλασιασμός του αριθμού των άγονων γραμμών

**Γ.** διπλασιασμός των ταχυδρομικών γραμμών

**Δ.** δημοπράτηση όλων των γραμμών

Αυτή την περίοδο και συγκεκριμένα τον Δεκέμβριο του 1966 στις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας (και στη γραμμή Αργοσαρωνικού) δραστηριοποιούνται 41 πλοία που τα διαχειρίζονται 16 εταιρείες. Η αύξηση του αριθμού των πλοίων οφείλεται σε αύξηση του αριθμού των πλοίων γραμμής του Αργοσαρωνικού. Όμως το γεγονός που έμελλε να επιδράσει καταλυτικά στα ακτοπλοϊκά προγράμματα για το υπόλοιπο μισό του 20ου αιώνα ήταν το ναυάγιο του φέρυ-μπότ 'Ηράκλειων' με συνέπεια τον πνιγμό 250 ατόμων. Το ατύχημα αποδόθηκε σε κατασκευαστικές ατέλειες και σε κακή πρόσδεση των οχημάτων. Το βαρύ κλίμα θλίψης και αγανάκτησης που προκλήθηκε από το τραγικό συμβάν ήταν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο αναπτύχθηκε η ιδέα της αντιμετώπισης της ακτοπλοϊκής μεταφοράς με συλλογικό τρόπο. Όλες αυτές οι έντονες τοπικές διεργασίες γέννησαν το 1967 την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης και το Σεπτέμβριο του 1970 δρομολογήθηκε το πλοίο Κύδων το πρώτο πλοίο που ανήκε σε ναυτιλιακή εταιρεία. Το παράδειγμα των Χανιωτών ακολούθησαν πολλά άλλα νησιά και πόλεις. Το 1972, το Ηράκλειο και η Μυτιλήνη και η Νάξος, το 1974, η Θάσος και μετά ένας μακρύς κατάλογος με τη Σάμο, την Χίο, τα Δωδεκάνησα, τη Σύμη, τη Ζάκυνθο, το Ρέθυμνο, το Λασιθί, ο οποίος συνεχώς εμπλουτίζεται.

Οι απόπειρες ήταν πολλές. Οι επιτυχείς ιστορίες λιγότερες. Ένα είναι βέβαιο ότι η εικόνα της ακτοπλοϊας άλλαξε με την είσοδο στη σκηνή των εταιρειών λαϊκής βάσης οι οποίες συνέβαλαν σαφώς στη βελτίωση του επιπέδου των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι συνέπειες από το ναυάγιο ήταν καθοριστικές και θα πρέπει να συνδυαστούν και με δυο άλλους παράγοντες για να ολοκληρωθεί η εικόνα αυτή είναι: η στροφή στα ferries, ως τύπου πλοίου, ακολουθώντας της παγκόσμια τάση και η γήρανση του στόλου που αποτέλεσε εθνικό χαρακτηριστικό. Μέσα σε αυτό το κλίμα, με την Ακτοπλοϊα και πάλι στο πολιτικό προσκήνιο, ελήφθησαν μέτρα η εφαρμογή των οποίων αποσκοπούσε στην 'αριστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών'.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 παρατηρείται λοιπόν μια έντονη κινητοποίηση σε τοπικό επίπεδο (εταιρείες λαϊκής βάσης) όσο και σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης (λήψη μέτρων όπως το όριο ηλικίας υποχρεωτικής εξόδου (35 έτη) καθορισμός τριών τύπων ακτοπλοϊκών πλοίων, κίνητρα για ναυπήγηση πλοίων σε Ελληνικά ναυπηγία). Το μέτρο της υποχρεωτικής εξόδου με την 35ετία το οποίο διατηρείται μέχρι σήμερα, αποσκοπούσε να δημιουργήσει αίσθημα ασφάλειας στο επιβατικό κοινό· γι' αυτό είχε 'τραυματιστεί' λόγω του ατυχήματος και αφετέρου να οδηγήσει υποχρεωτικά 'εκτός αγοράς' κάποια υπερήλικα πλοία.

Η ευρεία και παρατεταμένη κοινωνική κινητοποίηση ανέδειξε και το θέμα του 'πεπαλαιωμένου' θεσμικού πλαισίου βασισμένη ακόμα στην προπολεμική νομοθεσία και προκάλεσε εγρήγορση για την ανανέωσή του.

Το 1973 και με την έκδοση του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου όπου περιείχετο ειδικό κεφάλαιο για την Ακτοπλοΐα το Θεσμικό κενό καλύφθηκε. Σε αυτό το νομοθέτημα περιέχονται ρυθμίσεις που αφορούν όλες τις πλευρές της ακτοπλοΐας, από τη σημαία και το προνόμιο των πλοίων (cabotage), τις κατηγορίες των πλοίων, της δρομολόγησης των όρων στελέχωσης των πλοίων, τον καθορισμό των ναύλων μέχρι της υποχρέωσης των πρακτόρων. Παρόλο όμως το θεσμικό κενό καλύφθηκε το μόνιμο πρόβλημα της ανισορροπίας ζήτησης-προσφοράς, δεν έπαψε, αντίθετα επιδεινώθηκε λόγω των αθρόων συνηγοριών για δανειοδότηση που εξέδωσε η στρατιωτική Χούντα για προφανείς πολιτικούς λόγους.

Ενδεικτικό αυτού του γεγονότος είναι ο διπλασιασμός του αριθμού επιβατηγών-οχηματαγωγών που εκτελούσαν δρομολόγια στις κύριες γραμμές εντός 5 ετών (μεταξύ 1970-1975) αυξάνονται από 15 σε 30. Παράλληλα δε σε αυτή την περίοδο επικρατεί οριστικά και κατά κράτος και στις ελληνικές θάλασσες το φέρυ-μπότ έναντι του κλασικού επιβατικού στην ίδια δετία όπου τα φέρυς διπλασιάζονται και τα κλασικά επιβατηγά μειώνονται από 26 σε 11.

Μετά από μια περίοδο έντονης κινητικότητας πρωτοβουλιών επέφεραν σημαντική αύξηση του αριθμού των πλοίων. Το κράτος μη επιθυμώντας την εμφάνιση φαινομένων καταστροφικού ανταγωνισμού παρενέβη το 1976 με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος 684 το οποίο θεσμοθετούσε το κυριότερο θεσμικό εμπόδιο εισόδου και υποχρέωσης έκδοσης Αδείας Σκοπιμότητας προς τις δρομολογήσεως ενός πλοίου. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίστηκαν οι υπάρχοντες και διευκολύνθηκε σημαντικά η είσοδος νέων.

Η αντίληψη που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο μέτρο είναι η αντιμετώπιση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών όχι ως ενιαίο σύστημα αλλά κατά γραμμή και μάλιστα κατά πλοίο, βάση όλου του συστήματος είναι το πλοίο. Έντονη κριτική έχει γίνει για την χαμηλό επίπεδο τεκμηρίωσης που απαιτεί η αίτηση για την σύνθεση της γνωμοδοτικής επιτροπής που εξετάζει το αίτημα από όπου απουσιάζουν οι χρήστες και βέβαια για την απόλυτη εξουσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όσον αφορά την χορήγηση ή όχι της άδειας Σκοπιμότητας.

Το ιστορικό cartel που διαμορφώθηκε από το σημαντικό εμπόδιο εισόδου απαρτίζεται κατά βάση από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές με επιβατηγά-οχηματαγωγά: Καβουνιδή, Ευθυμιάδη, Αδελφοί Αγαπητού, Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, Μινωικές Γραμμές, ANEK, Φραγκουδάκη, Σταθάκη, Νομικού, Ναυτιλιακή εταιρεία Νάξου, Στρίντζη, Λάτση, Βεντούρη, Καρρά, Τόγια, Τυρογαλά, Μοίρα, Λαζόπουλου. Η πορεία των πραγμάτων έδειξε ότι η επιλογή του πλοίου ως βασικού άξονα της ακτοπλοϊκής πολιτικής, δεν επιβίωσε διότι δεν ταίριαζε στα χαρακτηριστικά του συστήματος των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, ιδιαίτερα στην απαίτηση για ευελιξία που δημιουργεί η εποχικότητα που εμφανίζουν οι νησιωτικές γραμμές. Παράλληλα ενίσχυε την ατομικότητα και την μη-δημιουργία συλλογικών, πλέον ευέλικτων και περισσότερο ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων.

Βέβαια πρέπει να παρατηρηθεί ότι στον εντός του cartel ανταγωνισμό που επακολούθησε, τα συλλογικά σχήματα (εταιρείες λαϊκής βάσης) επικράτησαν κυρίως, διότι δημιούργησαν κλίμα εμπιστοσύνης και ασφάλειας στους χρήστες. Αντίθετα παραδοσιακές εταιρείες που χάθηκαν οφείλουν την εξαφάνισή τους είτε σε ναυτικά ατυχήματα είτε σε αδυναμία προσαρμογής στις απαιτήσεις των καιρών.

Την ίδια περίοδο (1975-1985) υπάρχουν και συλλογικές τοπικές προσπάθειες νησιών για την επίλυση του προβλήματος οι οποίες σφραγίστηκαν από αποτυχία (Σάμος, Ικαρία, Κεφαλονιά, Ιθάκη-κ.α.) λόγω ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Ο κυριότερος ενδογενής λόγος ήταν η κακή και χαμηλού επιπέδου διαχείριση των εταιρειών και ο κυριότερος εξωγενής λόγος η κρίση της περιόδου του 1984.

Σε συνάρτηση με την αποτυχία αυτών των επιχειρήσεων βρίσκεται και η πρώτη και η μοναδική για τα μεταπολεμικά χρονικά επιλογή δημιουργίας

κρατικής ακτοπλοϊκής εταιρείας. Το 1985 ιδρύθηκε η Ελληνική Ακτοπλοϊα Α.Ε. ως θυγατρική της Ε.Τ.Β.Α. και με σκοπό να εξυγιάνει και να διαχειριστεί τα πλοία των 'προβληματικών' εταιρειών λαϊκής βάσης. Δυστυχώς δεν αποκρίθηκε στην αποστολή της για λόγους παρόμοιους με αυτούς που οδήγησαν στην αποτυχία και τις εταιρείες που ανέλαβε να εξυγιάνει δηλαδή, κακή διαχείριση, λανθασμένες επιχειρηματικές επιλογές, κακή εκμετάλλευση των πλοίων και μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις. Αποτέλεσμα αυτών ήταν να κηρύξει πτώχευση το 1991 και να αποτύχει η προσπάθεια λειτουργίας ενός μεικτού σχήματος Κράτους -Τραπεζών -Ναυπηγείων -Τοπικών Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών.

Ένα τέτοιο σχήμα με σωστή, έμπειρη και ανεξάρτητη διοίκηση θα μπορούσε να συμβάλει καθοριστικά στην εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών ιδιαίτερα των μικρών νησιών που εμφανίζουν αφενός μεν χαμηλά επίπεδα κίνησης αφετέρου δε η παροχή αξιόπιστης μεταφορικής υπηρεσίας αποτελεί όρο επιβίωσης ταυτόχρονα όμως δεν υπάρχει ενδιαφέρον ποιοτικής εξυπηρέτησης εκ μέρους μεμονωμένων ιδιωτών πλοιοκτητών.

Στην δεκαετία του 80 παρατηρείται η περαιτέρω ενδυνάμωση των πετυχημένων εταιρειών λαϊκής βάσης ιδιαίτερα αυτών που εξυπηρετούν τις γραμμές με σταθερά και υψηλά επίπεδα κίνησης. Καθοριστική σημασία σε αυτή τη θετική εξέλιξη έπαιξε η μεγάλη υποστήριξη από τους τοπικούς πληθυσμούς αλλά και ο μεγάλος αριθμός επενδύσεων που πραγματοποιήσαν εκμεταλλευόμενες τις χρηματοδοτήσεις από τα Μεσογειακά Προγράμματα και τον Αναπτυξιακό Νόμο.

Στην ίδια περίοδο εμφανίζονται και εδραιώνονται και ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρείες (Αγούδημος, Στρίντζης) εκμεταλλευόμενες τις ίδιες πηγές χρηματοδότησης και καλύπτοντας κενά του ακτοπλοϊκού συστήματος.

Στις αρχές της δεκαετίας του 90 εμφανίζεται επίσης αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα η οποία οφείλεται κυρίως σε μεταφορά κερδών από την διεθνή γραμμή της Ελλάδας-Ιταλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι επενδύσεις αυτής της περιόδου όπως και της προηγούμενης αφορούσαν μετασκευές πλοίων και όχι κατασκευές.

Μετά από πολλά χρόνια, το 1922, έχουμε το πρώτο νεότευκτο πλοίο που μπήκε στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά και αυτό ήταν το Ελ. Βενιζέλος της ANEK. Η είσοδος πλοίων νέας τεχνολογίας, παράλληλα με κινήσεις ανανέωσης του στόλου είναι τα χαρακτηριστικά της τελευταίας πενταετίας του



20<sup>ου</sup> αιώνα. Την ώθηση για την ποιοτική κινητοποίηση έδωσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με υποστήριξη και προωθώντας τέτοιες πρωτοβουλίες. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις κύριες γραμμές της χώρας ήταν: Α. Αγαπητού, Γ. Αγουδήμου, Βεντούρη, Νομικού, Σταθάκη, Στρίντζης, ANEK, Μινωικές Γραμμές, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, ΛΑΝΕ, Ρεθυμνιακή. Οι εταιρείες λαϊκής βάσης ενίσχυσαν τη θέση τους έναντι των ιδιωτικών πλοιοκτητών και εξυπηρετούσαν τις πλέον κερδοφόρες γραμμές κίνησης. Η θέση τους ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο, όταν εξυπηρετούν και προορισμούς πέραν των τόπων προέλευσης τους.

Με αυτό το υπόβαθρο στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα η ελληνική ακτοπλοΐα ακολουθώντας και την παγκόσμια τάση εξαγορών και συγχωνεύσεων αλλά και τις μεγάλες κεφαλαιουχικές απαιτήσεις της ανανέωσης του στόλου παράλληλα με τις ραγδαίες αυξανόμενες απαιτήσεις ποιότητας, άλλαξε πρόσωπο. Το σύγχρονο προφίλ του κλάδου είναι ο μικρός αριθμός εταιρειών που διαχειρίζονται μεγάλο αριθμό πλοίων και στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό των μεθόδων διοίκησης. Ακολουθούν κατά αυτόν τον τρόπο και της αλλαγής αντίληψης του Διοικητικού φορέα που το κέντρο άσκησης πολιτικής είναι η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών με τη λειτουργία ενός συστήματος με βασικές παραμέτρους το νησί- το λιμάνι- το πλοίο- τις υπηρεσίες υποστήριξης σε αντίθεση με το πλοιοκεντρικό πνεύμα του παρελθόντος.<sup>2</sup>

### **1.3. Ιστορική Εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ιδέας:**

Η καταγωγή της Ευρωπαϊκής Ιδέας ή αλλιώς του Ευρωπαϊκού Συστήματος Συνεργασίας ιστορικά, φιλοσοφικά και ιδεολογικά ανάγεται στην ανά τους αιώνες εξέλιξη της ομοσπονδίας και συνομοσπονδίας.

Τα πρώτα ανεξάρτητα εθνικά- κράτη που παραχώρησαν μέρος ή σύνολο της εθνικής κυριαρχίας τους σε μια ευρύτερη διεθνή δομή θεωρούνται:

- Η Ελβετική Συνομοσπονδία (τέλος Μεσαίωνα έως το 1848)
- Οι Ενωμένες Επαρχίες της Ολλανδίας (1579-1795)
- Η Γερμανική Bund (1815-1866)

<sup>2</sup> [www.portnet.gr](http://www.portnet.gr)

Η πρώτη πύλη στο INTERNET για τη ναυτιλία

- Η Αμερικανική Συνομοσπονδία (1781-1789).

Στην κλασική συνομοσπονδία με τη γενική της έννοια, το σημαντικότερο σημείο έγκειται εξωτερικά στην ασφάλεια των μελών της από εξωτερική επιβουλή και εσωτερικά στην ευημερία των μελών της.

Πιο συγκεκριμένα συνομοσπονδία σημαίνει:

**A.** Ένωση κρατών χωρίς να υπάρχει εξάλειψη της εθνικής ταυτότητας των μελών της και

**B.** Ένωση κρατών που αποτελούν συνομοσπονδίες μεταξύ των κρατών αυτών.

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου σημαντικό ρόλο έπαιξε ο Count- Coudehove Kallergi που ίδρυσε την "Πανευρωπαϊκή Κίνηση" με σκοπό τη διάδοση της Πανευρωπαϊκής Ομοσπονδίας. Λίγο πριν το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο δημιουργήθηκε στη Μ. Βρετανία η "Κίνηση για την Ευρωπαϊκή Ένωση". Τον Ιούνιο του 1940 ο Winston Churchill πρότεινε στη Γαλλία την ίδρυση μιας ομοσπονδίας μεταξύ των δυο κρατών με Κοινό Κοινοβούλιο και κοινή Υπηκοότητα. Ο ίδιος αργότερα το 1946 πρότεινε τη δημιουργία των 'Ηνωμένων Πολιτειών της Ευρώπης'.

Η πρόταση Marshall, λίγο πριν ανακοινωθεί το γνωστό ως Σχέδιο Marshall στις 5 Ιουνίου 1947, αφορούσε κατ' αρχή όλη την Ευρωπαϊκή Ήπειρο, αλλά κατόπιν παρέμβασης της Σοβιετικής Ένωσης οι χώρες του Ανατολικού Συνασπισμού δεν συμμετείχαν.

Το 1950 δημιουργήθηκε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα, όπου με βάση το Σχέδιο Schuman έγινε η προσπάθεια επίλυσης της Γάλλο-Γερμανικής διαμάχης για τον έλεγχο της περιοχής του Ρούρ όσον αφορά την παραγωγή άνθρακα και χάλυβα.

Οι Συνθήκες της Ρώμης σχετικά με την Ευρωπαϊκή Κοινή Αγορά, δηλαδή την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας υπογράφηκαν το 1957 και τέθηκαν σε ισχύ το 1958.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα των πρώτων 6 κρατών- μελών διευρύνθηκε το 1973 με την ένταξη της Δανίας, της Ιρλανδίας και της Μ. Βρετανίας, το 1981 με την ένταξη της Ελλάδας, το 1986 με την ένταξη της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, το 1995 με την ένταξη της Αυστρίας και της Σουηδίας. Σήμερα

τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι 15 και άλλα 10 περιμένουν φέτος την ένταξή τους.<sup>3</sup>

#### 1.4. Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε.:

Μετά την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ε το 1981, ακολουθεί το 1985 η ένταξη της στην Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε. Το έτος αυτό είναι πολύ σημαντικό, δεδομένου ότι από τότε άρχισε κυρίως να κινητοποιείται η Επιτροπή και το Συμβούλιο για θέματα που αφορούσαν τη ναυτιλία. Το έτος αυτό ήταν κρίσιμο γιατί τότε υπεβλήθη (και υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 1986) από την Επιτροπή προς το Συμβούλιο των Υπουργών η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, η οποία αναφέρεται με την λεγόμενη Λευκή Βίβλο στην ολοκλήρωση της Εσωτερικής Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Πριν όμως γίνει αναφορά στις προτάσεις της Λευκής Βίβλου για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής θα πρέπει ιστορικά να δούμε τις ως τότε ενέργειες της ΕΟΚ όσον αφορά διάφορα ναυτιλιακά θέματα.

Η Συνθήκη της Ρώμης είχε προβλέψει με το Άρθρο 74 την επιδίωξη μιας κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Το Άρθρο 84 παρ. 1 της Συνθήκης αναφέρει ρητά ότι οι διατάξεις του Άρθρου 74 ισχύουν μόνο για τις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Έτσι, όπως είναι σαφές, είχαν εξαιρεθεί οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Το Συμβούλιο όμως διατηρούσε στην παράγραφο 2 του ίδιου Άρθρου το δικαίωμα να αποφασίσει, με την τότε ισχύουσα ομοφωνία, εάν θα θεσπιστούν και τι είδους μέτρα σχετικά με τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Το 1975 η Γαλλία υπέβαλε υπόμνημα στο Κοινοτικό Συμβούλιο, στο οποίο πρότεινε να διατυπωθεί κοινή ναυτιλιακή πολιτική, ενεργοποιώντας έτσι το Άρθρο 84, παράγραφος 2. Η Γαλλική πρόταση κάλυπτε θέματα όπως την εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας στα Κοινοτικά σκάφη, το να θεωρούν υποβαθμισμένα τα πλοία που δεν ανήκουν στην Ε.Ε. και επίσης να εναρμονιστούν οι ναυτιλιακές πολιτικές των χωρών- μελών.

Μια περιεκτική έκθεση περί θαλάσσιων μεταφορών στην Κοινότητα εκπονήθηκε για λογαριασμό της Κοινοτικής Επιτροπής που είναι αρμόδια για

<sup>3</sup> Γιώργος Α. Γιαννόπουλος, 'Θαλάσσιες Μεταφορές', Σελ 119-121, Εκδόσεις 'Παρατηρητής', Θεσσαλονίκη 1998

θέματα περιφερειακής πολιτικής, περιφερειακού σχεδιασμού και μεταφορών. Η έκθεση υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ακολούθως έγινε δεκτή (2/3/1977) και αυτό θεωρείται ως το πρώτο βήμα για τη θέσπιση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Τα θέματα που έπρεπε να αντιμετωπιστούν με κοινή ναυτιλιακή πολιτική από τους εταίρους ήταν: ο ανταγωνισμός από τα κρατικά εμπόρια και τις σημαίες ευκαιρίας, η διάκριση των σημαιών, η εναρμόνιση των όρων σε διάφορες εμπορικές και ναυτιλιακές συμφωνίες που συνάπτονται με άλλες χώρες, η εκπροσώπηση της Ε.Ε. σε διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η εναρμόνιση των νομοθετικών ρυθμίσεων των χωρών- μελών, οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών της κοινότητας και τέλος ποια πλοία θεωρούνται υποβαθμισμένα.

Η Ε.Ε. με την απόφασή της στις 13/9/1977 συνέστησε μια συμβουλευτική διαδικασία για σχέσεις των χωρών- μελών με τρίτες χώρες σχετικά με ναυτιλιακά θέματα στα πλαίσια διεθνών οργανισμών. Η συμβουλευτική διαδικασία θέσπισε σκοπούς στην ανταλλαγή πληροφοριών περί ναυτικών θαμάτων μεταξύ των χωρών- μελών της Επιτροπής, καθώς και την αναγνώριση προβλημάτων κοινού ενδιαφέροντος.

Επίσης το Συμβούλιο της Ε.Ε. όρισε γενικές κατευθύνσεις σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές τόσο αναφορικά με την ασφάλεια, όσο και σε σχέση με τον αθέμιτο ανταγωνισμό εμπορικών στόλων ορισμένων τρίτων χωρών.

Με την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ε. (και πρώην Ε.Ο.Κ.), ο ευρωπαϊκός στόλος αυξήθηκε σε 28% του παγκόσμιου στόλου και σε 33% αν ληφθεί υπόψη το σύνολο του ελληνόκτητου στόλου. Έτσι η Ε.Ε. έγινε τότε η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου. Χαρακτηριστικό είναι ότι το μερίδιο των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και των αναπτυσσομένων χωρών της Ασίας ήταν αντίστοιχα 9% και 8%.

Η προσθήκη του ελληνικού στον ευρωπαϊκό στόλο δυνάμωσε τότε τη διαπραγματευτική δύναμη της Ε.Ε. σε διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπως π.χ. UNCTAD, IMO, ILO και στη συνέχεια GATT καθώς και σε παγκόσμιες συνδιασκέψεις όπου συζητούνταν ναυτιλιακά θέματα. Το ότι η Ε.Ε. έγινε η ισχυρότερη ομάδα πίεσης στην παγκόσμια ναυτιλία ήταν ένα σημαντικό εμπόδιο για τις χώρες που επιθυμούσαν να περιορίσουν τον

ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά θαλάσσιων μεταφορών και ήταν πλέον ένας σημαντικός αντίπαλος για αυτές.<sup>4</sup>

### 1.5. Η Επιβατηγός Ναυτιλία στην Ε.Ε.:

Οι μεταφορές για λογαριασμό τρίτων καλύπτουν περίπου το 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το 5% της συνολικής απασχόλησης στην Ε.Ε. Ο ρόλος του είναι να εξασφαλίζουν την κυκλοφορία ανθρώπων και τις ανταλλαγές εμπορευμάτων στην Ε.Ε. η οποία αξίζει να σημειωθεί, ότι έχει ένα από τα πυκνότερα δίκτυα μεταφορών στον κόσμο, χωρίς αυτό να είναι ομοιογενές, καθώς υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών- μελών. Τόσο στο σύνολο όσο και στην πυκνότητά του.

Οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν ουσιαστικό στοιχείο για την υλοποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση, ενώ συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και στην απασχόληση. Η ανάγκη για τη δημιουργία ενός πραγματικού διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων και όχι μόνο μεταφορών, που θα εξασφαλίζει τη σταδιακή αλληλοσύνδεση και ενοποίηση των διαφόρων θαλάσσιων μέσων μεταφοράς, οδήγησε την Ε.Ε. να ορίσει έναν αριθμό στρατηγικών σχεδίων για την περίοδο 1995- 2010, που θα συμπληρώσουν ή θα βελτιώσουν τα στοιχεία των διαφόρων εθνικών δικτύων που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό σχήμα. Τα παραπάνω σχέδια αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι, ένα μέρος των οδικών μεταφορών θα μπορούσε μελλοντικά να μετατοπιστεί προς την ακτοπλοΐα στις ακτές μήκους 56.000 χιλιομέτρων της Ε.Ε. Άλλωστε, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο κύριος τρόπος συναλλαγών με τρίτες χώρες, καθώς το 75% των εισαγωγών και το 64% των εξαγωγών πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης.

Η Ε.Ε. κατανοώντας τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών τόσο σε επίπεδο οικονομικών μεγεθών, αλλά και συμβολής στην κοινωνική συνοχή των κρατών-μελών που εμφανίζουν υψηλούς δείκτες απασχόλησης στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, έχει καταρτίσει οδηγίες που οριοθετούν τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών και ειδικότερα των ακτοπλοϊκών.

Όπως αναφέραμε παραπάνω η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση άλλαξε τα δεδομένα σε όλους τους τομείς. Η Ελλάδα εντάσσεται σε

---

<sup>4</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης, 'Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία', Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, Σελ 126-129.

μια ιδιόμορφη ομάδα, ισχυρή αρκετά όμως να χαράξει νέες γραμμές πολιτισμού και ανάπτυξης. Η Ε.Ε. επηρεάζει τα μέλη της και διαμορφώνει τους κανόνες του παιχνιδιού με πρότυπα όχι πια εγωκεντρικά αλλά συλλογικά. Μέσα σε αυτούς τους κανόνες καλείται να παίξει και η χώρα μας και στον τομέα της ακτοπλοΐας, για να καλύψει τις ανάγκες τόσο των πολιτών της όσο και των Ευρωπαίων πολιτών.

Πριν κάνουμε μια σύντομη αναφορά στους κανονισμούς της Ε.Ε. καλό θα ήταν να δώσουμε τον ορισμό της Ακτοπλοΐας.

Με τον όρο Ακτοπλοΐα ορίζεται η μεταξύ των λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων.

Επίσης πρέπει να επισημανθεί το γεγονός ότι οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μαζί με τις Πορθμειακές και τις διεθνείς αποτελούν την Επιβατηγό Ναυτιλία η οποία με τη σειρά της αποτελεί μέρος του ευρύτερου κλάδου της Ναυτιλίας.

1. Οι Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες εκτελούνται από επιβατηγά, επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία νεότερης τεχνολογίας (π.χ CATAMARAN, FLYING DOLHIN) και καλύπτουν βασικούς άξονες σύνδεσης.

2. Οι Πορθμειακές συγκοινωνίες διεξάγονται με ferry- boat και θεωρούνται ως συνέχεια του οδικού δικτύου που διακόπτεται από το θαλάσσιο δίκτυο και

3. Οι Διεθνείς Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες που εκτελούνται από επιβατηγά-οχηματαγωγά και πλοία νεότερης τεχνολογίας και συνδέουν τα λιμάνια της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο μεταφέροντας επιβάτες, εμπορεύματα και οχήματα.

Επανερχόμαστε λοιπόν στους κανονισμούς που έχει θεσπίσει η Ε.Ε. για την επιβατηγό ναυτιλία.

Με σκοπό λοιπόν την ελαχιστοποίηση του κρατικού παρεμβατισμού στον κλάδο της ακτοπλοΐας και την εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού, η Ε.Ε. έχει θεσπίσει σειρά κανονισμών που ρυθμίζουν τα σχετικά θέματα εντός των κρατών-μελών της. Ο σπουδαιότερος από αυτούς κανονισμούς εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών-μελών, δηλαδή καταργεί το CABOTAGE που ίσχυε μέχρι σήμερα. Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα προξενούσε η άμεση εφαρμογή των κανόνων του μέτρου σε μεγάλο αριθμό ακτοπλοϊκών ελληνικών εταιρειών, που δεν είναι σε θέση ακόμα να

αντιμετωπίσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό καθυστέρησε την εφαρμογή του μέτρου για την Ελλάδα μέχρι την 1/1/2004.

Δεδομένων των παραπάνω χρονικών ορίων, ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να ανανεωθεί ακόμα πιο γρήγορα, προκειμένου να αντιμετωπίσει με επιτυχία τον επερχόμενο ανταγωνισμό. Όπως είναι φανερό όσες ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν εκσυγχρονιστούν εντός των προαναφερθέντων ορίων δεν θα είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν στον ελεύθερο ανταγωνισμό.<sup>5</sup>

### **1.6. Ο Στόλος της Ε.Ε. και η Ισχύουσα Νομοθεσία:**

Συνολικά ο Ευρωπαϊκός Στόλος, συμπεριλαμβανομένων και των χωρών εκτός Ε.Ε. που δραστηριοποιείται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί περίπου το 40% του Παγκόσμιου στόλου. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάθε Ευρωπαϊκή χώρα η νομοθεσία για την ναυτιλία πριν το 1990 ήταν σχεδόν ελεύθερη ενώ σήμερα η ισχύουσα νομοθεσία είναι κοινή για όλες τις χώρες και μάλιστα έχει αρχίσει να αντιμετωπίζεται η άρση του cabotage δηλαδή της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών μεταφορών και η κατάργηση του κρατικού παρεμβατισμού.<sup>6</sup>

#### **1.6.1. Ο Στόλος της Ελλάδας:**

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί σήμερα έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος αναπτύσσεται διαρκώς παρουσιάζοντας υψηλή κερδοφορία. Η Ελληνική Ναυτιλία επί σειρά δεκαετιών παραμένει στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, προσδίδοντας κύρος και προβάλλοντας τη χώρα μας παγκοσμίως. Αποτελεί για την ελληνική οικονομία μια μόνιμη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος, ενώ ταυτόχρονα παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό ελλήνων εργαζομένων.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υ.Ε.Ν., η ελληνική ναυτιλία (περιλαμβανομένων και όλων των υπό ξένη σημαία ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων) διατηρεί στόλο 3.142 πλοίων, καλύπτοντας το 16% περίπου του

<sup>5</sup> ICAP, Κλαδική μελέτη- Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, Νοέμβριος 2000, Σελ: 1-12

<sup>6</sup> Αλέξανδρος Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος, Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης, Αθήνα 2002, Σελ: 53- 61

στόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων, ανέρχεται σε 2.165 και κατέχουν το 50% περίπου του ολικού εκτοπίσματος του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατατάσσοντας την Ελλάδα πρώτη μεταξύ κρατών- μελών της Ε.Ε. καθώς και μεταξύ των 10 κυριότερων ναυτιλιακών χωρών.

Ο Ακτοπλοϊκός στόλος αποτελεί ένα σχετικά μικρό μέρος του συνολικού Ελληνόκτητου στόλου, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα μας και την οικονομία μας. Ο αριθμός των εν λόγω πλοίων ανέρχεται σε 393, συνολικής χωρητικότητας 587.479 κόρων και έχουν αναλάβει την επικοινωνία του Ηπειρωτικού ελλαδικού χώρου με τον νησιωτικό, δηλαδή την μεταφορά επιβατών, προϊόντων και οχημάτων από και προς τα νησιά.

Όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές γραμμές θα γίνει εκτενής αναφορά στο 4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο.

Η σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας γίνεται ευδιάκριτη και από το γεγονός ότι, στη χώρα μας υπάρχουν 750 λιμάνια, 3.000 - 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά και περίπου 15.000 χιλιόμετρα ακτών. Εξασφαλίζοντας την παραπάνω επικοινωνία, ο ελληνικός στόλος συμβάλλει παράλληλα στην άμυνα της χώρας, καθώς τα νησιά του Αιγαίου αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των ελληνικών συνόρων με την Τουρκία.

Ο κλάδος της Ελληνικής Ακτοπλοΐας έχει σημειώσει αλματώδη πρόοδο, κατά τα τελευταία χρόνια, μέσω της συνεχούς βελτίωσης και αναβάθμισης των παλαιών πλοίων. Επιπλέον έχει επέλθει βελτίωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και στην ταχύτητα, στη συχνότητα και στην ακρίβεια των δρομολογίων. Εκτός από τις αναφερόμενες αλλαγές που συντελούνται σε επίπεδο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του ελληνικού στόλου, αξιοσημείωτες και έντονες είναι και οι εξελίξεις σε επίπεδο συγχωνεύσεων και εξαγορών, που σκοπό έχουν αφενός τη δημιουργία ισχυρότερων εταιρειών και αφετέρου την αύξηση του μεριδίου τους στις θαλάσσιες δρομολογιακές γραμμές.

Η διάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου έχει επίσης, μεταβληθεί σημαντικά, με κύριο χαρακτηριστικό τη συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους της αγοράς σε ένα μικρό αριθμό επιχειρήσεων. Λόγω της σημασίας της ακτοπλοΐας για την ελληνική οικονομία, το κράτος έχει θεσπίσει ένα πλήρες νομοθετικό πλαίσιο με στόχο τον έλεγχο της δραστηριότητας των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Πρόσφατα, ξεκίνησε η αναθεώρηση του εν λόγω



νομοθετικού πλαισίου, ώστε να εναρμονιστεί με τις κοινοτικές διατάξεις περί ακτοπλοΐας και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της απελευθερωμένης ελληνικής ακτοπλοΐας (άρση cabotage- γι' αυτό θα γίνει εκτενέστερη αναφορά στο επόμενο κεφάλαιο).

Από πλευράς πλοιοκτησίας, οι εταιρείες της ελληνικής ακτοπλοΐας διακρίνονται σε δύο κατηγορίες :

**A.** Ολιγομετοχικές εταιρείες, στις οποίες η πλειοψηφία των μετόχων ανήκει σε εφοπλιστικές οικογένειες.

**B.** Ακτοπλοϊκές εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή.

Θα ήταν μεγάλη παράλειψη αν δε γινόταν αναφορά για το κλάδο της διεθνούς επιβατηγού ναυτιλίας και συγκεκριμένα στις γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας στην Αδριατική. Ο κλάδος αυτός αναπτύχθηκε σταδιακά από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, παράλληλα με την εξέλιξη του τουρισμού και του εμπορίου της χώρας μας με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, αλλά και την αντίστοιχη ανάπτυξη των λιμένων στη Δυτική Ελλάδα και στα παράλια της Ιταλίας στην Αδριατική.

Η σύνδεση της χώρας μας με τη γείτονα Ιταλία σημείωσε αλματώδη εξέλιξη κατά τη δεκαετία που διανύουμε. Σήμερα, στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας στην Αδριατική εκτελούν δρομολόγια γύρω στα 40 επιβατηγό-οχηματαγωγά πλοία. Λόγω της εποχικότητας που παρουσιάζει η επιβατική κίνηση και της μικρής χωρητικότητας των παλαιότερων πλοίων σε φορτηγά αυτοκίνητα, αρκετά πλοία έχουν ενεργό παρουσία μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες.<sup>7</sup>

Η βασική αρχή για τις ενδομεταφορές διέπεται από περιορισμούς. Σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 187/73 αρθ. 165 και 166 αποκλειστικό δικαίωμα στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές έχουν τα Ελληνικά πλοία. Η νομοθεσία αυτή προσαρμόστηκε εν μέρει στον κανονισμό 3577/92. Επίσης επιτρέπεται η πρόσβαση άλλων πλοίων της Ε.Ε. σε ηπειρωτικές ενδομεταφορές μη στρατηγικών αγαθών και υπηρεσιών με πλοία άνω των 650 κόντων. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις εθνικότητας του

<sup>7</sup> ICAP: Κλαδική Μελέτη- Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία- Νοέμβριος 2000- Σελ: 1-12

πληρώματος το 100% πρέπει να είναι υπήκοοι της Ε.Ε. Ακόμα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πλοιοκτησίας πάνω από το 50% του πλοίου πρέπει να ανήκει σε Έλληνες ή σε Ελληνικά νομικά πρόσωπα, το ήμισυ του κεφαλαίου των οποίων κατέχεται από Έλληνες. Για τις Ελληνικές αυτές απαιτήσεις της πλοιοκτησίας το Δ.Ε.Κ. καταδίκασε την Ελλάδα για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων της βάσει της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας.

Τέλος η Ελλάδα διατηρεί μόνο ένα νηολόγιο και όσον αφορά το φορολογικό καθεστώς, υπάρχει μειωμένος συντελεστής για τις ασφαλιστικές εισφορές και για τα Ελληνικά πλοία που εξυπηρετούν λιμάνια εκτός της χώρας μας επιβάλλεται φόρος χωρητικότητας.<sup>8</sup>

### **1.6.2. Ο Στόλος της Γερμανίας:**

Η Γερμανική ναυτιλία έχει διατηρήσει την σημαντική της θέση σε περιοχές κλειδιά του ενδο-ευρωπαϊκού εμπορίου μέσα από έναν ευέλικτο στόλο τον οποίο διαθέτει. Ο στόλος αυτός αποτελείται από πλοία κυρίως ξηρού φορτίου, ενώ παρατηρείται μια σταθερή ανάπτυξη και στα μοναδοποιημένα φορτία. Σε γενικές γραμμές η αγορά χαρακτηρίζεται από μια δομή πλοιοκτητών μικρού μεγέθους και μεγάλων ναυλομεσιτικών οίκων.

Τα γερμανικά πλοία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και στις υπηρεσίες-τροφοδοσίας καθώς επίσης και στις κατηγορίες φορτίων χάλυβα και προϊόντων δασοκομίας.

Όπως βλέπουμε λοιπόν ο Γερμανικός στόλος έχει την πρωτιά μόνο στα εμπορικά πλοία και όχι τόσο στα επιβατηγά, αφού η ακτοπλοΐα της περιορίζεται μόνο στις εσωτερικές γραμμές.

Έτσι λοιπόν τα πλοία του Γερμανικού κράτους συγκεντρώνουν συνολική χωρητικότητα 655.594 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας 21-έτη. Συγκεκριμένα ο ακτοπλοϊκός στόλος της Γερμανίας αποτελείται από:

► Την Argo- Mann Ferry Service GmbH που αποτελείται από 3 πλοία Φινλανδικής Σημαίας και που είναι δρομολογημένα στις γραμμές Αγγλίας-Γερμανίας και Φινλανδίας-Γερμανίας.

<sup>8</sup> Επιτροπή Των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση Της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24.02.2000- Σελ: 31

- ▶ Στη γραμμή Γερμανίας- Σουηδίας είναι δρομολογημένα τα 4 πλοία, υπό Σημαία Λιβερίας και Γερμανίας, τα οποία ανήκουν στην Euroseabridge Fahrdienst GmbH.
- ▶ Στο εσωτερικό της Γερμανίας δρουν η Forde Reederei Seetouristik και η E.H.Harmw GmbH με 6 πλοία (3 η κάθε μια) τα οποία έχουν Γερμανική και Δανέζικη Σημαία.
- ▶ Επίσης τη γραμμή Σουηδίας- Γερμανίας εξυπηρετεί η OHG- TT Line με 8 πλοία Γερμανικής και Σουηδικής Σημαίας.
- ▶ Την ίδια γραμμή εξυπηρετούν οι Scandlines A/S και Deutsche Fahrgesellschaft Ostsee mbH με 31 πλοία (26 και 5 αντίστοιχα) τα οποία πλέουν με Δανέζικη, Γερμανική και Σουηδική Σημαία.
- ▶ Τέλος, έχουμε την Bremerhaven- Helgoland Line GmbH & CO.KG με 2 πλοία Γερμανικής Σημαίας που πλέουν στο εσωτερικό του κράτους της Γερμανίας.

Όσον αφορά την νομοθεσία, σύμφωνα με τον Γερμανικό Νόμο (coastal shipping Act 26/7/1957) η ακτοπλοΐα επιτρέπεται μόνο σε εθνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και για φορτία που διακινούνται μεταξύ δυο εθνικών λιμένων, ανεξάρτητα εάν παρεμβάλλεται στο δρομολόγιο και αλλοδαπό λιμάνι. Τα πλοία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ακτοπλοΐα είναι:

A. Τα ποντοπόρα πλοία που μπορούν να φέρουν τη σημαία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και

B. Τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το νηολόγιο των οποίων ευρίσκεται εντός της ζώνης εφαρμογής του παραπάνω νόμου.

Τέλος ο ίδιος Νόμος δίνει το δικαίωμα να χορηγούνται άδειες, σε άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε. με βάση την αμοιβαιότητα.<sup>9</sup>

Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η βασική αρχή για τις ενδομεταφορές διέπεται από περιορισμούς και στηρίζεται στον κανονισμό 3577/92, όπως και οι περισσότεροι ευρωπαϊκοί στόλοι. Οι απαιτήσεις για τα μέλη του πληρώματος είναι ίδιες για όλα τα γερμανικά πλοία. Έτσι ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Γερμανός και το υπόλοιπο πλήρωμα μπορεί να είναι οποιασδήποτε εθνικότητας. Οι απαιτήσεις για τη πλοιοκτησία θέλουν το

<sup>9</sup> Αλέξανδρος Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις 'Αθ. Σταμούλης'- Αθήνα 2002- Σελ:54-56

50% του πλοίου τουλάχιστον, να είναι στην ιδιοκτησία και τον έλεγχο Γερμανών ή και κοινοτικών υπηκόων με αντιπροσώπους που διανέμουν στη Γερμανία ή γερμανικών ή κοινοτικών εταιρειών με έδρα των επιχειρήσεων στην Ε.Ε. Η Γερμανία είναι από τις χώρες που χρησιμοποιούν και τα δυο νηολόγια.

Για τα πλοία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε ενδομεταφορές το φορολογικό καθεστώς δεν προβλέπει καμία φορολογική εισοδηματική ελάφρυνση ή επιδότηση.

Τα πλοία που δραστηριοποιούνται διεθνώς μπορούν να επιλέξουν μεταξύ κανονικής φορολογίας ή φόρου χωρητικότητας. Για τα πλοία αυτά υπάρχει επίσης η ευκαιρία να απολαμβάνουν 40% μείωση στο φόρο εισοδήματος.<sup>10</sup>

### 1.6.3. Ο Στόλος της Μεγάλης Βρετανίας:

Οι Βρετανοί έχουν ασχοληθεί ιδιαίτερα με την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας τους με την διεξαγωγή ερευνών και τη λήψη μέτρων για την προστασία και την βελτίωση αυτής.

Η βασική περιοχή που δραστηριοποιούνται οι Άγγλοι εκτείνεται από τη Βαλτική, την Νορβηγία και την Φιλανδία, στην Ιρλανδία και την Πορτογαλία. Όμως, κάνουν συνεχείς προσπάθειες επεκτάσεις στη βόρεια Αφρική, τη Μεσόγειο, ειδικά σε Ελλάδα και Ιταλία και στη Μαύρη θάλασσα αλλά και στις εσωτερικές ποτάμιες μεταφορές κυρίως στο Ρήνο.

Η συνολική χωρητικότητα του Αγγλικού ακτοπλοϊκού στόλου αγγίζει τους 1.424.238 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας τα 16 έτη και δίκαια έχει αποκτήσει το σεβασμό από τους ανταγωνιστές της.

Οι **ακτοπλοϊκές εταιρείες** που απαρτίζουν το στόλο της είναι:

► Η Cenargo Ltd με 6 πλοία υπό Σημαία Γιβραλτάρ, Μ. Βρετανίας και Μπαχάμες τα οποία είναι δρομολογημένα σε γραμμή ανάμεσα σε Αγγλία και Ιρλανδία.

► Στην ίδια γραμμή επίσης είναι και τα 3 πλοία σε αριθμό υπό Σημαία Μπαχάμες της εταιρείας Belfast Freight Ferries.

<sup>10</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:31

- ▶ Η Commodore Ferries (CI) Ltd με 3 πλοία Σημαίας Μπαχάμες που ταξιδεύουν εντός του κράτους- μέλους του Ηνωμένου Βασιλείου.
- ▶ Η Condor Ferries με 4 πλοία Σημαίας Σιγκαπούρης που λειτουργούν στο εσωτερικό της Αγγλίας και ανάμεσα στην Αγγλία και την Γαλλία.
- ▶ Στην ίδια γραμμή ταξιδεύει και το μοναδικό πλοίο της Falcon Distribution Group.
- ▶ Στο εσωτερικό της Αγγλίας απασχολούνται οι εταιρείες Isles of Scilly Steamship Co και Jacobs Holdings με 7 πλοία (ένα και 6 αντίστοιχα) υπό Σημαία Αγγλίας, Ρουμανίας και Εσθονίας.
- ▶ Επίσης μεταξύ λιμανιών της Σουηδίας και Γερμανίας είναι δρομολογημένα τα 2 πλοία υπό Ιταλικής Σημαίας της Norse Irish Ferries Ltd.
- ▶ Στη συνέχεια υπάρχει η εταιρεία Orkney Island Shipping Co με μικρά πλοία που εξυπηρετούν λιμάνια της Αγγλίας.
- ▶ Ακολουθεί η P&O Europan Ferries Ltd με 22 πλοία στο δυναμικό της υπό Σημαίας Αγγλίας, Βερμούδων και Γερμανίας τα οποία είναι δρομολογημένα σε γραμμές της Γαλλίας και της Αγγλίας αλλά και σε λιμάνια μεταξύ της Αγγλίας- Ιρλανδίας και Αγγλίας- Γαλλίας.
- ▶ Στη γραμμή Αγγλίας- Γαλλίας είναι δρομολογημένα και τα 11 πλοία της P&O Stena υπό Αγγλική Σημαία.
- ▶ Στη συνέχεια ακολουθεί η εταιρεία P&O Ferrymasters με 2 πλοία Σημαίας Αγγλίας και Ιταλίας που ταξιδεύουν ανάμεσα στην Αγγλία και την Σουηδία.
- ▶ Αναφέρεται η P&O North Sea Ferries με 13 πλοία που είναι δρομολογημένα σε λιμάνια μεταξύ Αγγλίας- Ολλανδίας και Αγγλίας- Βελγίου.
- ▶ Ακόμα η Hoverspeed Ltd με 12 πλοία νέας τεχνολογίας υπό Σημαία Λουξεμβούργου, Αγγλίας και Ιταλίας τα οποία ταξιδεύουν στο εσωτερικό της Γαλλίας αλλά και ανάμεσα στην Αγγλία- Βέλγιο, Αγγλία- Ιρλανδία, Φινλανδία- Σουηδία και τέλος Αγγλία- Γαλλία.
- ▶ Στο εσωτερικό του Ηνωμένου Βασιλείου εξυπηρετείται επίσης από τις Seatruck Ferries και Southampton, Isle of Wight and South of England Royal Mail Steam Packet PLC με 2 και 3 πλοία αντίστοιχα υπό Αγγλικής Σημαίας.
- ▶ Τέλος η Trans Europe Shipping Lines που με τα 6 πλοία της εξυπηρετεί τη γραμμή Αγγλίας- Γαλλίας τα οποία πλέουν με Σημαία Κύπρου.

Η βρετανική ναυτιλιακή πολιτική επικεντρώνεται κυρίως στην ασφάλεια, τη σωστή επάνδρωση του πλοίου με ικανό και έμπειρο πλήρωμα και τη βελτίωση της απόδοσης και της ποιότητας των υπηρεσιών. Όλα αυτά έχουν υποστηριχθεί με σημαντικές επενδύσεις στο τομέα.

Η Αγγλία όπως και άλλες χώρες, δημιούργησε δεύτερο νηολόγιο για να προσελκύει τους πλοιοκτήτες στη σημαία της χώρας της και υποστήριξε την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας καθώς θεωρεί ότι θα συμβάλλει στη μεγαλύτερη ανάπτυξη της ναυτιλίας της και τους στόχους που αυτή έχει θέσει.<sup>11</sup>

Επειδή ακριβώς ενισχύει αυτήν της την άποψη η βασική της αρχή για τις ενδομεταφορές διέπεται χωρίς περιορισμούς.

Όσον αφορά τις απαιτήσεις της εθνικότητας του πληρώματος δεν υπάρχουν και το πλήρωμα μπορεί να είναι οποιασδήποτε υπηκοότητας. Οι απαιτήσεις για την πλοιοκτησία θέλουν το 50 % τουλάχιστον να ανήκει σε υπηκόους ή εταιρείες της Ε.Ε. ή εξαρτημένων βρετανικών εδαφών.

Το βρετανικό φορολογικό καθεστώς προβλέπει μισθολογικές ελαφρύνσεις και φορολογικές απαλλαγές σε βρετανούς ναυτικούς που παραμένουν εκτός Η.Β. για πάνω από 183 ημέρες το χρόνο.<sup>12</sup>

#### **1.6.4. Ο Στόλος της Γαλλίας:**

Σύμφωνα με τη γαλλική νομοθεσία η ναυσιπλοΐα αποτελείται από την ωκεανοπόρο ναυσιπλοΐα, το cabotage, την ακτοπλοϊκή ναυσιπλοΐα και την πλοήγηση.

Με τον όρο ακτοπλοϊκή ναυσιπλοΐα εννοούνται τα μέχρι 300 κ.ο.χ. πλοία, τα οποία πρέπει να πλέουν έως 100 ν.μ. από το λιμάνι νηολογήσεως και έως 20 ν.μ. από την ακτή.

Όσον αφορά το cabotage η γαλλική νομοθεσία όριζε τρεις ζώνες κατά γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος γύρω από τη Γαλλία, αλλά ακόμη και από τις κτήσεις της. Εντός των ζωνών αυτών ως εθνική ακτοπλοΐα θεωρούνται οι μεταφορές μεταξύ εθνικών γαλλικών λιμένων και ως διεθνής

<sup>11</sup> Αλέξανδρος Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις 'Αθ. Σταμούλης'- Αθήνα 2002- Σελ: 195-196

<sup>12</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ: 36

ακτοπλοΐα εάν οι μεταφορές γίνονται μέσω κάποιου άλλου αλλοδαπού, μη γαλλικού λιμένα.

Οι ζώνες είναι οι εξής:

**Α. Γύρω από την Γαλλία.** Η ζώνη αυτή καλύπτει την Μεσόγειο θάλασσα, την Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και από την Βορειοατλαντική ακτή της Νορβηγίας έως τη Γουινέα.

**Β. Γύρω από τις Αντίλλες και την Γουινέα.** Η ζώνη αυτή καλύπτει από την Δυτική Ακτή των Η.Π.Α. έως το Ακρωτήριο SAINT Rock της Βραζιλίας.

**Γ. Γύρω από τη νήσο Reunion.** Η ζώνη αυτή καλύπτει το δυτικό μέρος του Ινδικού Ωκεανού.

Τα άρθρα 257 και 258 του Τελωνιακού Κώδικα του Νόμου περί Ναυσιπλοΐας επιτρέπουν να εξασκείται η εθνική ακτοπλοΐα μόνον από πλοία με γαλλική σημαία. Ο Νόμος όμως 85 -104 (30 -12 -1985) δίνει τη δυνατότητα κάποιων εξαιρέσεων, όπως όταν τα διαθέσιμα γαλλικά πλοία δεν επαρκούν.<sup>13</sup>

Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία της Γαλλίας έχουν συνολική χωρητικότητα 207.238 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας 16 χρόνια. Συγκεκριμένα διακρίνονται οι παρακάτω εταιρείες:

► Η Brittany Ferries και η Truckline Ferries που διαθέτουν 8 πλοία στο ενεργητικό τους (6 και 2 αντίστοιχα) τα οποία είναι όλα υπό Γαλλική Σημαία και είναι δρομολογημένα στις γραμμές της Γαλλίας αλλά ταυτόχρονα εξυπηρετούν και λιμάνια ανάμεσα στη Γαλλία - Αγγλία και Αγγλία - Ισπανία.

► Συνεχίζοντας αναφέρεται η ακτοπλοϊκή εταιρεία Emeгаude Lines SA με 2 πλοία που και αυτά είναι υπό Γαλλική Σημαία και ταξιδεύουν μεταξύ της Αγγλίας και της Γαλλίας και μάλιστα τους καλοκαιρινούς μήνες μεταξύ Αγγλίας και Νέας Υόρκης.

► Τέλος, στο εσωτερικό του κράτους - μέλους της Γαλλίας είναι δρομολογημένα τα υπό γαλλική Σημαία 5 πλοία της Sea.France SA.

<sup>13</sup> Δρ. Κ.Π. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002

Όσον αφορά τις απαιτήσεις εθνικότητας του πληρώματος, πρέπει ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος να είναι Γάλλοι υπήκοοι και το υπόλοιπο πλήρωμα υπήκοοι της Ε.Ε.

Για την πλοιοκτησία το 50% του πλοίου πρέπει να ανήκει σε φυσικό πρόσωπο εθνικότητας της Ε.Ε. ή το 100% του πλοίου πρέπει να ανήκει σε εταιρεία με έδρα την Ε.Ε. και η διαχείριση της λειτουργίας του να γίνεται με μόνιμη έδρα στη Γαλλία.

Το φορολογικό καθεστώς προβλέπει:

- Μερική επιστροφή του εταιρικού φόρου που καταβάλλεται στις τοπικές αρχές για μη γνήσιες ενδομεταφορές
- Μερική επιστροφή των ασφαλιστικών εισφορών στην περίπτωση των διεθνών μεταφορών.

Τέλος η Γαλλία χρησιμοποιεί και το δεύτερο νηολόγιο.<sup>14</sup>

#### **1.6.5. Ο Στόλος της Ιταλίας:**

Και η Ιταλία είναι μια από τις Ευρωπαϊκές χώρες η οποία φημίζεται για την ακτοπλοΐα της και γενικότερα για την Ναυτιλία της αφού είναι και αυτή μια Μεσογειακή χώρα. Η επιβατική της κίνηση εξελίσσεται περισσότερο στα δικά της λιμάνια και τα Ελληνικά.

Σύμφωνα με το άρθρο 224 του Κώδικα της Ναυσιπλοΐας το cabotage επιτρέπεται μόνο σε Ιταλικά πλοία.

Οι κυριότερες εταιρείες που εξυπηρετούν τις μεταφορές των Ιταλικών γραμμών είναι η Tirrenia και η Grimaldi.

Συγκεκριμένα η Tirrenia αποτελείται από 6 πλοία κατασκευής 1998, είναι Ιταλικής Σημαίας και εξυπηρετούν λιμάνια του κράτους- μέλους της Ιταλίας. Επίσης η προαναφερόμενη εταιρεία εκτός από αυτά τα πλοία διαθέτει και κάποια συμβατικά, Αγγλικής και Γερμανικής Σημαίας, που εξυπηρετούν τις ίδιες γραμμές.

Όσον αφορά την Grimaldi, αυτή αποτελείται από 5 πλοία Ιταλικής Σημαίας, που έχουν κατασκευαστεί την περίοδο 1996- 1999. Τα συγκεκριμένα

<sup>14</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:30



πλοία, είναι δρομολογημένα στις γραμμές Γένοβα- Λιβόρνο και Γένοβα- Παλέρμο.

Βέβαια δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στις εσωτερικές γραμμές της Ιταλίας δραστηριοποιείται και μια Ελληνική Ακτοπλοϊκή εταιρεία ANEK LINES και είναι η μοναδική εταιρεία η οποία με ελληνικά καράβια δραστηριοποιείται σε ξένη χώρα με μεγάλη επιτυχία.

Επίσης, αν και η ακτοπλοϊκή Ναυσιπλοΐα είναι ελεύθερη, στην περίπτωση που τα σκάφη διακινούνται μεταξύ δυο ή περισσότερων Ιταλικών λιμανιών, τότε ισχύουν οι περιορισμοί των κανονισμών του cabotage.

Η χορήγηση αδειών σκοπιμότητας σε πλοία με ξένη σημαία δίνεται όταν δεν είναι διαθέσιμα Ιταλικά πλοία ή είναι ακατάλληλα.<sup>15</sup>

Οι απαιτήσεις για την εθνικότητα του πληρώματος και της πλοιοκτησίας δεν διαφέρουν σε τίποτα από τις άλλες Ευρωπαϊκές Χώρες. Ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος πρέπει να είναι Ιταλοί και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος Ιταλοί ή υπήκοοι της Ε.Ε. Επίσης άνω του 50% του πλοίου πρέπει να ανήκει σε Ιταλούς ή Κοινοτικούς υπηκόους ή Κοινοτικές εταιρείες.

Ακόμα το ιταλικό φορολογικό καθεστώς προβλέπει μερική απαλλαγή από τις εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.<sup>16</sup>

#### **1.6.6. Ο Στόλος της Ισπανίας:**

Σύμφωνα με τις Τελωνιακές Διατάξεις, όπως τροποποιήθηκαν από το Διάταγμα της 24/02/1967, ως εθνικό cabotage καθορίζεται η διακίνηση φορτίων μεταξύ λιμένων της Ισπανικής Επικράτειας από Ισπανικά πλοία, ανεξάρτητα εάν αυτή επεκτείνεται και σε άλλα αλλοδαπά λιμάνια, στα οποία το φορτίο θα πρέπει να εκτελωνιστεί.

Στο Νόμο ακόμη της 12/05/1956 για την προστασία και την ανανέωση του Ισπανικού Εμπορικού Στόλου αναφέρονται οι λεγόμενες 'cabotage lines' δηλαδή οι τακτικές γραμμές ακτοπλοΐας μεταξύ Ισπανικών λιμένων, όπως καθορίζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

<sup>15</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:195-196

<sup>16</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:34

Αν και δεν υπάρχουν κανονισμοί για την χορήγηση αδειών σε πλοία υπό ξένη σημαία, σε ειδικές περιπτώσεις μπορούν να δοθούν. Επίσης πλοία υπό ξένη σημαία ναυλωμένα από Ισπανικές εταιρείες δεν μπορούν να δρομολογηθούν στο ακτοπλοϊκό εμπόριο.<sup>17</sup>

Όσον αφορά τις απαιτήσεις της της εθνικότητας του πληρώματος και της πλοιοκτησίας, ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος πρέπει να είναι Ισπανοί, ενώ το υπόλοιπο πλήρωμα πρέπει να είναι Κοινοτικοί υπήκοοι και ακόμα η πλοιοκτησία θα πρέπει να ανήκει σε Ισπανό ή Κοινοτικό υπήκοο ή σε εταιρεία με αντιπρόσωπο στην Ισπανία.

Τέλος το φορολογικό καθεστώς προβλέπει απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος για το 50% του εισοδήματος των ναυτικών, 90% μείωση στις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές και 90% μείωση για τον εταιρικό φόρο.<sup>18</sup>

#### 1.6.7. 0 Στόλος της Πορτογαλίας:

Η Πορτογαλική νομοθεσία, καθορίζει τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ εθνικών λιμένων και οι οποίες επιτρέπονται μόνο για εθνικά πλοία, που διαχειρίζονται πορτογαλικές ναυτιλιακές εταιρείες. Το ακτοπλοϊκό εμπόριο μεταξύ της Πορτογαλίας και των άλλων διαμερισμάτων της επικράτειάς της επιτρέπεται για πλοία με ξένη σημαία.

Παρόλα αυτά όμως δεν επιτρέπεται η μεταφορά φορτίων που διακινούνται μεταξύ εθνικών λιμένων αλλά αποτελούν μέρος διεθνούς δρομολογίου.

Άδειες μπορούν να χορηγηθούν σε πλοία υπό ξένη σημαία, όταν τα πορτογαλικά πλοία είναι ακατάλληλα ή δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκαίων μεταφορών.<sup>19</sup>

Για την εθνικότητα του πληρώματος το 100% πρέπει να είναι Πορτογάλοι ή Κοινοτικοί υπήκοοι. Ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος επιβάλλεται να είναι Πορτογάλοι, εκτός εάν έχουν δοθεί άδειες υπό ειδικές συνθήκες.

<sup>17</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:198

<sup>18</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής-Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:34

<sup>19</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:200

Σύμφωνα με το νομικό Διάταγμα 196/98 που προβλέπει το κανονιστικό και νομικό καθεστώς για τις θαλάσσιες μεταφορές οι απαιτήσεις για την πλοιοκτησία θέλουν τη διεύθυνση ή τα κεντρικά γραφεία και η βασική επιχείρηση του πλοιοκτήτη να είναι στην Πορτογαλία.

Το φορολογικό καθεστώς προβλέπει πλήρης απαλλαγή από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών και φόρου εισοδήματος των ναυτικών, δεν υπάρχει εταιρικός φόρος στα διεθνή ύδατα και τέλος επιβάλλεται φόρος εισοδήματος επί του 30% των κερδών του πλοιοκτήτη.<sup>20</sup>

#### **1.6.8. Ο Στόλος της Σουηδίας:**

Η ναυτιλία της Σουηδίας και γενικότερα των σκανδιναβικών χωρών, βοήθησε ιδιαίτερα από την ένταξή της στην Ε.Ε. Παρόλα αυτά η ναυτιλία ήταν ήδη αναπτυσσόμενη στη Σουηδία καθώς το 45% της εσωτερικής της εμπορικής κίνησης εξυπηρετείται από πλοία μικρών αποστάσεων. Ομοίως σημαντική είναι η δραστηριοποίηση της στη Βαλτική και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Ο Σουηδικός στόλος αποτελείται από πλοία μεγάλης χωρητικότητας και κυρίως δεξαμενόπλοια, καθώς και μικρά πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στην αγορά των χύδην φορτίων.

Αναφέρεται ότι μέχρι και το 2001, η συνολική ολική χωρητικότητα των Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων είναι 683.321 κ.ο.χ. και η ηλικία αυτών αγγίζει τα 17 χρόνια.

Συγκεκριμένα, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που έχουν έδρα στη Σουηδία είναι:

- ▶ Η Ahedin- Lingen με ένα πλοίο, το οποίο έχει Σημαία Παναμά και το οποίο εκτελεί δρομολόγια εσωτερικού.
- ▶ Η Gotland Srafik AB με 4 πλοία, τα οποία έχουν Σημαία της Σουηδίας και εκτελούν πλόες του εσωτερικού (εντός της Σουηδίας).
- ▶ Η ακτοπλοϊκή εταιρεία Rederi AB Nordo- Link με 2 πλοία, τα οποία έχουν Ιταλική Σημαία και τα οποία εξυπηρετούν δρομολόγια ανάμεσα στη Σουηδία και τη Γερμανία.
- ▶ Επίσης η μεγαλύτερη εταιρεία της Σουηδίας είναι η Stana Line AB η οποία διαθέτει αξιόλογο στόλο με 28 πλοία τα οποία πλέουν με σημαίες διάφορων

<sup>20</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ.33

χωρών όπως Μπαχάμες, Ολλανδίας, Ηνωμένου Βασιλείου, Σουηδίας και Πολωνίας και λειτουργούν σε γραμμές ανάμεσα σε Φινλανδία- Νορβηγία, Φινλανδία- Σουηδία, Σουηδία- Δανία, Αγγλία- Γαλλία, Αγγλία- Ολλανδία, Αγγλία- Ιρλανδία και τέλος μέσα στο ίδιο κράτος- μέλος της Αγγλίας.

Οι Σουηδοί, έχουν κατανοήσει ότι βασικό μειονέκτημα της εμπορικής ναυτιλίας είναι το αυξημένο κόστος μεταφοράς έναντι των άλλων μέσων γι' αυτό κάνουν προσπάθειες μείωσης του. Αυτό προσπαθούν να το πετύχουν με τη χρήση της τεχνολογίας, την κανονικότητα των δρομολογίων αλλά και την ποιότητα των υπηρεσιών.

Βέβαια παλαιότερα υπήρχε και η κυβερνητική βοήθεια για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Στα πλαίσια αυτά εντάσσεται και η δημιουργία δεύτερου νηολογίου, το οποίο προσφέρει μειωμένη φορολογία και δυνατότητα επάνδρωσης με ξένο πλήρωμα, ώστε να παραμείνουν τα πλοία υπό τη σημαία της χώρας και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ξένων σημαιών.<sup>21</sup>

Σύμφωνα με τη Σουηδική νομοθεσία επιτρέπεται να μετέχουν στις ακτοπλοϊκές μεταφορές μεταξύ εθνικών λιμένων μόνον πλοία που ανήκουν στο σουηδικό νηολόγιο, όπως επίσης πλοία με ξένη σημαία με τις χώρες των οποίων η Σουηδία έχει συνάψει συμφωνία χορήγησης αδειών για το cabotage με βάση την αμοιβαιότητα. Η μεταφορά όμως μεταξύ λιμένων των λιμένων Varner και Malaren επιτρέπεται αποκλειστικά σε Σουηδικά πλοία.<sup>22</sup>

Η βασική της αρχή για τις ενδομεταφορές, διέπεται από περιορισμούς σύμφωνα με το διάταγμα της 1<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995. Οι ενδομεταφορές απελευθερώθηκαν για τα πλοία της Ε.Ε. σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92.

Σύμφωνα με τη Σουηδική νομοθεσία, ο πλοίαρχος του πλοίου πρέπει να είναι Σουηδός και όλα τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με συλλογικές συμβάσεις εργασίας ασχέτως εθνικότητας.

Όσον αφορά την πλοιοκτησία το 50% τουλάχιστον του πλοίου πρέπει να ανήκει σε Σουηδό υπήκοο ή εταιρεία. Επίσης η κυβέρνηση διατηρεί το δικαίωμα να επιτρέπει σε ξένα πλοία να υψώσουν τη σουηδική σημαία

<sup>21</sup> Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:59

<sup>22</sup> Δρ.Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:200

εφόσον η δραστηριότητά τους είναι υπό Σουηδικό έλεγχο και ο ιδιοκτήτης έχει μόνιμη διαμονή στη Σουηδία.

Το φορολογικό καθεστώς προβλέπει για τους ναυτικούς να καταβάλλουν φόρο εισοδήματος επί των ακαθάριστων εισοδημάτων και για τους πλοιοκτήτες να έχουν πλήρη έκπτωση για το φόρο που καταβάλουν για τα εισοδήματα των ναυτικών.<sup>23</sup>

#### **1.6.9. Ο Στόλος της Δανίας:**

Οι Δανοί δραστηριοποιούνται με μεγάλη επιτυχία σε κερδοφόρες αγορές όπως αυτές των χημικών προϊόντων. Υποστηρίζουν την άρση του ακτοπλοϊκού προνομίου ( cabotage), προκειμένου να μπορέσουν να αναπτύξουν τον στόλο τους και τις αγορές δραστηριοποίησής τους.

Η χρηματοδότηση της ναυτιλίας, ενώ παλαιότερα ήταν πολύ υψηλή, παρουσίασε μείωση συμβαδίζοντας με την πολιτική που ακολουθούν τα υπόλοιπα μέλη της Ε.Ε.

Τα πλοία αυτής της χώρας έχουν συνολική χωρητικότητα που αγγίζει τους 647.548 κ.ο.χ. και ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 19 χρόνια. Συγκεκριμένα οι ακτοπλοϊκές της εταιρείες είναι:

- ▶ Η Bornholm Trafikken με τρία πλοία, με Σημαία της Δανίας τα οποία ταξιδεύουν στο εσωτερικό της Δανίας και της Σουηδίας αλλά και μεταξύ Δανίας και της Σουηδίας και της Πολωνίας.
- ▶ Η DFDS Seaways με 7 πλοία, με Σημαίες Μπαχάμες και Δανίας που λειτουργούν ανάμεσα σε Δανία- Νορβηγία, Σουηδία- Νορβηγία, Δανία- Αγγλία.
- ▶ Η DFDS Transport & dfds Baltic Line με 6 πλοία, με Σημαίες Ιταλίας και Δανίας, τα οποία εξυπηρετούν το επιβατικό τους κοινό στις γραμμές Δανία- Λιθουανία, Γερμανία- Λιθουανία, Δανία- Αγγλία και Γερμανία- Αγγλία.
- ▶ Η DFDS Tor Line με 11 πλοία, με Σημαίες Σουηδίας και Νορβηγίας που με τη σειρά τους εξυπηρετούν επιβάτες στα δρομολόγια μεταξύ Σουηδία- Αγγλία, Σουηδία- Βέλγιο, Ολλανδία- Αγγλία, Νορβηγία- Ολλανδία και Νορβηγία- Βέλγιο.

<sup>23</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:35

- ▶ Επίσης είναι η ναυτιλιακή εταιρεία K/S Difko με 8 πλοία τα οποία πλέουν με Σημαία Δανίας.
- ▶ Στη συνέχεια προστίθενται οι εταιρείες Maersk Lines και Mercandia Linierne με 8 πλοία (6 και 2 αντίστοιχα) και Σημαίες Ρουμανίας, Ολλανδίας και Δανίας.
- ▶ Και η εταιρεία Samsø Linien Aps με το μοναδικό πλοίο της εταιρείας Holger Dansk το οποίο έχει Σημαία Δανίας.

Η Δανία είναι από τις χώρες που δημιούργησε διεθνές νηολόγιο για να διατηρήσει και να ισχυροποιήσει τον στόλο της.

Τέλος, οι Δανοί κάνουν συνεχώς έρευνες για τη βελτίωση στον τομέα της ναυτιλίας, προβαίνοντας χαρακτηριστικά σε μελέτες κατασκευής πλοίων με ειδική σχεδίαση και προδιαγραφές για την επιβατηγό ναυτιλία.<sup>24</sup>

Όσον αφορά την εθνικότητα του πληρώματος ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Δανός και επίσης μπορούν να ασχοληθούν και υπήκοοι τρίτων χωρών βάσει των εθνικών τους όρων.

Η πλοιοκτησία απαιτεί το σκάφος να είναι ιδιοκτησίας Δανού ή Κοινοτικού υπηκόου ή εταιρειών με διαχείριση από τη Δανία.

Το φορολογικό καθεστώς δεν προβλέπει ιδιαίτερες ελαφρύνσεις απλά προβλέπει κάποιες μισθολογικές ελαφρύνσεις.<sup>25</sup>

#### **1.6.10. Ο Στόλος της Φινλανδίας:**

Οι Φινλανδοί ασχολούνται ιδιαίτερα με την διεξαγωγή του εθνικού τους εμπορίου, αλλά δραστηριοποιούνται και στην υπόλοιπη Ευρώπη έχοντας ιδιαίτερη συνεργασία με τη Ρωσία και γενικότερα με τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Μέρος όμως του εμπορίου της χώρας αλλά και της ναυπήγησης των νέων πλοίων, έχουν στην κατοχή τους Γερμανοί μεταφορείς και Γερμανικά ναυπηγεία. Για το λόγο αυτό τα τελευταία χρόνια, οι Φινλανδοί προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τον ισχυρό αυτό ανταγωνισμό για να αυξήσουν το μερίδιό τους στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.

<sup>24</sup> Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοία και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης-Αθήνα 2002- Σελ:60

<sup>25</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:28

Η συνεργασία της κυβέρνησης, των πλοιοκτητών και των ναυτιλιακών ενώσεων της χώρας για θέματα επάνδρωσης και ναυπηγικών επιχορηγήσεων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Φινλανδικού στόλου. Τα ποσά των κρατικών επιχορηγήσεων αρχικά ήταν πολύ υψηλά και δίδονταν στους πλοιοκτήτες με την προϋπόθεση ότι τα πλοία που θα ναυπηγηθούν θα παραμένουν στη Φινλανδική σημαία για τουλάχιστον τρία χρόνια. Με τον τρόπο αυτό τονίστηκε η ανταγωνιστικότητα του Φινλανδικού στόλου.<sup>26</sup>

Η χωρητικότητα του στόλου της Φινλανδίας είναι 1.017.241 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας 16 χρόνια.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται είναι:

► Η Binka Line AB με 2 πλοία Φινλανδικής Σημαίας τα οποία εξυπηρετούν λιμάνια μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας.

► Στην ίδια γραμμή αλλά ταυτόχρονα και στο εξωτερικό της Φινλανδίας είναι δρομολογημένα τα τέσσερα πλοία Φινλανδικής Σημαίας της Eckeroline.

► Το εσωτερικό του κράτους- μέλους της Φινλανδίας εξυπηρετείται από τις FG- Shipping Oy Ab και Finn Link με 10 πλοία (έξι και τέσσερα αντίστοιχα) υπό Σημαία Φινλανδίας, Νορβηγίας και Σουηδίας.

► Συνεχίζοντας διακρίνεται η Finnanglia Ferries που με 8 πλοία Σημαίας Σουηδίας και Κύπρου που εκτός από λιμάνια της Φινλανδίας εξυπηρετούν δρομολόγια μεταξύ Αγγλίας και της Φινλανδίας.

► Επίσης μεταξύ της Γερμανίας και Φινλανδίας είναι δρομολογημένα τα 6 πλοία υπό Σημαία Φινλανδίας και Γερμανίας της ακτοπλοϊκής εταιρείας Finnacarriers.

► Σε γραμμές μεταξύ Φινλανδίας- Σουηδίας και Φινλανδίας- Γερμανίας, ταξιδεύουν τα Φινλανδικής Σημαίας 11 πλοία των Silja - Oy AB και Sea Wind Line Oy Ab.

► Επίσης στο εσωτερικό της Φινλανδίας αλλά και ανάμεσα στη Φινλανδία και Σουηδία είναι δρομολογημένα τα 7 πλοία υπό Σημαία Φινλανδίας και Σουηδίας πλοία της Viking Line.

<sup>26</sup> Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:61

► Διακρίνουμε και την Transfennica που με τα 8 της πλοία, όλα με Φινλανδική Σημαία, εξυπηρετεί τις ανάγκες που δημιουργούνται στις γραμμές ανάμεσα στην Φινλανδία - Αγγλία και Φινλανδία - Βέλγιο.

Η Φινλανδική βασική αρχή για τις ενδομεταφορές διέπεται από περιορισμούς. Οι ενδομεταφορές διέπονται από το κεφάλαιο 4 του Νόμου για τους περιορισμούς στις παράκτιες ενδομεταφορές. Τα μη κοινοτικά πλοία απαγορεύεται γενικά να εκτελούν εσωτερικές παράκτιες μεταφορές.

Όσον αφορά το πλήρωμα δεν υπάρχουν ιδιαίτεροι περιορισμοί εκτός από το ότι πλοίαρχος πρέπει να είναι Φινλανδός.

Η πλοιοκτησία απαιτεί το 60% τουλάχιστον του σκάφους να είναι στην ιδιοκτησία Φινλανδών υπηκόων ή Φινλανδικών εταιρειών.

Τέλος το φορολογικό καθεστώς προβλέπει ειδικές μειώσεις στο φόρο εισοδήματος ναυτικών για τα πλοία με φινλανδική σημαία (18% μείωση στο δημοτικό φόρο και 30% στον κρατικό). Το κράτος συμμετέχει επίσης στην πληρωμή των ναυτικών συντάξεων.<sup>27</sup>

#### **1.6.11. Ο Στόλος της Ιρλανδίας:**

Η Ιρλανδία είναι μια από τις χώρες της Ευρώπης η οποία φημίζεται για την επιβατηγό της ναυτιλία και το μεγάλο της στόλο και τον επιβατηγό και τον εμπορικό λόγω της γεωγραφικής της τοποθεσίας.

Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων της είναι 94.228 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας τα 12 έτη. Οι ακτοπλοϊκές της εταιρείες παρατίθενται παρακάτω:

- Η Irish Ferries διαθέτοντας 4 πλοία με Ιρλανδική Σημαία που είναι δρομολογημένα στις γραμμές Ιρλανδία - Αγγλία και Ιρλανδία - Γαλλία.
- Επίσης υπάρχει και η εταιρεία Swansea Cork Ferries που μέχρι τώρα διαθέτει μόνο ένα πλοίο το οποίο μάλιστα ανήκε στην Strintzis Lines (εταιρεία Ελληνικών συμφερόντων) και το οποίο δουλεύει στη γραμμή ανάμεσα στην Ιρλανδία και την Αγγλία.

Επειδή όμως η νομοθεσία της διακρίνεται από την πολιτική της ανοικτής ακτογραμμής δεν έχει περιορισμούς στις ενδομεταφορές της. Περιορίζεται μόνο σε ένα νηολόγιο και οι απαιτήσεις για την εθνικότητα του

<sup>27</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:29



πληρώματος είναι: Οι καπετάνιοι πρέπει να είναι Ιρλανδοί, Βρετανοί ή άλλοι κοινοτικοί υπήκοοι χωρών της Κοινοπολιτείας και το πλήρωμα πρέπει να είναι Ιρλανδοί, Βρετανοί ή άλλοι υπήκοοι της Ε.Ε. Όσον αφορά την πλοιοκτησία, η Ιρλανδία ψήφισε το νόμο για την εμπορική ναυτιλία το 1998 όπου πρέπει τα πλοία να ανήκουν σε κοινοτικούς υπηκόους ή σε εταιρείες ιδρυμένες βάσει και υποκείμενες στο δίκαιο κράτους - μέλους και με βασική έδρα των επιχειρήσεων τους σε κάποιο κράτος - μέλος.

#### **1.6.12. Ο Στόλος της Ολλανδίας:**

Ο στόλος της Ολλανδίας ανήκει και αυτός στους Ευρωπαϊκούς στόλους που έχουν μεγάλη δύναμη και όγκο όσον αφορά την επιβατηγό ναυτιλία και αυτό οφείλεται στη γεωγραφική της θέση. Επειδή όμως και η νομοθεσία αυτής της Ευρωπαϊκής χώρας ακολουθεί την πολιτική της θαλάσσιας ανοικτής ακτογραμμής δεν υπόκειται σε περιορισμούς και εφαρμόζει ένα νηολόγιο.

Οι ακτοπλοϊκός στόλος της έχει συνολική χωρητικότητα 62.970 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας 18 χρόνια.

Οι **ακτοπλοϊκές εταιρείες** που τον απαρτίζουν είναι:

- ▶ Η Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland με 5 πλοία Ολλανδικής Σημαίας που εξυπηρετούν γραμμές εντός του κράτους της Ολλανδίας.
- ▶ Στο εσωτερικό της Ολλανδίας ενεργούν και οι BV Terschellinger Stoomboot Maatschappij NV, η TexelwEigen Stoomboot Onderneming και η Wagenborg Passagierdiensren BV με 8 πλοία (τρία, δυο και τρία αντίστοιχα) που ταξιδεύουν με Ολλανδική Σημαία.

Οι απαιτήσεις εθνικότητας του πληρώματος θέλουν τον πλοίαρχο να είναι Ολλανδός και για τα υπόλοιπα μέλη πρέπει να έχουν πτυχία αναγνωρισμένα από τις Ολλανδικές αρχές.

Όσον αφορά την πλοιοκτησία τα 2/3 του πλοίου πρέπει να ανήκουν σε Ολλανδό ή σε νομικό πρόσωπο της Ε.Ε. Επίσης σημαντικό τμήμα της επιχειρησιακής διαχείρισης των πλοίων πρέπει να γίνεται από την Ολλανδία.

Το φορολογικό καθεστώς που επικρατεί σε αυτή τη χώρα δίνει δραστική απαλλαγή από φόρο και ασφαλιστικές εισφορές που καταβάλλονται κανονικά από τον πλοιοκτήτη - εργοδότη.

### **1.6.13. Ο Στόλος του Βελγίου:**

Η συνολική χωρητικότητα του Βελγικού στόλου είναι 136.453 κ.ο.χ. και μέσο όρο ηλικίας 20 χρόνια. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα του Βελγίου είναι η Cobelfret NV με 11 πλοία υπό Σημαία Αγγλίας, Λουξεμβούργου, Παναμά και Σουηδίας, τα οποία εξυπηρετούν τη γραμμή Αγγλίας - Βελγίου.

Η δεύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία είναι η Trans Europe Shipping Lines η οποία έχει 5 πλοία υπό Κυπριακή Σημαία και εξυπηρετούν την γραμμή Αγγλία - Γαλλία.

Η νομοθεσία του Βελγίου για την ναυτιλία ακολουθεί την πολιτική της ανοικτής ακτογραμμής όπως η Ιρλανδία και η Ολλανδία και γι' αυτό δεν υπόκειται σε περιορισμούς.

Εφαρμόζει και εκείνη ένα νηολόγιο. Όσον αφορά τις απαιτήσεις για την εθνικότητα του πληρώματος, ο πλοίαρχος πρέπει να είναι Βέλγος υπήκοος με δικαίωμα εξαίρεσης αν δεν υπάρχει κάποιος άλλος διαθέσιμος.

Οι απαιτήσεις για την πλοιοκτησία θέλουν το σκάφος να είναι ιδιοκτησίας Βέλγου υπηκόου ή Κοινοτικού υπηκόου ή μη κοινοτικού υπηκόου διαμένοντας στο Βέλγιο ή εταιρείας με έδρα στην Ε.Ε.

Το φορολογικό καθεστώς που επικρατεί στη ναυτιλία δίνει απαλλαγές κοινωνικής ασφάλισης (πλήρης απαλλαγή για την εισφορά των εργοδοτών και μερική απαλλαγή για τις εισφορές των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία της Ε.Ε.).

### **1.6.14. Ο Στόλος του Λουξεμβούργου:**

Το Λουξεμβούργο δεν φημίζεται ιδιαίτερα για την επιβατηγό του ναυτιλία και γενικότερα για την ακτοπλοΐα γιατί πολύ απλά σε αυτή τη χώρα δεν υπάρχουν θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Όσον αφορά τον εμπορικό του στόλο χρησιμοποιεί το 1<sup>ο</sup> νηολόγιο το οποίο είναι ανεξάρτητο από τα υπόλοιπα νηολόγια της Ε.Ε. και χρησιμοποιείται κυρίως από Βέλγους πλοιοκτήτες.

### **1.6.15. Ο Στόλος της Αυστρίας:**

Η Αυστρία ανήκει και αυτή στις χώρες της Ε.Ε. που δεν έχουν θαλάσσιες ενδομεταφορές και δεν διακρίνεται για την επιβατηγό ακτοπλοΐα της. Εφαρμόζει και εκείνη όπως και το Λουξεμβούργο το 1<sup>ο</sup> νηολόγιο και ο πλοιοκτήτης και η διαχείριση των εμπορικών πλοίων πρέπει να γίνεται από υπήκοο ή εταιρεία της Ε.Ε. με έδρα την Αυστρία.

Φορολογικό καθεστώς για την ναυτιλία της Αυστρίας δεν υφίσταται.<sup>28</sup>

### **1.7. Η Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας:**

Στο χώρο της ναυτιλίας, η Ελλάδα όπως έχουμε ήδη αναφέρει κατέχει μια εξέχουσα θέση διεθνώς αλλά αποτελεί και έναν δυναμικό κλάδο και για την ίδια εθνικώς και αυτό γιατί συμβάλλει δυναμικά σε πολλούς τομείς.

Η συμβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει, το οποίο ανέρχεται σε 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως, ποσό που αντιπροσωπεύει το 6% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος όταν το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών είναι της τάξεως των 3,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Σημαντική είναι όμως η συμβολή της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας όχι μόνο στα πλοία αλλά και στις υπηρεσίες ξηράς. Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας. Σύμφωνα με αντίστοιχη μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην ξηρά από όσες στη θάλασσα. Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά είναι σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρείες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία, πρακτορεία κ.α.

Σήμερα απασχολούνται περίπου 30.000 Έλληνες ναυτικοί στη θάλασσα, στα γραφεία των εταιρειών περίπου 10.000 και άλλοι τόσοι σε παραναυτιλιακές εργασίες. Επίσης η Ελληνική Ναυτιλία ενισχύει την δραστηριότητα μιας σειράς συναφών με το πλοίο επιχειρήσεων, επιτρέπει τη διακίνηση αγαθών στο εσωτερικό της χώρας με χαμηλό κόστος και αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

<sup>28</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000- Σελ:28-33

Η συμβολή όμως της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι μεγάλη και ως παράγοντας εθνικής- πολιτικής και πολιτιστικής προβολής. Έτσι η Ελλάδα γίνεται γνωστή στα πέρατα της γης και προβάλλει διεθνώς τα ήθη και τα έθιμα των κατοίκων της, τον πολιτισμό της και τις παραδόσεις της.

Τέλος στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, ιδιαίτερα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και λιγότερο του ΟΟΑΣΑ, η άποψη της Ελλάδας σε διάφορα ναυτιλιακά θέματα είναι αρκετά σημαντική και γι' αυτό συνήθως υιοθετούνται πλήρως οι θέσεις της.

Οι τομείς της ελληνικής ναυτιλίας, αναπτύσσονται δυναμικά, με την έννοια ότι δεν απορροφούν μεγάλους πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυσσόμενων χωρών, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων, σε αντίθεση με την Ελλάδα. Στη Μεγάλη Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν σε 6-8% των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στην τριτογενή παραγωγή και φυσικά ακόμα λιγότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου σε όλους τους τομείς της οικονομίας αυτής της χώρας.

Στην οικονομία είναι γνωστό το θεμελιώδες αξίωμα, σύμφωνα με το οποίο επιδιώκεται σχεδόν πάντοτε το μεγαλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα με τη μικρότερη δυνατή θυσία.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από πηγή συναλλάγματος, η ναυτιλία επιτελεί και κοινωνικό έργο. Το επάγγελμα του ναυτικού αποτελεί πόλο έλξης του πληθυσμού επειδή το επίπεδο των αποδοχών είναι μεγαλύτερο στη ναυτιλία από εκείνο των επαγγελματιών της ξηράς.<sup>29</sup>

### **1.8. Η Σημασία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας:**

Οι ναυτιλιακές μεταφορές, είχαν ιστορικά πάντοτε μεγάλη σημασία για την Ευρώπη. Αυτό οφείλεται σε λόγους οικονομικούς, πολιτικούς, στρατηγικούς αλλά και κοινωνικούς. Η Ευρώπη αποτελεί πράγματι έναν ναυτικό χώρο. Με τις υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές κατά μήκος όλων των Ευρωπαϊκών ακτών, συνδέεται άμεσα και εξυπηρετείται από τις

<sup>29</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική Και διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:157-160

θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό μέρος της Ευρωπαϊκής Επικράτειας. Με την σχεδιαζόμενη νέα διεύρυνση που αναμένεται να περιλάβει τις χώρες της Βαλτικής, την Πολωνία και την Κύπρο, ενισχύεται ακόμη περισσότερο η σημασία των ναυτιλιακών μεταφορών και ανοίγονται νέες προοπτικές για αυτές στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο χώρο αυτό ιδιαίτερα, η ανάγκη για αποτελεσματικές, ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές, γίνεται ολοένα και περισσότερο επιτακτική.

Παρά τη σημαντική συρρίκνωση που υπέστη ο Κοινοτικός στόλος την προηγούμενη δεκαετία, η Κοινοτική Ναυτιλία συνολικά παραμένει μια μεγάλη παγκόσμια δύναμη. Η ναυτιλιακή τεχνογνωσία που έχει αναπτυχθεί στη μακρόχρονη ιστορική ναυτιλιακή παράδοση της Ευρώπης, με την συνεχή εισαγωγή των τεχνολογικών νεωτερισμών, βελτιώνοντας συνεχώς την ποιότητα των μεταφορών, της προσφέρει ακόμα δυνατότητες απέναντι στο διεθνή ανταγωνισμό.

Ο ανταγωνισμός αυτός, θεμιτός και αθέμιτος όπως αναφέρθηκε προηγούμενα, στα πλαίσια της πολύ μεγαλύτερης διεθνούς κινητικότητας που παρουσιάζει ο τομέας της ναυτιλίας, απαιτεί πολιτικές ρυθμίσεις που ξεπερνούν τα εθνικά πλαίσια. Η ανάπτυξη μιας Κοινής Πολιτικής στη Ναυτιλία από τις χώρες- μέλη, φαίνεται να κερδίζει συνεχώς και μεγαλύτερο έδαφος στο θεσμικό πλαίσιο και την οικονομική πολιτική της Ένωσης.

Οι βασικοί λόγοι οι οποίοι συχνά προβάλλονται, προκειμένου να υποστηριχθεί η αναγκαιότητα ύπαρξης και διατήρησης ενός Κοινοτικού Στόλου νηολογημένου στην Κοινότητα και επανδρωμένου στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό από Κοινοτικούς ναυτικούς είναι:

**A.** Η ναυτιλία θεωρείται στρατηγικής σημασίας κλάδος για την οικονομία της κοινότητας. Η μεγάλη συμμετοχή της και εξάρτηση από το διεθνές εμπόριο και την εμπορική δραστηριότητα, καθιστά αναγκαία την ως ένα βαθμό ανεξαρτησία της από τις μεταφορικές υπηρεσίες που στηρίζουν τη δραστηριότητα αυτή, σε μεγάλο μέρος των οποίων αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές.

**B.** Η δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο αυτών που αφορούν άμεσα την επάνδρωση του Κοινοτικού Στόλου, όσο και αυτών που δημιουργούνται έμμεσα και είναι συναφείς με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Η διατήρηση ενός

σημαντικού ναυτεργατικού δυναμικού, με εμπειρία και υψηλή εκπαίδευση, εξαρτάται σημαντικά από το μέγεθος του εμπορικού στόλου που βρίσκεται κάτω από Κοινοτική Σημαία, η ύπαρξη του οποίου είναι ζωτικής σημασίας όχι μόνο από πλευράς απασχόλησης, αλλά και για ευρύτερους αμυντικούς και στρατηγικούς λόγους.

Σε ότι αφορά την ανάπτυξη συναφών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων τόσο στο χώρο των υπηρεσιών, ασφάλειες, πρακτορεύσεις, τροφοδοσία, βοηθητικές λιμενικές εργασίες, φορτοεκφόρτωση, διεθνείς τραπεζικές και χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες που απαιτεί ο κλάδος κ.λ.π. όσο και στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, η ύπαρξη Κοινοτικού στόλου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα παραγγελιών στα Κοινοτικά Ναυπηγεία, που διασφαλίζουν τη διατήρηση και δημιουργία σημαντικού αριθμού θέσεων εργασίας στις δραστηριότητες αυτές. Η σημασία των δραστηριοτήτων αυτών ποικίλει κατά χώρα- μέλος. Ο αριθμός όμως των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται, είναι συνήθως πολλαπλάσιος αυτών που υπάρχουν στα πλοία.

**Γ. Η συμβολή στο ισοζύγιο πληρωμών** των διαφόρων χωρών της Κοινότητας, με τα έσοδα σε συνάλλαγμα που προέρχονται από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, τόσο των άμεσων θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών οι οποίες μπορεί να είναι είτε διεθνείς είτε και εσωτερικές στον Κοινοτικό χώρο, όσο και από τις συναφείς δραστηριότητες που αναφέραμε πριν.

Η ύπαρξη ή μη Κοινοτικού Στόλου, επηρεάζει για τους λόγους αυτούς, τόσο το σκέλος των άδηλων πόρων όσο και αυτό των άδηλων πληρωμών όταν οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται από τρίτες χώρες.

**Δ. Τέλος, ο σχεδιασμός της αμυντικής πολιτικής** των κρατών- μελών αλλά και της Κοινότητας, εξαρτάται κατά περίπτωση σε μικρό ή μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη και διαθεσιμότητα πλοίων και ναυτεργατικού δυναμικού που μπορεί να κινητοποιηθεί άμεσα. Όμως μια στρατηγική εφεδρεία πλοίων εξαρτάται από τις στρατηγικές προτεραιότητες και ανάγκες κάθε χώρας, γεγονός που αποτελεί δικό της αντικείμενο φροντίδας.

Στην περίπτωση της χώρας μας, ιδιαίτερα για την περίπτωση της ακτοπλοΐας μας, ο παράγοντας αυτός είναι εξαιρετικής σημασίας, γιατί

συνδέεται άμεσα με την αμυντική ικανότητα της χώρας μας ιδιαίτερα στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική Της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Α. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:27-34

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΜΕΡΟΣ Α

#### 2. Η Κοινή πολιτική της Ε.Ε. για τη Ναυτιλία:

Το παρόν κεφάλαιο πρόκειται να παρουσιάσει την κοινή πολιτική που ακολουθεί η Ε.Ε. για την ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα για την νομοθεσία που εφαρμόζει στην ακτοπλοΐα, τον κρατικό παρεμβατισμό, τους τρόπους με τους οποίους γίνεται η χρηματοδότηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τις επενδύσεις, τις κρατικές επιχορηγήσεις, την ασφάλεια των πλοίων για την προστασία των μεταφορών και του περιβάλλοντος και τέλος την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας από την άρση του cabotage και την εφάρμογή του στις Ευρωπαϊκές χώρες.

#### 2.1 Γενική Περιγραφή:

Η ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε. καλύπτει την προώθηση της Κοινοτικής Ναυτιλίας, τις εξωτερικές σχέσεις και τη θαλάσσια ασφάλεια, καθώς και τις ναυπηγικές εργασίες και τη θαλάσσια τεχνολογία. Στόχος της είναι να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ναυτιλιακές αγορές σε παγκόσμια κλίμακα για ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, κατά προτίμηση νηολογημένα στα κράτη- μέλη τα οποία θα απασχολούν πληρώματα αποτελούμενα από υπηκόους της Κοινότητας. Η προσέγγιση αυτή αποδείχθηκε επιτυχής στην προσπάθεια του ανοίγματος των αγορών, ιδίως στην Ευρώπη και έδωσε στους καταναλωτές ευρύ φάσμα επιλογής από ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες. Όμως, η αναλογία των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών- μελών και ο αριθμός των απασχολούμενων στα πλοία ναυτικών από την Κοινότητα, μειώθηκαν σε πολύ σημαντικό βαθμό ιδίως κατά την τελευταία δεκαετία.

Η γενική αυτή περιγραφή της πολιτικής υλοποιείται είτε μέσα από τη νομοθεσία που έχει εκδοθεί σε διεθνές, Κοινοτικό και εθνικό επίπεδο, π.χ. όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας και τους όρους εργασίας δεν υπάρχει Κοινοτική νομοθεσία αλλά εφαρμόζονται διεθνείς συμβάσεις και ψηφίσματα και η Κοινότητα προάγει ενεργά την βελτίωση των προτύπων σε παγκόσμια



κλίμακα στα κατάλληλα όργανα, όπως για παράδειγμα στο Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας. Σε Κοινοτικό επίπεδο, το Συμβούλιο υιοθέτησε το 1986 τη βασική δέσμη Κοινοτικών νομοθετικών μέτρων στο χώρο της ναυτιλίας, ακολουθώντας τη φιλοσοφία της ελεύθερης ανοικτής αγοράς στην οποία δεν επικρατεί παρεμβατισμός. Όπως αποφάσισε συνολικά η Κοινότητα, για να έχει κάποιος το δικαίωμα να εκτελεί γραμμές θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τρίτων χωρών ή μεταξύ των κρατών- μελών, δεν πρέπει σε γενικές γραμμές να απαιτούνται άλλες προϋποθέσεις εκτός από την εγκατάσταση στην Κοινότητα. Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθμός 4055/86 θεσπίζεται έτσι η βασική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν έδρα στην Κοινότητα ανεξάρτητα από το εάν τα πλοία που ελέγχουν, φέρουν τη σημαία του κράτους- μέλους ή σημαίες τρίτων χωρών.<sup>31</sup>

### 2.2.α. Η Νομοθεσία:

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές είναι οι 4 κανονισμοί του 1986 με αριθμούς **4055, 4056, 4057, 4058**.

**Ο πρώτος κανονισμός (4055/86)** καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ χωρών- μελών και μεταξύ αυτών και τρίτων χωρών. Η αναφορά του είναι για τακτικές γραμμές επιβατικές και εμπορευματικές και δεν περιλαμβάνει τις εσωτερικές μεταφορές στις χώρες- μέλη δηλαδή το cabotage. Ο κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε ελαφρά με τον κανονισμό 3573/90 αλλά η βασική αρχή του εξακολουθεί να ισχύει.

**Ο δεύτερος κανονισμός (4056/86)** αφορά τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 8<sup>ης</sup> συνθήκης της θαλάσσιας μεταφοράς και επικεντρώνεται στις λεγόμενες Liner Conferences (συνεργασίες εταιρειών σε τακτικές γραμμές) και θέτει τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους. Τροποποιήθηκε ελαφρά με την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας.

**Ο τρίτος κανονισμός (4057/86)** αφορά τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού με καθορισμό χαμηλών ναύλων ( το γνωστό dumping) και

<sup>31</sup> Γιώργος Α. Γιαννόπουλος -'Θαλάσσιες Μεταφορές'- Εκδόσεις Παρατηρητής- Θεσσαλονίκη 1998- Σελ:157-158

καθιερώνει μέτρα πρόληψης τέτοιων πρακτικών (antidumping) μεταξύ των οποίων και αποζημιώσεις.

Τέλος ο **τέταρτος κανονισμός (4058/86)** αφορά την ανάπτυξη συντονισμένων ενεργειών για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων απαγορεύοντας τις σχετικές πρακτικές μοιράσματος φορτίου.

Μετά το 1986, μια σειρά κανονισμών και οδηγιών προσέθεσαν νέες παραμέτρους στην Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ο κανονισμός 3577/92 για το cabotage, ο οποίος καθορίζει τους όρους και τις προθεσμίες έναρξης του cabotage (δηλαδή θαλάσσιων μεταφορών στην επικράτεια ενός κράτους- μέλους από σκάφη εγγεγραμμένα σε άλλο κράτος- μέλος) και η πρόσφατη Λευκή Βίβλος για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ήδη για πολλές χώρες το cabotage άρχισε να εφαρμόζεται από το 1994.

Οι **βασικές αρχές** της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:

1. **Βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού** στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο όρος αυτός βασικά σημαίνει μια σειρά μέτρων που ήδη αναφέρθηκαν ότι περιλαμβάνονται κυρίως στους κανονισμούς 4055-4058/86 και αφορά την ~~ύπαρξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού με ελευθερίας πρόσβασης στην~~ «αγορά» από πλοία όλων των κρατών- μελών. Οι όροι του ελεύθερου ανταγωνισμού εφαρμόζονται π.χ. στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, από την 01/01/2004 προβλέπεται να εφαρμόζονται και στην περιοχή του Αιγαίου.

2. **Προώθηση των τακτικών γραμμών (Liners)**. Η προώθηση των γραμμών αυτών γίνεται τόσο θετικά όσο και αποθετικά. Στην πρώτη περίπτωση τίθενται κίνητρα για την δημιουργία τακτικών γραμμών στα πλαίσια της επικράτειας της Ε.Ε., ενώ στη δεύτερη περίπτωση προβλέπονται περιορισμοί στις διάφορες συμφωνίες που θα μπορούσαν να βλάψουν ή να περιορίσουν την ανάπτυξη των τακτικών γραμμών. Αυτό γίνεται κυρίως με τον κανονισμό 4056/86 για την πρώτη περίπτωση και τους κανονισμούς 4057 και 4058/86 για τη δεύτερη, ενώ έχουν εκδοθεί και μεταγενέστερες οδηγίες και διευκρινιστικές αποφάσεις.

3. Προστασία του περιβάλλοντος και ασφάλεια. Η προσπάθεια είναι για αποφυγή μόλυνσης της θάλασσας από τα πλοία και φυσικά προστασία ζωής και περιουσίας από θαλάσσια ατυχήματα. Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος η Ε.Ε. ακολουθεί πλήρως τις σχετικές προβλέψεις της Διεθνούς Σύμβασης IMO (International Maritime Organisation). Υπενθυμίζεται ότι οι προβλέψεις αυτές θεωρούνται ως μάλλον ήπιες και προϊόν διεθνούς συμβιβασμού. Στα θέματα ασφάλειας η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει κοινούς κανόνες για την ευστάθεια των επιβατικών πλοίων, τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων των τακτικών γραμμών την πρόληψη ανθρώπινων σφαλμάτων, κ.λ.π.

4. Προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Πρόκειται για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ σημείων της (παραλιακής) ενδοχώρας ή μεταξύ νησιών και ενδοχώρας, μικρών γενικά αποστάσεων (σε σχέση με την ποντοπόρο ναυτιλία). Αν και δίνεται έμφαση στις μεταφορές αυτές σε όλα τα σχετικά κείμενα πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε., δεν έχουν προς το παρόν ληφθεί συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα. Η κύρια δραστηριότητα προς το παρόν περιορίζεται σε έρευνα και ανάλυση των μεταφορών αυτών και αναμένεται ότι στο σύντομο μέλλον θα υπάρξουν και ειδικότερες αποφάσεις ή κανονισμοί. Για το λόγο αυτό και δεδομένου ότι στο Αιγαίο και στο Ιόνιο όλες οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μικρών αποστάσεων, θα πρέπει η Ελλάδα να πρωταγωνιστήσει στη διαμόρφωση των νέων ενεργειών και πολιτικής της Ε.Ε. στον τομέα αυτόν. Πρέπει να σημειωθεί ότι στις θαλάσσιες μεταφορές των μικρών αποστάσεων ισχύει η άρση του cabotage.

5. Θέματα απασχόλησης και νηολογίου. Η Ε.Ε. ασχολήθηκε με τα θέματα εθνικότητας των εργαζομένων στα πλοία με σημαία χώρας- μέλους προτείνοντας ένα ελάχιστο ποσοστό του πληρώματος κάθε πλοίου να είναι εθνικότητας της χώρας- μέλους. Το ποσοστό αυτό όμως ουδέποτε έγινε δυνατό να είναι κοινής αποδοχής μεταξύ όλων των χωρών και έτσι ισχύει ανεξάρτητα η νομοθεσία της κάθε χώρας που ανήκει το πλοίο. Μια παράλληλη προσπάθεια ήταν και αυτή της δημιουργίας νηολογίου της Ε.Ε. του γνωστού με το όνομα EUROS. Η προσπάθεια αυτή προσέκρουσε στην άρνηση των περισσότερων ναυτικών χωρών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, η οποία οφείλετο κυρίως στην αρνητική στάση των πλοιοκτητών. Τελικά το EUROS εγκαταλείφθηκε και σήμερα δεν γίνεται καμία προσπάθεια για την σύστασή του. Πάντως από πλευράς Ευρωπαϊκής νομοθεσίας δεν

επιτρέπεται στις χώρες- μέλη να υιοθετούν μέτρα που επιβάλλουν διακρίσεις σε πλοία με σημαίες άλλων χωρών- μελών.

6. **Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων**, ιδίως για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η Ε.Ε. μέσα κυρίως από προγράμματα βιομηχανικής έρευνας, αλλά και Ευρωπαϊκή Ναυπηγική βιομηχανία, προώθησαν νέους τύπους πλοίων που ήδη αρχίζουν να αναλαμβάνουν υπηρεσία στις Ελληνικές θάλασσες. Τα βασικά χαρακτηριστικά των νέων τύπων πλοίων που σχεδόν επιβάλλονται από τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές είναι:

**A.** Όσον αφορά **τα λειτουργικά χαρακτηριστικά**, η ταχύτητα παίζει πλέον σημαντικό ρόλο. Ταχύτατα πλοία για επιβάτες και εμπορεύματα θα αντικαθιστούν ολοένα και περισσότερο τα παλαιά. Η ταχύτητα αφορά όχι μόνο την ταχύτητα κίνησης αλλά και την ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης και παραμονής στο λιμάνι.

**B.** Όσον αφορά **τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής των πλοίων** είναι για:

- Νέες κατασκευές από αλουμίνιο ή συνθετικά υλικά
- Νέες μορφές καρίνας
- Νέους τύπους ελέγχου της πλεύσης και σταθεροποίησης
- ~~Προηγμένες μορφές προώθησης (π.χ. τουρμπίνες αερίου σε συνδυασμό με υδροφουσητήρες)~~
- Νέοι τρόποι σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων για μείωση του κόστους (π.χ. νέες μέθοδοι συγκόλλησης).

**Γ.** Όσον αφορά **τον τρόπο οργάνωσης και διαχείρισης λιμένων και πλοίων**:

- Ολοκληρωμένα συστήματα τηλεματικής για υποστήριξη αποφάσεων
- Μείωση χρόνων φορτοεκφόρτωσης επιβατών και φορτίων στα λιμάνια
- Δημιουργία εξειδικευμένων τερματικών σταθμών και χώρων αποθήκευσης ή στοιβασίας
- Ευρεία εφαρμογή των μεθόδων logistics για διευκόλυνση της συνολικής μεταφοράς και

- Μείωση περιβαλλοντικών αρνητικών επιπτώσεων.<sup>32</sup>

### **2.2.β. Το Νομοθετικό Πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας:**

Ο πρώτος και σημαντικότερος νόμος που αφορά και το θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η Ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική και που βοήθησε να γιγαντωθεί η Ελληνική Ναυτιλία μεταπολεμικά παρότι ήταν κατεστραμμένη, είναι το Νομοθετικό Διάταγμα 2687/1953, περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, που αφορά την επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού και ειδικότερα το άρθρο 13 αυτού. Σημειώνεται ότι ο Νόμος αυτός επεξηγεί ότι ως ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Κατά την νηολόγηση οι Ελληνικές αρχές μπορούν να θέσουν όρους και προϋποθέσεις με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης επιπρόσθετα των συνήθως προβλεπόμενων και που προέρχονται από το Αστικό και Εμπορικό Κώδικα καθώς επίσης και από Διατάξεις περί Δημοσίας Τάξης . Τέτοια σημεία μπορεί να αναφέρονται:

- A.** Στην ηλικία των πλοίων που εγγράφονται στον ελληνικό στόλο
- B.** Στην ύπαρξη υποθήκης που δεν είναι σύμφωνη με τις προβλέψεις του Εμπορικού και του Αστικού Κώδικα
- Γ.** Στην επιβολή στην Ελλάδα αποφάσεων ξένων δικαστηρίων ή εγγράφων χωρίς να χρειάζεται η έγκριση των ελληνικών δικαστηρίων
- Δ.** Στα δικαιώματα αυτών που δανείζουν με υποθήκη του πλοίου και ειδικά αυτά που αφορούν την κατά προτίμηση, ικανοποίηση των υποθηκών είτε από αναγκαστική διαχείριση του υποθηκευμένου πλοίου είτε από πώληση του σε δημοπρασία
- Ε.** Στην αναγκαστική εκτέλεση ενεργειών επί κάποιου πλοίου, αν οι ενέργειες αυτές δεν είναι σύμφωνες με το περιεχόμενο του Εμπορικού Κώδικα διεκπεραίωσης των αστικών διαδικασιών

Στην ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς κανένα περιορισμό.

<sup>32</sup> Γιώργος Α. Γιαννόπουλος- 'Θαλάσσιες Μεταφορές'- Εκδόσεις Παρατηρητής- Θεσσαλονίκη 1998- Σελ:162-168

Με το άρθρο 13 του ΝΔ 2687/53 οι Ελληνικές αρχές προσπάθησαν να προσελκύσουν τα ελληνόκτητα πλοία με την ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση του συναλλάγματος, αλλά από την άλλη πλευρά με το άρθρο 5 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου προσπάθησαν να εμποδίσουν την είσοδο ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Έτσι όσοι υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης πλοίων με βάση αυτό το ΝΔ ελέγχονται σχετικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι ελληνικές αρχές θεωρούν ότι για να διατηρείται η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εισέρχονται τα ξένα συμφέροντα στο ελληνικό νηολόγιο. Υπάρχουν όμως και σε άλλες χώρες- μέλη της Ε.Ε. παρόμοιοι νόμοι με τους Ελληνικούς.

Το άρθρο 5 του ΚΑΝΔ θεωρείται ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη της Ρώμης, γιατί έχει διακρίσεις ως προς τους υπόλοιπους υπηκόους ενός κράτους- μέλους της Ε.Ε. είναι όμως σύμφωνο με ότι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ε.Ε. Έτσι πριν λίγο καιρό το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με πρόσφατη απόφασή του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με τη Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία αλλοδαπών πλοιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου αφορούσε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους- μέλους της Ε.Ε. είναι να εισέλθουν στην Ελληνική Ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια στις ελληνικές θάλασσες (άρση cabotage).

Μετά την απόφαση αυτή τόσο από ελληνικής πλευράς η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας που την αφορά άμεσα καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της Ε.Ε. πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων και την ελληνική γλώσσα που πρέπει να μιλούν, το ναυτολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια και άλλα.

Ειδικότερα όμως στο πολύ σημαντικό αυτό θέμα, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, ανακοίνωσε τους παρακάτω όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τους οποίους δρομολογούνται τα επιβατηγά πλοία που ανήκουν σε Έλληνες και οι οποίοι θα ισχύουν και για όσους αλλοδαπούς θελήσουν να δρομολογήσουν πλοία στην Ελλάδα:

1. Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παραβόλου του Δημοσίου και τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.

2. Εφόσον εκδοθεί η αιτούμενη άδεια σκοπιμότητας, εκτός της υποχρέωσης να έχει αναγνωριστεί το πλοίο ως επιβατηγό, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες γραμμές προσέγγισης, την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διάρκεια εξυπηρέτησης της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας ανά πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών στο ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.

3. Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία οπωσδήποτε πρέπει να τηρούνται.

4. Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωση του εξολοκλήρου με Έλληνες ή Κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.

5. Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.

6. Πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία των Κοινοτικών υπηκόων, πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς, οι τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία (π.χ. σκάφη με διπλούς έλικες).

7. Το ελληνικό νηολόγιο επιβατών και τροχοφόρων, οι προβλεπόμενες εκπτώσεις και η υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς του ταχυδρομείου πρέπει να ισχύουν για τα πλοία αυτά.

8. Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Παρόλο που οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13

του Ν.Δ 2687/53, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που διέπουν την οργάνωση και την διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρείες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανώνυμων εταιρειών (Ν. 2190/20) και περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55).

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα, δηλαδή τα κίνητρα, να εγκατασταθούν στην Ελλάδα εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδά τους.

Ο Αναγκαστικός Νόμος επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα με κύριο σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους και έτσι να αποφεύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό.

Επίσης με τον Αναγκαστικό Νόμο 465/68 αντικαταστάθηκε το ως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της Ελληνικής Ναυτιλίας, που καθορίζονταν με βάση τα έσοδα της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο η φορολογία ήταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειρίζονταν η ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η γενικότητα των διατάξεων των δυο προηγούμενων νόμων Α.Ν. 89/67 και 378/68 είχε ως αποτέλεσμα από την μια πλευρά να δοθεί μεγάλος αριθμός αδειών για εγκατάσταση των γραφείων των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, αλλά από την άλλη πλευρά, αυτές είχαν όλα τα ευεργετήματα των Νόμων χωρίς όμως να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να γίνεται αξιόλογη εισαγωγή συναλλάγματος.

Έτσι θεσπίστηκε ένας νέος νόμος, ο Ν. 27/75, που αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το πλοίο τους. Τα πλοία των εταιρειών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ



του Ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην Ελληνική γλώσσα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 27/75 καθορίστηκε ότι:

- Οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά τη διαχείριση πλοίων, αποκλεισμένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών.

- Οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον \$ 30.000, που θα διαθέτουν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους.

- Η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους \$ 5.000 για τη διασφάλιση του ελληνικού δημοσίου από τυχόν παραβάσεις είναι υποχρεωτική.

Επίσης με το Ν. 27/75 τροποποιήθηκαν οι συντελεστές φορολογίας του πλοίου, σε σχέση με τον Α.Ν. 465/68.

Ο Ν. 27/75 και ειδικότερα οι διατάξεις του άρθρου 25 είχαν ως αποτέλεσμα την μείωση των εταιρειών που είχαν ως αντικείμενο εργασιών άλλες εργασίες ναυτιλιακής φύσης με την κάλυψη της διαχείρισης των πλοίων. Το συγκεκριμένο άρθρο αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Νόμου Ν. 814/78, με τον οποίο τροποποιήθηκαν οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και έγιναν αυστηρότεροι.

Το **γενικό συμπέρασμα** από την παραπάνω ανάλυση είναι ότι:

1. Με τους νόμους 2687/53, 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 δημιουργήθηκε ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα

2. Με τους ίδιους νόμους δόθηκε η δυνατότητα σε πολλές ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα

3. Τους παραπάνω νόμους χρησιμοποιούν κυρίως ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας καθώς και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας, που συνήθως φέρουν ξένη σημαία

4. Στο αντικείμενο των εργασιών του Ν. 814/78 δεν συμπεριλήφθηκαν συγκεκριμένες ναυτιλιακές εργασίες, όπως η πρακτόρευση, η

πραγματογνωμοσύνη, ο εφοδιασμός, η πετρέλευση πλοίων κ.λ.π. για να προστατευτούν οι αντίστοιχες ελληνικές επιχειρήσεις από πιθανό ανταγωνισμό

5. Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του τύπου Α.Ε, Ε.Π.Ε, μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68, 465/68 και των Ν. 25/75, 814/78.<sup>33</sup>

### 2.3 Τα Όργανα διαμόρφωσης της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στις Θαλάσσιες Μεταφορές :

Η Ε.Ε. έχει δημιουργήσει και ενεργοποιήσει έναν αριθμό οργάνων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και δίνουν τα απαραίτητα δεδομένα για τη διαμόρφωση της πολιτικής της Ε.Ε. στον Τομέα αυτόν.

Ένα από τα αρμόδια Όργανα είναι η Γενική Διεύθυνση, όπου υπάρχει Διεύθυνση Θαλάσσιων Μεταφορών της οποίας μάλιστα ο Διευθυντής είναι παραδοσιακά Έλληνας. Η Γενική Διεύθυνση διαμορφώνει τα προς συζήτηση και έγκριση κείμενα για τα διάφορα όργανα της Επιτροπής ή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η ίδια χρηματοδοτεί επίσης ένα συνεχές πρόγραμμα έρευνας στις Μεταφορές το οποίο εντάσσεται στα ευρύτερα 4ετή προγράμματα έρευνας της Ε.Ε., όπου ερευνούνται όλοι οι τομείς των μεταφορών περιλαμβανομένων και των θαλάσσιων.

Πέραν της Γενικής Διεύθυνσης στην Ευρωπαϊκή πολιτική συνεισφέρουν και άλλα 3 όργανα που συνεστήθησαν πρόσφατα και που είναι:

Η Συνεργασία των Βιομηχανιών Θαλάσσιων Μεταφορών (MIF) δημιουργήθηκε το 1992 με κύριους στόχους:

**A.** Να καθορίσει το περιεχόμενο της ακολουθητέας πολιτικής και να ορίσει προτεραιότητες για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών πολιτικών για τις Θαλάσσιες Βιομηχανίες και

**B.** Να αξιολογήσει και να προτείνει μεθόδους για την υλοποίηση των απαραίτητων αντίστοιχων ενεργειών.

<sup>33</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:160-166

Ο όρος βιομηχανία χρησιμοποιείται εδώ με την μεγαλύτερη δυνατή ευρύτητα, δηλαδή περιλαμβάνει όλους τους ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς που δραστηριοποιούνται στην καθημερινή εκτέλεση έργου στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Περιλαμβάνει έτσι όχι μόνο τις καθαρά βιομηχανικές δραστηριότητες όπως π.χ της ναυπήγησης ή επισκευής πλοίων, αλλά και τις δραστηριότητες του μεταφορέα (ναυτιλιακή εταιρεία), του διαμεταφορέα, του ναυτιλιακού πράκτορα, κλπ. Στο MIF μετέχουν επίσης εκπρόσωποι χωρών-μελών, των διαφόρων ναυτιλιακών οργανώσεων και της Επιτροπής της Ε.Ε.

**Η ομάδα Εργασίας για τα Θαλάσσια Συστήματα του Μέλλοντος MTF** είναι εσωτερική υπόθεση της Επιτροπής και αποτελείται από εκπροσώπους των διαφόρων Γενικών Διευθύνσεων, Διευθύνσεων και Τμημάτων της Επιτροπής που έχουν σχέση με τα θέματα αυτά. Συνεστήθη το 1995 με πρωτοβουλία 3 επιτροπών. Η MTF συντονίζει κυρίως όλα τα ερευνητικά προγράμματα της Ε.Ε. στο χώρο των Θαλάσσιων Μεταφορών και ενεργεί σαν σημείο αναφοράς προς τα έξω για οποιονδήποτε ενδιαφέρεται για τα αποτελέσματα της έρευνας στις Θαλάσσιες Μεταφορές. Η MTF ενδιαφέρεται επίσης και για το τι γίνεται στον ερευνητικό τομέα στις χώρες-μέλη και προσπαθεί να συντονίσει τα διάφορα εθνικά προγράμματα. Σαν αποτέλεσμα των προσπαθειών της και των επαφών και με την βιομηχανία, η MTF διαμόρφωσε ήδη και προσπαθεί να υλοποιήσει ένα συγκεκριμένο Master Plan για την έρευνα στις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Η πρωτοβουλία MARIS είναι ένα από τα 11 πιλοτικά προγράμματα στα πλαίσια της ομάδας των επτά πλουσιότερων χωρών του κόσμου (η γνωστή σαν ομάδα 6-7) για την δημιουργία της Παγκόσμιας Κοινωνίας της Πληροφορικής (Global Information Society). Πρόκειται για μια εντελώς ανοικτή πρωτοβουλία συνεργασίας στο χώρο των εφαρμογών πληροφορικής για τις θαλάσσιες μεταφορές που χρηματοδοτεί μελέτες, έρευνες και πιλοτικές εφαρμογές στα ακόλουθα 4 πεδία:

1. Ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία
2. Συνδυασμένες Μεταφορές
3. Ασφάλεια στις Θαλάσσιες Μεταφορές
4. Αλιεία

Η έμφαση σε όλα τα έργα που αναθέτει το MARIS είναι στην συμμετοχή των χρηστών καθώς και στην αξιοποίηση υπαρχουσών

τεχνολογιών και την σύνδεση και συντονισμό μεταξύ υπαρχόντων συστημάτων.<sup>34</sup>

Τα βασικά όργανα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας τα οποία δημιουργήθηκαν με την ιδρυτική Συνθήκη της Ρώμης του 1958 είναι τα ακόλουθα:

#### **A. Συμβούλιο Υπουργών (council)**

Στην Ε.Ε. η πολιτική εξουσία ανήκει ουσιαστικά σε δυο θεσμούς, δηλαδή στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει αναβαθμιστεί και ο ρόλος του Κοινοβουλίου.

Το Συμβούλιο των Υπουργών, το οποίο αποτελείται από τους Υπουργούς των κρατών- μελών, είναι defacto το νομοθετικό όργανο της Ένωσης, δηλαδή εκείνος ο θεσμός ο οποίος αποφασίζει. Όσον αφορά ειδικότερα τα θέματα της ναυτιλίας, υπεύθυνο είναι το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών, όπου η Ελλάδα μετέχει με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

#### **B. Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (commission)**

Το δεύτερο σημαντικό όργανο, είναι η Επιτροπή, που όπως και το Συμβούλιο εδρεύει στις Βρυξέλλες. Από την Επιτροπή ξεκινούν όλες οι Κοινοτικές πράξεις υπό την μορφή σχεδίου, οι οποίες αφού διέλθουν διάφορα στάδια επεξεργασίας, υποβάλλονται στο Συμβούλιο για την τελική απόφαση. Οι εργασίες της Επιτροπής προετοιμάζονται από 23 διαφορετικές Διευθύνσεις. Στην περίπτωση της ναυτιλίας, πρόκειται συνήθως για την Γενική Διεύθυνση (που αναφέρθηκε παραπάνω) των Μεταφορών ή κατά περίπτωση και για άλλες, όπως η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού. Στην Γενική Διεύθυνση υφίσταται ένα τμήμα που ασχολείται με την ναυτιλία, απ' όπου ουσιαστικά ξεκινούν όλες οι Κοινοτικές πράξεις της ναυτιλίας.

#### **Γ. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**

Το τρίτο όργανο, είναι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο όπως ήδη αναφέρθηκε μετά την Συμφωνία του Μάαστριχ έχει αναβαθμιστεί με σημαντικές πλέον αρμοδιότητες όσον αφορά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. Οι εργασίες στο Κοινοβούλιο διεκπεραιώνονται ως επί το πλείστον στις 18 μόνιμες επιτροπές του, μεταξύ των οποίων είναι η 10<sup>η</sup>

<sup>34</sup> Γιώργος Α. Γιαννούλης- 'Θαλάσσιες Μεταφορές'- Εκδόσεις Παρατηρητής- Θεσσαλονίκη 1998- Σελ:178-180

επιτροπή που αφορά τις Μεταφορές και που ασχολείται με τη ναυτιλία. Το Κοινοβούλιο δεν έχει μόνιμη έδρα. Έτσι ενώ υποστηρίζεται από τη Γραμματεία που εδρεύει στο Λουξεμβούργο, η ολομέλεια του συνεδριάζει στο Στρασβούργο και οι Επιτροπές του στις Βρυξέλλες. Οι Ευρωβουλευτές μπορούν και υποβάλλουν ερωτήσεις προφορικές και γραπτές προς την Επιτροπή.

#### **Δ. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο**

Το τέταρτο όργανο, είναι το Δικαστήριο που εδρεύει στο Λουξεμβούργο και αποτελείται από δικαστές κάθε χώρας. Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της νομιμότητας των πράξεων των Κοινοτικών Θεσμών, δηλαδή των κανονισμών, των οδηγιών και των αποφάσεων. Στο Δικαστήριο, όμως επειδή δεν μπορεί να λάβει πρωτοβουλία, πρέπει να προηγηθεί αίτηση από τους ενδιαφερόμενους για να έλθουν σε αυτό διάφορες υποθέσεις προσφυγών. Τέτοιες προσφυγές μπορούν να είναι π.χ. της Επιτροπής κατά κάποιων κρατών- μελών που δεν συμμορφώνονται με την κοινοτική νομοθεσία ή των κρατών- μελών κατά της νομιμότητας κάποιων πράξεων του Συμβουλίου ή υποθέσεις που υποβάλλονται από εθνικά δικαστήρια προς ερμηνεία του Κοινοτικού Δικαίου.

Εκτός των 4 παραπάνω βασικών οργάνων σημαντικό ρόλο σε ότι αφορά τη ναυτιλία έχουν ακόμη:

#### **Ε. Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή**

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή είναι ένα είδος συμβουλίου που αποτελείται από αντιπροσώπους ομάδων συμφερόντων όλων των παραγωγικών τάξεων με εκπροσώπους εργοδοτών, εργαζομένων και ελεύθερων επαγγελματιών. Το όργανο αυτό έχει συμβουλευτικές αρμοδιότητες προς την Επιτροπή και η γνώμη του είναι υποχρεωτική όταν αυτή απαιτείται.

#### **ΣΤ. ECSA**

Από πλευράς εργοδοτών τα θέματα της ναυτιλίας στην Ε.Ε. παρακολουθεί η ECSA, δηλαδή η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων. Στο διοικητικό της συμβούλιο μετέχουν οι Ενώσεις Εφοπλιστών όλων των χωρών της Ε.Ε., εκτός του Λουξεμβούργου.

## **Z. Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στις Μεταφορές**

Στην Ε.Ε. μια αντίστοιχη ομάδα πίεσης από την πλευρά των ναυτικών, αποτελεί η Συνδικαλιστική Επιτροπή Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στην οποία μετέχει η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Συχνά πραγματοποιούνται τριμερείς συναντήσεις μεταξύ της Επιτροπής, της ECSA και της Συνδικαλιστικής Επιτροπής Εργαζομένων στις Μεταφορές.<sup>35</sup>

### **2.4. Οι Κρατικές Ενισχύσεις στη Ναυτιλία:**

#### **2.4.α. Έννοια Παροχής των Κρατικών Ενισχύσεων:**

Ένα από τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία είναι η συρρίκνωση του στόλου όλων των χωρών της Κοινότητας, λόγω του συγκριτικού μειονεκτήματος του που στηρίζεται κυρίως στην ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση και το χαμηλό κόστος επάνδρωσης που προσφέρουν οι σημαίες ευκολίας. Δεδομένου ότι δεν έχει θεσπίσει μια κοινή πολιτική, τα κράτη- μέλη ανέλαβαν ανεξάρτητες πρωτοβουλίες προκειμένου να προστατεύσουν τα ναυτιλιακά τους συμφέροντα.

Θέσπισαν εθνικά μέτρα, με τη μορφή κυρίως της χορήγησης ενισχύσεων είτε μεμονωμένα είτε με την κάλυψη των παράλληλων νηολογίων που δημιούργησαν. Οι αποφάσεις της Εθνικής πολιτικής ενισχύσεων, καθορίστηκαν από σημαντικά οικονομικά κριτήρια και τη γενικότερη στρατηγική σημασία του κλάδου της ναυτιλίας.

Η έννοια και ο ορισμός της κρατικής ενίσχυσης, δεν αναφέρονται στη Συμφωνία για Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Συχνά οι αποφάσεις και οι γνωμοδοτήσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, αναφέρονται εκτεταμένα κυρίως στις επιπτώσεις ή τα αποτελέσματα των κρατικών ενισχύσεων, μέσω της νόθευσης του ανταγωνισμού που προκαλούν και όχι στη μορφή με την οποία δίνονται. Γενικά σαν κρατικές ενισχύσεις, μπορούν να θεωρηθούν τα μέτρα εκείνα, χρηματοδοτικά ή φορολογικά, που προκαλούν μεταβίβαση πόρων από το κράτος ή έχουν σαν αποτέλεσμα το κράτος να εισπράττει λιγότερους πόρους. Ακόμη, μπορούν να θεωρηθούν όλες οι σχετικές

<sup>35</sup> Δρ. Κ.Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:121-125

ρυθμίσεις βάσει των οποίων το κράτος εγγυάται δάνεια ή άλλες μορφές χρηματοδοτήσεων από τις εμπορικές τράπεζες.

#### **2.4.β. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές Παροχής Κρατικών Ενισχύσεων:**

Προκειμένου η Επιτροπή να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη χρήση των κρατικών ενισχύσεων από τα κράτη- μέλη, θέσπισε το 1989 ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές με βάση τις οποίες καθορίζονται οι όροι σύμφωνα με τους οποίους θα παρέχονται αυτές ώστε να είναι συμβατές με την Κοινή Αγορά. Με την μορφή των κατευθυντήριων γραμμών, ορίζεται ο τρόπος με βάση τον οποίο θα αξιολογούνται και θα ελέγχονται οι κρατικές ενισχύσεις που παρέχουν στα κράτη- μέλη.

Αυτές θα αφορούν ενισχύσεις που παρέχονται σε ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα και περιλαμβάνουν όλα τα χρηματοοικονομικά πλεονεκτήματα που παραχωρούνται σε οποιαδήποτε μορφή και τα οποία χρηματοδοτούνται από Δημόσιες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό, νομαρχιακό ή τοπικό επίπεδο. Για τους σκοπούς αυτούς, στις Δημόσιες Αρχές μπορεί επίσης να συμπεριλαμβάνονται και οι Δημόσιες Επιχειρήσεις, καθώς και οι ελεγχόμενες από το κράτος Τράπεζες.

Οι ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες δίνονται με τις παρακάτω μορφές:

- Άμεσες επιδοτήσεις για εκμετάλλευση πλοίων
- Πλήρης ή μερική κάλυψη των χρηματοοικονομικών ζημιών
- Εγγυήσεις δανείων για την αγορά κεφαλαιουχικών αγαθών
- Φορολογικές απαλλαγές των κερδών που προκύπτουν από ναυτιλιακές δραστηριότητες και των εισοδημάτων των ναυτικών
- Μειωμένα ποσοστά εισφοράς για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών
- Συνεισφορές σε κεφάλαιο υπό όρους που θα ήταν απαράδεκτοι για έναν ιδιώτη επενδυτή που λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες οικονομίας της αγοράς.

Οι ενισχύσεις αυτές που γενικώς είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά, στην περίπτωση της ναυτιλίας θα πρέπει να εξετασθούν σύμφωνα με το άρθρο 92.3.γ. της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Σύμφωνα με αυτό, οι ενισχύσεις για την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων περιοχών, μπορεί να θεωρηθούν συμβατές με την Κοινή Αγορά εφ' όσον δεν νοθεύουν τους όρους των συναλλαγών σε βάρος του κοινού συμφέροντος και ακόμα δεν αυξάνουν ή διατηρούν δυναμικότητα σε τομείς που αυτή είναι πιθανώς πλεονάζουσα.

Οι ενισχύσεις δεν μπορεί να θεσπίζονται σε βάρος άλλων οικονομιών των κρατών- μελών, δεν μπορεί να προκαλούν στρέβλωση του ανταγωνισμού και να βλάπτουν το κοινό συμφέρον. Για τους λόγους που αναφέραμε προηγούμενα, ένας ισχυρός Κοινοτικός Στόλος είναι ζωτικής σημασίας για την Κοινότητα. Η ανακοπή της διαρροής των πλοίων με την Κοινοτική σημαία, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η διασφάλιση της απασχόλησης Κοινοτικών ναυτικών στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, είναι λόγοι που δικαιολογούν την ερμηνεία του προηγούμενου άρθρου ώστε η στήριξη της μέσω Κρατικών Ενισχύσεων, μπορεί να θεωρηθεί ότι εξυπηρετεί το κοινό συμφέρον.

Οι κρατικές ενισχύσεις πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια στη χορήγησή τους, να έχουν προσωρινό χαρακτήρα και να περιορίζονται στο επίπεδο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών τους. Δεν πρέπει να είναι δυσανάλογες με το στόχο τους και τα προβλήματα που στοχεύουν να επιλύσουν.

Για το λόγο αυτό, δεν μπορεί να υπερβαίνουν ένα **ανώτατο όριο**.

Το ανώτατο όριο, θα καθορίζεται με βάση το μειονέκτημα του κόστους που αντιμετωπίζουν στην παγκόσμια αγορά τα πλοία εκείνα που λειτουργούσαν με σημαίες κρατών- μελών με το χαμηλότερο εργατικό κόστος. Στις κατευθυντήριες γραμμές το 1989, παρουσιάστηκε και το περίγραμμα μιας μεθόδου με βάση το πλαίσιο αυτό, προκειμένου να υπολογισθεί το ανώτατο όριο σύμφωνα με το οποίο θα καθορίζονταν ένα ενιαίο ανώτατο εθνικό όριο χορήγησης ετήσιων λειτουργικών ενισχύσεων για όλες τις κατηγορίες πλοίων.

Αρκετά χρόνια αργότερα το 1996, υπήρξε γενική ομοφωνία ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 1989 θα έπρεπε να αναθεωρηθούν τουλάχιστον σε ορισμένα σημεία, προκειμένου να ληφθούν υπ' όψιν οι εμπειρίες μετά το 1989 και οι εξελίξεις στο χώρο του Διεθνούς ανταγωνισμού και της



απελευθέρωσης του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών. Οι παραπάνω γενικές αρχές, φαίνεται να παραμένουν αποδεκτές σαν κεντρική κατεύθυνση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, γιατί συνδέονται με την διατήρηση μιας όσο το δυνατόν μεγαλύτερης δυναμικότητας Κοινοτικού Στόλου.

Ενώ αποδέχεται τον έκτακτο και προσωρινό χαρακτήρα των ενισχύσεων, το κύριο βάρος πρέπει να δοθεί στο φορολογικό κόστος, δεδομένου ότι το κόστος κεφαλαίου είναι κατά βάση το ίδιο σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου διαφορές στη διαθέσιμη τεχνολογία.

Το κόστος της φορολογίας που περιλαμβάνει την φορολογία των εταιρειών και των συναφών με την μισθοδοσία υποχρεώσεων προς τους ναυτικούς, αποτελεί τον κύριο και στρεβλωτικό παράγοντα και στο θέμα αυτό οι συζητήσεις στα πλαίσια του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, δεν φαίνεται να καταλήγουν σε συμφωνία στο άμεσο μέλλον, η οποία θα περιόριζε την παροχή εθνικών ενισχύσεων στη Ναυτιλία.

#### **2.4.γ. Η Συμβατότητα των Διαφόρων Κατηγοριών Ενισχύσεων:**

Μέχρι σήμερα τα κράτη- μέλη, έχουν διαφορετικές εθνικές προτεραιότητες και στάσεις τόσο για την αναγκαιότητα όσο και για τον αποτελεσματικότερο τρόπο στήριξης της ναυτιλίας τους. Οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία, είναι ευκολότερο να δοθούν σε χώρες με σχετικά μικρό μέγεθος ναυτιλίας και μεγαλύτερες Δημοσιονομικές δυνατότητες.

Ενώ αντίθετα δεν μπορούν να δοθούν με την ίδια ευκολία σε χώρες με μεγάλη ναυτιλία, Δημοσιονομικούς περιορισμούς και με πιεστικές ανάγκες σε άλλους κλάδους και τομείς. Στην προσπάθεια όμως κάθε χώρας να ενισχύσει την ναυτιλία της, μπορεί να υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ της ναυτιλίας των κρατών- μελών.

Σχετικά με το κόστος επάνδρωσης, η Επιτροπή δέχεται πως οι ενισχύσεις που δίνονται στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης και της φορολογίας του εισοδήματος των ναυτικών και χαρακτηρίζονται από την τάση μείωσης του βάρους που επιβαρύνονται οι ναυτιλιακές εταιρείες χωρίς να μειώνεται το επίπεδο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών, που προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων νηολογημένων στην Κοινότητα, μπορεί να θεωρηθούν συμβατές με την Κοινή Αγορά.

Ενισχύσεις που χορηγούνται για την μείωση του κόστους του πληρώματος με τη μορφή πληρωμής και επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των Κοινοτικών ναυτικών όταν απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα και εκτελούν μακρινές διαδρομές, είναι συμβατές με την Κοινή Αγορά όταν δεν υπερβαίνουν το 50% του συνολικού κόστους που απαιτείται για τέτοιους λόγους.

Οι ενισχύσεις για κατάρτιση των ναυτικών οι οποίες αφορούν προγράμματα κατάρτισης που παρακολουθούν οι ναυτικοί και υποστηρίζονται από το κράτος επειδή έχουν γενικό χαρακτήρα (επαγγελματικό ή ακαδημαϊκό), δεν απαιτείται κοινοποίηση και εξέταση από την Επιτροπή. Χρηματοδοτικές όμως συνεισφορές για κατάρτιση επί των πλοίων προκειμένου να είναι συμβατές, θα πρέπει να αφορούν υπεράριθμους ναυτικούς και όχι ενεργά μέλη του πληρώματος.

Κρατικές ενισχύσεις συμβατές, αποτελούν τα διάφορα προγράμματα φορολογικών ελαφρύνσεων ναυτιλιακών εταιρειών και διαφόρων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αυτά μπορεί να αφορούν τους συντελεστές των εταιρικών κερδών, τις δυνατότητες επιταχυνόμενων αποσβέσεων, την θέσπιση του φόρου των επιχειρήσεων ή άλλα φορολογικά κίνητρα.

Οι επενδυτικές ενισχύσεις για την ανανέωση των πλοίων του στόλου που δεν απαντώνται στους άλλους τρόπους μεταφοράς, θα πρέπει να παρέχονται με ιδιαίτερη προσοχή δεδομένου ότι μέχρι τέλους του 1998 θα ισχύει η 7<sup>η</sup> οδηγία και μπορούν να θεωρηθούν σαν έμμεσες ενισχύσεις στο εθνικό ναυπηγείο. Με στόχο τη βελτίωση του εξοπλισμού, την προώθηση της ασφάλειας στην θάλασσα, την αναβάθμιση εγγεγραμμένων στα κοινοτικά νηολόγια πλοίων, μπορούν να εξετασθούν και να επιτραπούν τέτοιες ενισχύσεις.

Τέλος, η χορήγηση ενισχύσεων για κάλυψη ζημιών που προέρχονται από υποχρεώσεις εκπλήρωσης καθηκόντων Δημοσίων Υπηρεσιών και Συμβάσεων μπορεί να γίνει αποδεκτή. Για την επιστροφή της λειτουργικής ζημιάς που προέκυψε από τον λόγο αυτό, απαιτείται η ύπαρξη ορισμένων προϋποθέσεων όπως:

Δημοσίευση δημόσιων προσκλήσεων για την υποβολή προσφορών και επαρκής δημοσιότητάς τους. Πρέπει να γίνει χωριστός υπολογισμός του κόστους που προκύπτει από την εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου στον

επιτυχή μειοδότη. Να περιορίζεται σε εύλογο χρόνο ή χρονική διάρκεια των συμβάσεων.

Για την τήρηση των παραπάνω αρχών και κατευθυντήριων γραμμών, τα κράτη- μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα προτεινόμενα μέτρα ενισχύσεων και η Επιτροπή να εκμεταλλεύεται όλα τα μέτρα που διαθέτει για να εξασφαλίσει την πειθαρχία και την σωστή τήρηση των υποχρεώσεων από τα κράτη- μέλη.<sup>36</sup>

#### **2.4.δ.1. Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις:**

Οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις είναι μια από τις μεθόδους δημιουργίας ή και περαιτέρω ανάπτυξης εθνικών στόλων κάποιας χώρας και συνίσταται συνήθως στην οικονομική και φορολογική βοήθεια προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Πολλές χώρες χορηγούν σημαντική βοήθεια στη ναυτιλιακή τους βιομηχανία, αλλά γενικά προς όλα τα είδη της βιομηχανίας τους και άλλες ειδικά προς την εμπορική τους ναυτιλία. Σε ορισμένες περιπτώσεις ένα μεγάλο μέρος της όλης βοήθειας τους δίνεται ειδικά προς την ακτοπλοΐα. Οι κυριότερες αιτίες για τις διάφορες μορφές οικονομικής βοήθειας και φορολογικής απαλλαγής προς τη ναυτιλία είναι η δημιουργία και ανάπτυξη εμπορικού στόλου ή υψηλού λειτουργικού κόστους και η ειδική περίπτωση στρατιωτικών υπηρεσιών.

Ο βασικότερος τρόπος οικονομικής βοήθειας είναι οι ναυτιλιακές επιχορηγήσεις, ενώ όσον αφορά στις φορολογικές απαλλαγές, ο γνωστότερος τρόπος είναι οι διάφορες μορφές απόσβεσης.

**Επιχορήγηση** θεωρείται γενικά η πληρωμή προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα από μια κυβέρνηση από τα από τα οποία δέχεται κάποιες υπηρεσίες ή αγαθά. Ο σκοπός αυτής της πληρωμής είναι να διατηρήσει κάποια ιδιαίτερη υπηρεσία ή στην περίπτωση της ναυτιλίας, τις ναυτιλιακές μεταφορές που είναι βασικό για το κοινό καλό και το εθνικό συμφέρον.

<sup>36</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Α. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:55-62

#### **2.4.δ.2. Άμεσες Επιχορηγήσεις:**

Οι άμεσες επιχορηγήσεις δίνονται συνήθως και στην ακτοπλοΐα αλλά και στην ποντοπόρο ναυτιλία, με σκοπό να βελτιώσουν τη θέση τους στο διεθνή ανταγωνισμό. Ως βασική αιτιολογία παρουσιάστηκε το υψηλό αναλογικά ποσοστό του κόστους κεφαλαίου προς το ολικό κόστος, γεγονός το οποίο καθιστά τη ναυτιλία ιδιαίτερα ευαίσθητη στους οικονομικούς όρους του διεθνούς ανταγωνισμού.

Άμεσες επιχορηγήσεις δίνονται και από παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη αλλά και από αναπτυσσόμενα. Τα τελευταία προβαίνουν σε τέτοιου είδους ενέργειες συνήθως για τους λόγους εκσυγχρονισμού της ναυτιλίας τους και προσαρμογής τους στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες. Τέτοιοι λόγοι ανταγωνιστικότητας μπορεί να είναι τα υψηλά λειτουργικά κόστη, οι μισθοί, το κοινωνικό ασφαλιστικό σύστημα κάποιου κράτους ή το φορολογικό σύστημα του κράτους νηολόγησης.

Οι κατηγορίες των μορφών άμεσης επιχορήγησης είναι:

- **Λειτουργικές Επιχορηγήσεις**

Η λειτουργική επιχορήγηση αφορά τη διατήρηση χαμηλού λειτουργικού κόστους στο πλοίο, δηλαδή την ασφάλεια, τη συντήρηση, τις επισκευές που δεν αποζημιώνονται από την ασφάλεια, τους μισθούς των αξιωματικών και του πληρώματος.

- **Κατασκευαστικές Επιχορηγήσεις**

Πολλές χώρες και ιδιαίτερα οι παραδοσιακές ναυτιλιακές, εκτός από τις άμεσες λειτουργικές επιχορηγήσεις, επιδοτούν την κατασκευή πλοίων στα ναυπηγεία τους με σκοπό τη διατήρηση θέσεων εργασίας. Σχεδιάζονται έτσι ώστε να μειώνουν το κόστος κατασκευής στα ναυπηγεία τους και να είναι περισσότερο ανταγωνιστικό ως προς το κόστος άλλων ξένων ναυπηγείων. Ο τρόπος αυτός βοήθειας δεν αφορά άμεσα τους πλοιοκτήτες παρά μόνον τις ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες και μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη ναυπήγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

- **Επιχορηγήσεις Εκσυγχρονισμού**

Ο γνωστότερος τύπος επιχορήγησης εκσυγχρονισμού είναι η διάλυση του παλαιού πλοίου για να ναυπηγηθεί ένα άλλο νεότερης τεχνολογίας. Με

τον όρο **εκσυγχρονισμός** εννοείται η αντικατάσταση ή μετασκευή πλοίων νέας και προηγμένης τεχνολογίας στη θέση της παλιάς.

- **Επιχορηγήσεις Πραγματικής Απόσβεσης**

Το ετήσιο ποσό απόσβεσης εξαρτάται από την αρχική τιμή αγοράς κάποιου περιουσιακού στοιχείου και την κατά εκτίμηση ωφέλιμη ζωή του. Με τη γνωστή μέθοδο σταθερής απόσβεσης μετά την αφαίρεση της υπολειμματικής του αξίας, η υπόλοιπη αξία ενός περιουσιακού στοιχείου διαιρείται με τον αριθμό των ετών ζωής ή λειτουργίας του. Είναι η πιο διαδεδομένη και απλή μέθοδος αλλά πολλές φορές δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Η ωφέλιμη ζωή όμως ενός πλοίου είναι περισσότερο συνάρτηση της χρήσης του παρά του χρόνου λειτουργίας του και έτσι η μέθοδος αυτή της σταθερής απόσβεσης δεν χρησιμοποιείται στην ναυτιλία. Με την μέθοδο αυτή της σταθερής απόσβεσης, η απόσβεση για ένα πλοίο υπολογίζεται αναλογικά με τη χρήση του, δηλαδή το χρόνο λειτουργίας του.

Οι επιχορηγήσεις που δίνονται με βάση την πραγματική απόσβεση χρησιμοποιούνται από τους πλοιοκτήτες ως φορολογική απαλλαγή για τη ναυπήγηση πλοίου στα ναυπηγεία ενός κράτους.

- **Επιχορηγήσεις Ταχύτερης Απόσβεσης**

Το είδος της επιχορήγησης ταχύτερης απόσβεσης χρησιμοποιείται επίσης στη ναυτιλία ως μια μορφή φορολογικής απαλλαγής. Η μέθοδος ταχύτερης απόσβεσης γενικά αναφέρεται σε απόσβεση με ποσοστό μεγαλύτερο από το συνηθισμένο και εφαρμόζεται σε περιπτώσεις ειδικών συνθηκών ή κατόπιν κρατικών φορολογικών διευκολύνσεων, με σκοπό την απόσβεση στοιχείων του ενεργητικού σε χρονικό διάστημα μικρότερο από το κανονικό.

- **Επιχορηγήσεις Δανείων**

Είναι η πιο συχνή και γνωστή μορφή επιχορηγήσεων προς τη ναυτιλία για τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή ακόμη και την επισκευή ή μετασκευή τους. Αυτό που ποικίλει από χώρα σε χώρα είναι οι όροι που δίνονται τέτοια δάνεια, δηλαδή τα επιτόκια, οι περίοδοι χάριτος, οι περίοδοι πληρωμής τους καθώς και τα ποσοστά επί της αξίας κατασκευής και επισκευής του πλοίου.

Τέτοια δάνεια δίνονται συχνότερα και ευκολότερα για ναυπηγήσεις, επισκευές ή μετασκευές ακτοπλοϊκών πλοίων, ενώ για πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας δίνονται εάν οι παραπάνω εργασίες γίνονται σε εθνικά ναυπηγεία.

- **Επιχορηγήσεις Επιτοκίων**

Η επιχορήγηση επιτοκίου αποτελεί κατά κάποιο τρόπο τη συνέχεια της επιχορήγησης δανείου, δηλαδή μπορεί να δοθεί επιπρόσθετα με αυτό. Στην περίπτωση όμως που δίνεται ανεξάρτητα, τότε αφορά την επιχορήγηση επιτοκίου ενός καθαρά εμπορικού δανείου με σκοπό την αγορά πλοίων, ναυτικών μηχανών και μηχανημάτων από την εγχώρια αγορά του κράτους.

### **2.4.δ.3. Έμμεσες Επιχορηγήσεις:**

Οι διαφορές μεταξύ των άμεσων και των έμμεσων επιχορηγήσεων είναι ότι είναι πολύ μικρές και δυσδιάκριτες πολλές φορές μεταξύ τους. Μπορούμε να πούμε ότι οι άμεσες επιχορηγήσεις αφορούν την οικονομική βοήθεια, ενώ οι έμμεσες τις φορολογικές ελαφρύνσεις.

Οι κατηγορίες των μορφών έμμεσων επιχορηγήσεων είναι:

- **Επιδότηση Επενδύσεων.**

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι επιδοτήσεις προώθησης επενδύσεων καθώς και οι επιχορηγήσεις επενδύσεων. Είναι ένα είδος φορολογικής απαλλαγής που σχετίζεται στενά με την άμεση οικονομική βοήθεια προς τη ναυτιλία. Ειδικότερα στην επιδότηση επενδύσεων υπάρχουν τέτοιες απαλλαγές στην απόσβεση ενός νεοναυπηγηθέντος πλοίου που λειτουργούν ακόμη και πάνω από την τιμή του. Οι επιδοτήσεις επενδύσεων είναι γνωστές σε κάθε χώρα με διαφορετική ονομασία και έχουν εφαρμογή ανάλογα με το φορολογικό σύστημα της κάθε μιας.

- **Εγγύηση Επενδύσεων και προθεσμιακές Πιστώσεις**

Το είδος αυτό των επενδύσεων, αποκτά ιδιαίτερη χρησιμότητα όταν οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να επενδύσουν σε κάποια ξένη χώρα, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση να ναυπηγήσουν ένα πλοίο, όπως για παράδειγμα σε μια αναπτυσσόμενη χώρα, για να προστατευτούν από τους πολλούς και τους ποικίλους κινδύνους, όπως η αδυναμία συναλλαγματικής μετατροπής ή ακόμη και η εξαγωγή των κερδών τους καθώς επίσης και από τον κίνδυνο κατάσχεσης, απαλλοτρίωσης και εθνικοποίησης της επένδυσής τους.

Όπως είναι γνωστό, στην προθεσμιακή πίστωση μεταφέρονται για φορολογική ελάφρυνση οι ζημιές προηγούμενων χρήσεων από τα κέρδη της τρέχουσας και των επομένων. Συνεπώς σε επιχειρήσεις, όπως οι ναυτιλιακές, είναι καθοριστικής σημασίας η δυνατότητα ελάττωσης των μελλοντικών κερδών.

- **Φορολογικά Οφέλη**

Αυτό το είδος της επιχορήγησης αφορά το φορολογικό σύστημα που εφαρμόζει κάθε χώρα στις ναυτιλιακές εταιρείες και συνίσταται συνήθως στα οφέλη από την άμεση φορολογία αλλά και στις απαλλαγές από τα τελωνιακά τέλη.

- **Τελωνιακές Απαλλαγές**

Αυτό το είδος των τελωνειακών απαλλαγών έχει τα ίδια χαρακτηριστικά και πολλές ομοιότητες με την προαναφερθείσα κατηγορία των φορολογικών οφελών και αναφέρεται σε διάφορα κράτη με διαφορετικές ονομασίες.

- **Επιχορηγήσεις Αποζημίωσης**

Η περίπτωση αυτή είναι πολύ γενική και αφορά περισσότερο στην οικονομική πολιτική της κυβέρνησης ενός συγκεκριμένου κράτους προς τους υπηκόους του και ειδικότερα στη φορολογική και εισοδηματική πολιτική της. Προκειμένου να διατηρήσει μια χώρα ένα επιθυμητό υψηλό βιοτικό επίπεδο στους κατοίκους της και ανάλογα την κατάσταση της εθνικής της οικονομίας, όπως δηλαδή την αύξηση του εθνικού της εισοδήματος και τα ποσοστά ανεργίας, τότε αυτή λαμβάνει διάφορα μέτρα που ρυθμίζουν το εθνικό εισόδημα και την απασχόληση.

- **Επιχορηγήσεις Τιμαριθμικές και Ασφάλειας**

Αν και έχει πολλές ομοιότητες με το προηγούμενο είδος έμμεσης επιχορήγησης, πρέπει να αναφερθεί εδώ ξεχωριστά, όσον αφορά την τιμαριθμική αναπροσαρμογή για οποιεσδήποτε αυξήσεις στο κόστος ναυπήγησης όταν αυτές υπερβαίνουν ένα ορισμένο όριο. Έτσι για παράδειγμα, στη Γαλλία υπάρχει συγκεκριμένο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών που επιδοτεί τέτοιες αυξήσεις στο ναυπηγικό κόστος, ενώ αντίθετα στη Δανία για προστασία και πρόβλεψη για οποιεσδήποτε πιθανές αυξήσεις επιδοτούν την ασφάλεια ότι στα ναυπηγεία τους θα διατηρηθούν περίπου συμφωνημένες τιμές του συμβολαίου.

- **Κοινωνικές Παροχές προς τους Ναυτικούς**

Όλοι οι τύποι έμμεσων επιχορηγήσεων έχουν ως κύριο σκοπό τους την προστασία και την ανάπτυξη των στόλων των κρατών που τις εφαρμόζουν. Οι κοινωνικές παροχές προς τους ναυτικούς μιας χώρας αποσκοπούν στη διατήρηση ενός υψηλού αριθμού αυτών των επαγγελματιών με σκοπό να συνεχιστεί η απασχόλησή τους και να δοθούν νέα κίνητρα για περαιτέρω αύξησή τους ή και για να αποτραπεί η απασχόλησή τους σε πλοία υπό ξένη σημαία αφενός και αφετέρου να ενθαρρυνθεί η επαναφορά τους στα υπό εθνική σημαία πλοία. Το καλύτερο παράδειγμα αυτού του είδους της έμμεσης επιχορήγησης είναι το πρόγραμμα κοινωνικής ασφάλειας και πρόνοιας της Ελλάδας προς τους ναυτικούς της.

- **Επιχορηγήσεις προς Ερευνητικά Ναυτιλιακά Κέντρα**

Αν και ως επί το πλείστον η ακτοπλοΐα καλύπτεται από ιδιωτικά συμφέροντα, οι κυβερνήσεις των κρατών έχουν επίσης άμεσο ενδιαφέρον να διατηρηθεί ή και να αναπτυχθεί περαιτέρω για λόγους εθνικού οικονομικού συμφέροντος. Έτσι οι μεγάλες και παραδοσιακά ισχυρές ναυτιλιακές χώρες επιχορηγούν κάθε σημαντική ερευνητική προσπάθεια στο χώρο της ναυτιλίας μέσω διαφόρων ναυτιλιακών ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων.<sup>37</sup>

## **2.5. Κρατικός Παρεμβατισμός:**

Ο κρατικός παρεμβατισμός αναπτύχθηκε τελευταία στις περιοριστικές πρακτικές της διεθνούς ναυτιλίας και αποτελεί, κατά μία έννοια, συνέχεια της Διάκρισης Σημαίας.

Με τον όρο **παρεμβατισμός** αναφερόμαστε στις δραστηριότητες του κράτους ή των κυβερνήσεων σε σχέση με την ναυτιλία.

Γενικά, μπορεί να θεωρηθεί ότι και η Διάκριση Σημαίας αλλά και οι Ναυτιλιακές Επιχορηγήσεις είναι μια μορφή Κρατικού Παρεμβατισμού. Έτσι ενώ οι επιχορηγήσεις δίνονται προς την ναυτιλία για να μην καταρρεύσει, η Διάκριση Σημαίας και ο Κρατικός Παρεμβατισμός προσπαθούν να αποφύγουν τα οφέλη των επιχορηγήσεων που δίνονται στις ξένες σημαίες.

<sup>37</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:60-67



Ο Κρατικός Παρεμβατισμός στην ναυτιλία αναπτύχθηκε κυρίως μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο και με την προσπάθεια πολλών νέων εθνικών κρατών να προάγουν ή να αναπτύξουν εθνικούς στόλους.

Οι δύο κύριοι τύποι Κρατικού Παρεμβατισμού είναι ο κρατικός έλεγχος και η κρατική συμμετοχή και σαν τρίτο τύπο θα μπορούσαμε να αναφέρουμε την κρατική-βοήθεια που έχει την έννοια των επιχορηγήσεων που αναπτύξαμε παραπάνω.

### **2.5.α. Κρατικός Έλεγχος :**

Πολλές φορές στην προσπάθειά τους να δημιουργήσουν και να αναπτύξουν εθνικούς στόλους επέβαλλαν μέσω των κυβερνήσεών τους τέτοιους κανονισμούς στην ναυτιλία που επηρέασαν άμεσα τον έλεγχο τους. Τέσσερις από τους κανονισμούς αυτούς αναφέρονται παρακάτω:

#### **1. Εμποπτικός Σχεδιασμός**

Είναι γνωστό ότι πολλές φορές ένα κράτος μπορεί να συντονίζει την οικονομία πολλών χωρών, ακόμη και ανεπτυγμένων. Το ίδιο παρατηρείται εν μέρει και στην ναυτιλία, αλλά και στη ναυπηγική βιομηχανία τόσο σε αναπτυσσόμενες όσο και σε αναπτυγμένες χώρες.

#### **2. Κυβερνητικές Οδηγίες και Εγκρίσεις**

Ένας άλλος τρόπος κρατικού παρεμβατισμού στη ναυτιλία είναι οι κυβερνητικές οδηγίες. Αυτές άπτονται κυρίως θεμάτων ανάπτυξης της απασχόλησης του εργατικού δυναμικού, τις μειώσεις των φόρων και κατά συνέπεια, τις αυξήσεις της αγοραστικής δύναμης των πλοιοκτητών αλλά και τις μειώσεις των επιτοκίων με σκοπό την ενθάρρυνση των επενδύσεων.

#### **3. Ρυθμιστικές Υπηρεσίες**

Διάφοροι κρατικοί ναυτιλιακοί σύνδεσμοι, επιτροπές και συμβούλια, προσπαθούν να επηρεάσουν και να παρέμβουν στη ναυτιλία με πολλούς τρόπους. Αυτό συμβαίνει κυρίως στη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών όπου μεταξύ των ανεπτυγμένων χωρών της Ευρώπης και των Η.Π.Α. υπάρχουν τεράστια συμφέροντα.

#### 4. Έλεγχος Ξένης Συμμετοχής

Σε πολλές χώρες που επιτρέπονται οι ξένες επενδύσεις ισχύουν διάφοροι κανονισμοί ελέγχου της ξένης συμμετοχής. Οι ξένες επενδύσεις θα μπορούσαν να έχουν την μορφή τραπεζικών καταθέσεων, ξένων κυβερνητικών λογαριασμών ή τίτλων κτίσης γης, ακινήτων αλλά και κεφαλαίων σχετικά με τη ναυτιλία άλλων χωρών. Οι κυβερνητικές επενδύσεις γίνονται για πολιτικούς, διπλωματικούς, στρατιωτικούς ή άλλους λόγους. Τα οφέλη για μια χώρα από τις επενδύσεις στο εξωτερικό είναι ως γνωστό πολύ σημαντικά.

Σήμερα συνήθως δεν υπάρχει χώρα που να μην έχει κάποια ξένη επένδυση στο έδαφός της. Παρόλο αυτά, πολλές χώρες προσπαθούν να ελέγχουν ή να εξαφανίσουν την ξένη συμμετοχή στη ναυτιλία τους.

#### 2.5.β. Κρατική Συμμετοχή :

Πολλές χώρες θεωρούν ότι ο ποιο αποτελεσματικός τρόπος ελέγχου στη ναυτιλία ήταν μέσω της άμεσης κρατικής συμμετοχής στη χρηματοδότηση διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Κατά αυτόν τον τρόπο πιστεύουν ότι κρατική συμμετοχή προστατεύει καλύτερα τη ναυτιλία τους και προσφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη της. Η κρατική συμμετοχή στη ναυτιλία επηρεάζεται από τις μεικτές επιχειρήσεις, την κρατική πλοιοκτησία και τις εθνικοποιημένες επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, οι **μορφές κρατικής παρέμβασης** είναι οι ακόλουθες:

- **Μικτές Επιχειρήσεις**

Στην αρχική τους μορφή οι μικτές επιχειρήσεις ήταν ενώσεις ατόμων ή επιχειρήσεων με κοινό σκοπό να φέρουν σε πέρας ένα εξειδικευμένο επιχειρησιακό σχέδιο. Σήμερα όμως περιλαμβάνει κρατικούς οργανισμούς, αλλά ακόμα και το ίδιο το κράτος. Σε μία μικτή επιχείρηση δύο τουλάχιστον μέρη συμφωνούν για τα ποσά συνεισφοράς τους και στην κατανομή των κερδών. Όταν όμως συμμετέχει και το κράτος ή κάποιος κρατικός φορέας, η μικτή επιχείρηση υπόκειται σε κυβερνητικούς κανονισμούς και δεν χαρακτηρίζεται από απεριόριστη ευθύνη των μερών της, πράγμα που σημαίνει ότι όλοι οι συμμετέχοντες δεν είναι διαθέσιμοι για ασφάλεια προς όλους του πιστωτές.

Το σημαντικότερο σημείο στην περίπτωση των μικτών επιχειρήσεων, ειδικά σε αυτές που συμμετέχουν κρατικοί φορείς αναπτυσσομένων χωρών, είναι ότι αυτές συνήθως κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών ώστε να διατηρούν και τον έλεγχό τους.

- **Κρατική Ναυτιλία**

Ο τρόπος της κρατικοποίησης της ναυτιλίας είναι μία μορφή κρατικού παρεμβατισμού που χρησιμοποιήθηκε κυρίως από τις χώρες κρατικού εμπορίου και πολλές από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Συνήθως ο τύπος αυτός της κρατικής ναυτιλίας συνυπάρχει με τις εθνικοποιημένες και τις μικτές επιχειρήσεις.

Σε αυτές τις περιπτώσεις το κράτος έχει το ρόλο του πλοιοκτήτη, όσον αφορά τα κεφάλαια αλλά και τη διαχείριση οπότε και κάθε μορφή Διάκρισης Σημαίας, ακόμα και των Ναυτιλιακών Επιχορηγήσεων, ευνοεί αυτού του είδους τις επιχειρήσεις. Επιπλέον, η κυβέρνηση επιλέγει τη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθορίζει τους ναύλους και τις τιμές των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές τέτοιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ασκούν σκόπιμα πίεση σε όλους τους τομείς στον ιδιωτικό τομέα ώστε αυτός να συμμορφωθεί με τον κρατικό έλεγχο.

- **Κρατικές Αγορές**

Η μορφή αυτή Κρατικού Παρεμβατισμού δεν αφορά την ιδιοκτησία των πλοίων από το ίδιο το κράτος, αλλά είναι ένας τρόπος κρατικής επιχορήγησης για την αγορά πλοίων από ιδιώτες αλλά με ενεργό κρατική συμμετοχή. Ο τύπος αυτός κρατικού παρεμβατισμού είναι πλέον μάλλον παρωχημένος.

- **Κρατικές Συμβάσεις**

Και αυτή η μορφή κρατικού παρεμβατισμού δεν είναι πια σύνηθες αλλά πρέπει να αναφερθεί ότι ευνοεί την κατασκευή πλοίων σε κρατικά ναυπηγία μέσω κρατικών συμβάσεων.

## **2.5.γ. Άλλοι Τρόποι Κρατικού Παρεμβατισμού:**

- **Εθνικό Νηολόγιο**

Οι περισσότερες χώρες προσπαθούν να ελέγξουν τη ναυτιλία τους μέσω του Κρατικού Παρεμβατισμού. Ένα κράτος για να προστατεύσει, την

εθνική του σημαία, μπορεί να δίνει μέσω ενός συστήματος αδειών περισσότερα δικαιώματα σε πλοία που ανήκουν στο Εθνικό Νηολόγιο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων αδειών είναι οι περιορισμοί που τίθενται σε θέματα ακτοπλοΐας όπου δίνονται προτεραιότητες και διευκολύνσεις σε πλοία υπό εθνική σημαία.

- **Ξένο Νηολόγιο**

Ακριβώς το αντίθετο συμβαίνει όταν ένα κράτος παρεμβαίνει έτσι ώστε να εμποδίζονται πλοία με ξένη σημαία, ειδικότερα σημαίων ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου.

Γενικά, τα πλεονεκτήματα του κρατικού παρεμβατισμού απολαμβάνουν κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες, που θέλουν να δημιουργήσουν εθνικό στόλο και έχουν ανύπαρκτη έως πολύ μικρή ναυτιλία. Λόγω του υψηλού κόστους που έχει η ναυτιλία, αυτές οι χώρες υιοθετούν προστατευτική πολιτική με σκοπό να βοηθήσουν γενικά όλη την οικονομία τους.<sup>38</sup>

### **2.5.δ. Ο Κρατικός Παρεμβατισμός Στην Ελλάδα:**

Επειδή η ναυτιλία είναι ένας από τους κύριους τομείς, της ενίσχυσης της Ελληνικής Οικονομίας η κρατική παρεμβολή και εποπτεία είναι μεγάλη. Η εποπτεία αυτή ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, τη λειτουργία, και οργάνωση των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση Της Οικονομίας Και Η Ελληνική Και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ: 68-74

<sup>39</sup> Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα Και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων '- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ: 379

## **2.6. Η Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα:**

Στον Ευρωπαϊκό χώρο, η κοινή γνώμη φαίνεται ιδιαίτερα ευαίσθητη για τα ναυτικά ατυχήματα λόγω κυρίως των σημαντικών ζημιών που προκαλούν στο περιβάλλον. Η μεταφορά όμως με πλοίο, δεν σημαίνει ότι είναι ένας ασφαλής τρόπος μεταφοράς.

Σύμφωνα με στατιστικές μελέτες, μπορεί να θεωρηθεί χωρίς αμφιβολία ότι η μεταφορές με πλοίο επιβατών και εμπορευμάτων είναι οι πλέον ασφαλείς σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οι βελτιώσεις της υπάρχουσας κατάστασης δεν είναι απαραίτητα να μπορούν να γίνουν, δεδομένου ότι το επίπεδο κινδύνου των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων θεωρείται παρά το γεγονός αυτό εξαιρετικά υψηλό.

Σύμφωνα με μελέτες, φαίνεται να υπάρχει στενή σχέση μεταξύ της ηλικίας των πλοίων και των ατυχημάτων. Τα μεγάλης ηλικίας πλοία μπορεί να αποτελούν αιτία ατυχημάτων και να παρουσιάζουν χαμηλότερο επίπεδο ασφαλείας, γεγονός όμως που εξαρτάται από τις συνθήκες συντήρησης και την αποτελεσματικότητα διαχείρισης των επιχειρήσεων. Σημαντική αιτία ατυχημάτων, αποτελεί η ελλιπής τήρηση των προτύπων ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας τα οποία συμφωνούνται Διεθνώς από ορισμένες χώρες. Σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.), πολλά κράτη νηολόγησης δεν είναι σε θέση να εξασφαλίζουν και να διατηρούν τους απαιτούμενους ελέγχους για το σκοπό αυτό.

Τα ποσοστά ελλείψεων και απαγορεύσεων απόπλου για τα πλοία διαφόρων χωρών και τις επιθεωρήσεις, παρουσιάζουν τεράστιες αποκλίσεις που σε αρκετές περιπτώσεις πλησιάζουν το 80%.

Οι αιτίες ατυχημάτων από τους παράγοντες αυτούς δεν οφείλονται στην ανεπάρκεια των Διεθνών Προτύπων Ασφάλειας που υπάρχουν σήμερα, αλλά στην ανεπαρκή, χαλαρή εφαρμογή και επιβολή τους.

Πολύ σημαντική αιτία ατυχημάτων αποτελεί ο ανθρώπινος παράγοντας, τα ανθρώπινα σφάλματα, που ευθύνονται για ποσοστό το οποίο, πλησιάζει το 60% των ατυχημάτων. Η συνεχής μείωση στην επάνδρωση των πλοίων των έμπειρων και με επαγγελματική κατάρτιση ναυτικών, εξηγεί σε σημαντικό βαθμό το μέγεθος του παράγοντα αυτού. Η αυξανόμενη ανησυχία που έχουν προκαλέσει στην κοινή γνώμη ιδιαίτερα ορισμένα ατυχήματα με απώλειες ζωής εκατοντάδων επιβατών, από ένα

μέσω μεταφοράς ιδιαίτερα ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον, καθιστά ακόμη περισσότερο επιτακτική την προώθηση της δράσης για αυστηρή τήρηση και επιβολή των διεθνών προτύπων που έχουν θεσπισθεί μέσω του I.M.O. όπως θα δούμε στη συνέχεια, η εξάλειψη της επικίνδυνης ναυτιλίας αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την διασφάλιση υγιών όρων ανταγωνισμού. Η επιβολή των Διεθνών προτύπων αφορά επίσης και άλλους Διεθνής Οργανισμούς, όπως η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) και η Διεθνής Ένωση Θαλάσσιας Σήμανσης (IALA).

### **2.6.α. Οι Γενικές Αρχές της Πολιτικής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα:**

Η τήρηση των προτύπων και απαιτήσεων ασφάλειας για τη λειτουργία των πλοίων, σημαίνει αύξηση του κόστους λειτουργίας του πλοίου το οποίο αυξάνει ανάλογα με το βαθμό τήρησης των συγκεκριμένων προτύπων. Σύμφωνα με έρευνες του ΟΟΣΑ, η λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα αυξάνει το κόστος κατά 10-50% σε σχέση με εκείνο που δεν πλήρη τα πρότυπα αυτά.

Η περαιτέρω αύξηση των απαιτήσεων ασφάλειας και η τήρησή τους, δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερες διαφορές στο κόστος λειτουργίας.

Για το λόγο αυτό, επειδή διάφοροι φορείς που είναι υπεύθυνοι για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τους διεθνούς κανόνες, ασκούν εποπτεία κατά τρόπο εξαιρετικά ανομοιόμορφο, δίνεται η δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να τηρήσει τα παραπάνω πρότυπα στο βαθμό που εκείνος κρίνει απαραίτητο και ανάλογα με τα δεδομένα που έχει να υπολογίσει. Το λειτουργικό κόστος για τους λόγους αυτούς διαφέρει σημαντικά σε πολλές περιπτώσεις και δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών.

Υπάρχουν πλοιοκτήτες που λόγω της ανεπαρκούς εποπτείας και ελέγχου των αρμόδιων φορέων, δεν τηρούν ούτε τις βασικές απαιτήσεις ασφαλείας. Μια Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική στον τομέα αυτό, θα πρέπει να επιδιώκει την εξάλειψη αυτών των συνθηκών αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω εξάλειψης της επικίνδυνης και περιβαλλοντικά επιβλαβούς ναυτιλίας. Επιπλέον, θα πρέπει να επιδιώκει μέσω επιβολής Διεθνώς τον παραπάνω προτύπων, ναυτιλιακές μεταφορικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας τις οποίες θα ανταμείβει η αγορά.

Θα πρέπει να παύση η σημερινή τιμωρία του υψηλότερου κόστους προς τους πλοιοκτήτες με τη υψηλή επαγγελματική συνείδηση. Οι απαιτήσεις ασφάλειας θα πρέπει να επιδιωχθεί όπως εφαρμοσθούν στο μέγιστο δυνατό σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι υφιστάμενοι Διεθνείς Κανονισμοί που καθορίζονται κυρίως στα πλαίσια του I.M.O θα πρέπει να εφαρμοσθούν ομοιόμορφα χωρίς αποκλίσεις. Στόχος της Ένωσης, θα πρέπει να είναι η ανάληψη δράσης για την διασφάλιση συγκλίνουσας εφαρμογής των προτύπων I.M.O. τουλάχιστον από τα κράτη - μέλη. Η συγκλίνουσα εφαρμογή των Διεθνών Προτύπων, δεν θα ήταν αρκετή για την εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου ασφαλείας στις θάλασσες της Ένωσης, χωρίς την ομοιόμορφη και δεσμευτική εφαρμογή των κοινών κριτηρίων σε σημαίες εκτός Ένωσης προσεγγίζουν τα λιμάνια τους. Η εντατικοποίηση των ελέγχων ιδιαίτερα σε ορισμένους τύπους πλοίων η αξιολόγηση των ελλείψεων και κυρώσεων, μέχρι τη δυνατότητα άρνησης πρόσβασης σε Κοινοτικά λιμάνια των πλοίων που δεν τηρούν τα διεθνώς συμφωνηθέντα πρότυπα πρέπει να αποτελεί κοινή βάση για την ανάληψη δράσης από όλα τα κράτη - μέλη.

Η ανάπτυξη της κατάλληλης ναυτικής υποδομής, απαιτεί κοινή δράση και χρηματοδοτική στήριξη ώστε να αποκτηθεί η αναγκαία υποδομή και τα κατάλληλα βοηθήματα ναυτιλίας. Δεδομένου ότι ο βαθμός επικινδυνότητας διαφέρει στις Ευρωπαϊκές Θάλασσες, ο αναγκαίος εξοπλισμός διαφέρει κατά περίπτωση.

### **2.6.β. Πρόγραμμα Δράσης και Μέτρα:**

Προκειμένου λοιπόν να διασφαλιστεί η ασφάλεια της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας η Επιτροπή από τον Φεβρουάριο του 1993, πρότεινε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης με βάση το οποίο, συγκεκριμένα μέτρα εγκρίθηκαν και εφαρμόζονται υποχρεωτικά από τις διοικήσεις των κρατών-μελών και τον ιδιωτικό τομέα.

Στόχος των μέτρων αυτών, είναι η παρεμπόδιση των πλοιοκτητών να καταφύγουν στη μείωση της ασφάλειας των μεταφορών, προκειμένου να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Η αυστηρή και ομοιόμορφη τήρησή τους, θα προκαλέσει σημαντική βελτίωση στην ασφάλεια και προστασία των Ευρωπαϊκών θαλασσών, γεγονός που θα αποτελεί πλέον το βασικό άξονα και επιδίωξη της Επιτροπής, καθώς και της μελλοντικής πολιτικής της.

Ακόμη η ανάγκη θέσπισης από την Ένωση υποχρεώσεων για εφαρμογή των υπαρχόντων διεθνών κανόνων κυρίως του I.M.O. θα σημαίνει επιβολή και συμμόρφωση των κρατών-μελών με τους υπάρχοντες κανόνες.

Έτσι από τον Ιανουάριο του 1996 σύμφωνα με την οδηγία 94/57 για τις εταιρείες, καθορίστηκαν οι υποχρεώσεις των αρχών του κράτους σημαίας καθώς και των Οργανισμών που ενεργούν εξ ονόματος τους. Μόνο οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια υψηλής ποιότητας αναγνωρίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και επιτρέπεται να διενεργούν επιθεωρήσεις για την ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος εξ ονόματος Εθνικών Διοικήσεων. Επίσης, τα πλοία που λαμβάνουν βεβαιώσεις από μη Ευρωπαϊκούς αναγνωρισμένους Οργανισμούς, θα υπόκεινται ανεξαρτήτως σημαίας σε επιθεώρηση προτεραιότητας από την αρχή του κράτους Ελλιμενισμού.

Η διασφάλιση αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής από τα κράτη-μέλη των διεθνών προτύπων μέσω των ελέγχων που απαιτούνται, αποτελεί ένα δεύτερο πολύ σημαντικό στόχο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής, η οποία αποβλέπει στη δραστική μείωση στις Ευρωπαϊκές θάλασσες της ναυτιλίας που δεν πληρεί τα πρότυπα αυτά. Η Οδηγία 95/21 για το έλεγχο στο κράτος Ελλιμενισμού, προβλέπει μεταξύ άλλων, ότι ο έλεγχος θα επικεντρώνεται ιδιαίτερα σε σημαίες που βρίσκονται σε μαύρη λίστα και τα πλοία που παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις, θα κρατούνται στα λιμάνια μέχρι να διορθωθούν όλα τα ελαττώματά τους. Η προώθηση της σύγχρονης, εναρμονισμένης υποδομής εξοπλισμού που διευκολύνει τον συντονισμό, αποτελεί επίσης μια σημαντική επιδίωξη του προγράμματος της Επιτροπής στον τομέα αυτόν. Λόγω της παρατηρούμενης βραδύτητας στην επίτευξη των στόχων του I.M.O., η Ευρωπαϊκή Ένωση σαν ενιαίος Οργανισμός, θα αναλάβει δράση και θα στηρίξει τις αντίστοιχες πολιτικές τόσο μέσα στα πλαίσια του Οργανισμού αυτού όσο και των άλλων Διεθνών Οργανισμών. Με την πολιτική της η Ένωση, στηρίζει τον I.M.O και διαβεβαιώνει ότι τα πλοία που ταξιδεύουν στις θάλασσες της, σέβονται τα κοινά πρότυπα και η ίδια εγγυάται ενεργά τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας που απαιτούν οι πολίτες της.

Τέλος στην πολύ σημαντική αιτία των ατυχημάτων που είναι το ανθρώπινο λάθος, το Συμβούλιο, κατέληξε σε μία πρώτη συνάντηση για το ελάχιστο επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί ανεξαρτήτως Εθνικότητας. Στα πλαίσια του προγράμματος και των



αρχών που διέπουν την Κοινή Πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, επιδιώκονται νέα πρόσθετα βήματα που φθάνοντας στο επίπεδο λήψης μέτρων και εφαρμογής, θα βελτιώσουν τις συνθήκες ασφαλείας στις Ευρωπαϊκές θάλασσες και έμμεσα θα προστατεύουν την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό στο πεδίο αυτό.<sup>40</sup>

Τους τελευταίους μήνες, ύστερα και από 2 μεγάλα ναυάγια το θέμα της ασφαλείας των πλοίων απασχολεί ιδιαίτερα την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εντονότερα την αρμόδια επίτροπο Loyola de Palacio.

Η Επίτροπος επισήμανε την ανάγκη να ισχύει για την Ελλάδα αλλά και για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι αυστηρότερες προϋποθέσεις ασφαλείας και δήλωσε την άποψή της για αναγκαία απόσυρση πλοίων, όταν υπερβαίνουν τα 30 έτη ζωής.

Η Loyola de Palacio πρότεινε τη θεσμοθέτηση μιας σειράς μέτρων ασφαλείας για τα υψηλής ταχύτητας ferry boats και για επιβάτες με ειδικές ανάγκες, ενώ προανέγγειλε νομοσχέδιο για την ασφαλιστική αποζημίωση των επιβατών για δυστύχημα στη θάλασσα, όπου η ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρίας θα φτάνει σε κάθε περίπτωση τις 250.000 Euro για κάθε επιβάτη και θα είναι απεριόριστη στην περίπτωση που αποδειχθεί ότι το δυστύχημα οφείλεται σε σφάλμα του πλοίου.<sup>41</sup>

Επίσης Πενταετή παράταση έλαβαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οι πλοιοκτήτες για την προσαρμογή των Ε.Γ/Ο.Γ της ακτοπλοΐας, στις νέες προδιαγραφές ασφαλείας της Ένωσης.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε μεν την πρόταση της Κομισιόν για τη βελτίωση των θαλασσίων μεταφορών επιβατών, παρέτεινε όμως το χρονικό περιθώριο προσαρμογής των υφιστάμενων πλοίων στις νέες προδιαγραφές ευστάθειας των Ε.Γ/Ο.Γ. μέχρι το 2015, αντί του 2010 που προέβλεπε η πρόταση της Επιτροπής. Για τα νεότευκτα πλοία, η ημερομηνία εισόδου σε ισχύ παραμένει η 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004.<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτική Πολιτική Της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Α. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:75-78

<sup>41</sup> [www.euro2day.gr/articles](http://www.euro2day.gr/articles)

<sup>42</sup> Εφημερίδα Καθημερινή- 08/11/2002

### 2.7.α. Πλοιοκτήτες - Εφοπλιστές:

Σε μία ενιαία αγορά που αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς, είναι απαραίτητη η επιβίωση της ταχύτητας της Κοινότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης δεδομένου ότι συχνά η κοινοτική νομοθεσία αναφέρεται στους Κοινοτικούς Εφοπλιστές, θεωρείται απαραίτητο να υπάρξει ένας κοινός ορισμός της έννοιας αυτής. Μόνον τότε τα διάφορα μέτρα της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής και τα οφέλη που προκύπτουν από αυτά, θα αφορούν και θα απολαμβάνουν οι εφοπλιστές με πραγματική παρουσία στην Κοινότητα.<sup>43</sup>

Πριν όμως αναφέρουμε τον ορισμό της έννοιας του εφοπλιστή θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε κάποιες έννοιες. Ο ΚΙΝΔ, ακολουθώντας ξένα πρότυπα, διακρίνει ανάμεσα στην κυριότητα και στην εκμετάλλευση του πλοίου. Συνεπώς, στο δίκαιό μας, η κυριότητα και η εκμετάλλευση του πλοίου δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη στο ίδιο πρόσωπο. Από αυτό προκύπτουν τρεις έννοιες: του κυρίου του πλοίου, του πλοιοκτήτη και του εφοπλιστή. **Κύριος** του πλοίου είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου που δεν εκμεταλλεύεται ο ίδιος. **Πλοιοκτήτης** είναι ο κύριος του πλοίου που το εκμεταλλεύεται ο ίδιος. **Εφοπλιστής**, τέλος, είναι αυτός που εκμεταλλεύεται ξένο πλοίο.<sup>44</sup>

Ο Εφοπλιστής είναι φυσικό ή νομικό πρόσωπο που περιέχει υπηρεσίες τακτικών γραμμών ή ελεύθερες υπηρεσίες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων με ένα ή περισσότερα πλοία, τα οποία ανήκουν ή τα έχει ναυλώσει βάση ναύλωσης κατά χρόνο ή ναύλωση κατά ταξίδι.

Για να είναι όμως Κοινοτικός Εφοπλιστής σύμφωνα με το άρθρο 4 θα πρέπει: Να είναι υπήκοος κράτους-μέλους ο οποίος έχει την κατοικία ή τη διαμονή του σ' ένα κράτος-μέλος. Να είναι ναυτιλιακή εταιρία ή επιχείρηση που έχει συσταθεί σύμφωνα με την νομοθεσία ενός κράτους - μέλους και η οποία πληρεί τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- Η κύρια εγκατάσταση της Επιχείρησης βρίσκεται σ' ένα κράτος-μέλος και ο ουσιαστικός έλεγχος της ασκείται σε αυτό το κράτος-μέλος

<sup>43</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:49

<sup>44</sup> Κιάτου- Παμπούκη- 'Ναυτικό Δίκαιο'- Εκδόσεις Σακκουλα- Θεσσαλονίκη 1993- Σελ:89

- Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από πρόσωπα τα οποία στην πλειοψηφία των μεριδίων ανήκουν σε υπηκόους ενός κράτους-μέλους, οι οποίοι έχουν την κατοικία ή τη διανομή τους σ' ένα κράτος-μέλος.

Ακόμα αν ο υπήκοος κράτους-μέλους έχει την κατοικία ή τη διανομή του εκτός κοινότητας, θα πρέπει τα πλοία του να είναι νηολογημένα σε αυτό το κράτος - μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του. Το ίδιο ισχύει όταν αντίστοιχα έχουμε την περίπτωση ναυτιλιακής εταιρίας ή Επιχείρησης.<sup>45</sup>

Στο Ελλαδικό χώρο ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι ο κύριος Γιάννης Λύρος.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών είναι υπεύθυνη για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία όπως αυτό της ανταγωνιστικότητας, της έλλειψης στελεχών ναυτικού αλλά και της έλλειψης ναυτικής παιδείας ακόμα και τη φορολογία και γι' αυτό πασχίζει με κάθε μέσο που διαθέτει, να κοινοποιεί τα προβλήματα αυτά στα αρμόδια υπουργεία προκειμένου η Ελληνική Ναυτιλία να αποκτήσει ξανά την Εθνική της ταυτότητα η οποία απειλείται τα τελευταία χρόνια.

Παρόλα όμως αυτά τα ποικίλα προβλήματα, η ναυτιλία της Ελληνικής διαχείρισης παρέμεινε στην κορυφή κατά το έτος 2001, ενισχύοντας τη θέση της, λόγω τις πρωτιάς που κατείχε στις ναυπηγήσεις νέων πλοίων.<sup>46</sup>

### **2.7.β. Ναυτικό Προσωπικό:**

Είδαμε παραπάνω πως ένα από τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική Ναυτιλία είναι η ελλιπής ναυτική παιδεία και εκπαίδευση και γι αυτό το λόγο λαμβάνονται μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα προκειμένου να μειωθούν οι διαφορές στις συνθήκες εργασίας μέσα στον κοινοτικό στόλο, για να αυξηθεί η κινητικότητα των ναυτικών μέσα στον κοινοτικό χώρο όπως εξ' άλλου προβλέπεται από την υλοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Προς την κατεύθυνση αυτή προβλέπεται: η βελτίωση των ιδιαίτερων συνθηκών εργασίας στη ναυτιλία, η κατάρτιση κοινών προγραμμάτων επανεκπαίδευσης προσαρμοσμένων στις ανάγκες των τεχνολογικών

<sup>45</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη- Αθήνα 1999- Σελ:50-52

<sup>46</sup> [www.euro2day.gr/article](http://www.euro2day.gr/article)

αλλαγών, η αμοιβαία αναγνώριση διπλωματικών, αδειών και πιστοποιητικών κοινότητας.

Ένα σημαντικό μέσο για την επίτευξη κινητικότητας και ομοιομόρφων προτύπων, μπορεί να αποτελέσει η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης που εγκρίθηκε το 1984 και έχει επικυρωθεί από όλες τις κοινοτικές χώρες.

Ιδιαίτερα στο νέο κοινοτικό νηολόγιο, θα προβλέπεται η κατάργηση όλων των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των ναυτικών μεταξύ των πλοίων κρατών - μελών, οι οποίοι θα μπορούν να εργάζονται σε οποιοδήποτε πλοίο του νηολογίου, εφ' όσον πληρούν κάποιο ελάχιστο επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης και εμπειρίας.

Τέλος, θα πρέπει ν' αναφερθεί το σημαντικό πρόβλημα που έχει ανακύψει στα έσοδα από εισφορές για κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, οι οποίες έχουν σημειώσει δραματική μείωση για τα περισσότερα κράτη - μέλη, λόγω μείωσης των θεσμών απασχόλησης των κοινοτικών ναυτικών, που προήλθε από την συρρίκνωση του κοινοτικού στόχου.

Η αύξηση των εισφορών για την κάλυψη των χαμένων εσόδων, μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη μείωση των θέσεων εργασίας για του κοινοτικούς ναυτικούς, λόγω αύξησης του κόστους λειτουργίας των πλοίων που προκαλεί.

Ακόμη θα πρέπει να αναφέρουμε πως λόγω της ιδιαιτερότητας και του Διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, οι οποιοσδήποτε ρυθμίσεις στον κοινοτικό χώρο σε εργασιακά θέματα και θέματα Κοινοτικής Πολιτικής, εκτός από τις κατευθύνσεις που αναπτύσσονται στα πλαίσια του Ενιαίου Κοινωνικού χώρου, θα πρέπει να λαμβάνουν υπ' όψιν και να εναρμονίζονται με το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει και αναπτύσσεται από τους Διεθνείς Οργανισμούς όπως ο I.M.O., ILO, UNCTAD.<sup>47</sup>

### **2.8.α. Το Κοινοτικό Νηολόγιο:**

Η πρόταση για σύσταση του Κοινοτικού Νηολογίου "EUROS" αποτελεί τα σημαντικότερο από τα θετικά μέτρα που προτάθηκαν το 1989, με σκοπό την αντιμετώπιση του προβλήματος της κοινοτικής ναυτιλίας όπως αναφέρθηκε μέχρι τώρα. Το πρόβλημα αυτό, με τις επιμέρους παραμέτρους

<sup>47</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:52

του, απαιτεί μια κοινή αντιμετώπιση και πολιτική, ώστε τα εθνικά μέτρα και πολιτικές να μην οδηγούν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Η ύπαρξη υψηλής στάθμης κοινοτικού στόλου, που τηρεί τις προδιαγραφές των ναυτικών συμβάσεων, που διασφαλίζει ένα ελάχιστο αριθμό εκπαιδευμένων ναυτικών προερχόμενων από τα κράτη - μέλη και συγχρόνως μπορεί να μειώσει τα κόστος λειτουργίας ώστε να γίνει ελκυστικός για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, αποτελεί κεντρικούς στόχους του μέτρου αυτού. Το πλοίο του Κοινοτικού Νηολογίου, θα χαρακτηρίζεται από την τήρηση υψηλών προδιαγραφών ποιότητας, ασφάλειας, αξιοπιστίας και τήρησης Διεθνών προτύπων (I.M.O, ILO).

Τα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα να υποβάλλουν αίτηση νηολόγησης ενός πλοίου στο "Euros" είναι :

- Οι υπήκοοι των κρατών-μελών που είναι εγκατεστημένοι σε ένα κράτος-μέλος και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες .
- Οι ναυτιλιακές εταιρίες, που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους-μέλους και έχουν κύρια εγκατάσταση τους για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες τους εντός κοινότητας.

Οι υπήκοοι κρατών-μελών που είναι εγκατεστημένοι εκτός κοινότητας, οι ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες εντός κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους-μέλους με την προϋπόθεση ότι τα πλοία τους είναι νηολογημένα σε αυτό το κράτος-μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

Ιδιαίτερο βάρος δίνεται στη μείωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου, το οποίο επιδιώκεται με τις παρακάτω βασικές ρυθμίσεις:

- Η δυνατότητα για τα πλοία του "EUROS" να προσλαμβάνουν ναυτικούς με υπηκοότητα τρίτων χωρών και όλοι οι αξιωματικοί πρέπει να είναι υπήκοοι χωρών-μελών της κοινότητας.
- Οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών, κοινοτικών και μη, διέπονται από τη νομοθεσία του Εθνικού νηολογίου, χωρίς όμως να είναι χαμηλότερες από τα επίπεδα που καθορίζει ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO).
- Οι αποδοχές για τους ναυτικούς των τρίτων χωρών καθώς και το ασφαλιστικό του καθεστώσ, καθορίζονται από τις οποίες προέρχονται.

Με το δεύτερο σχέδιο κανονισμού, παρέχεται η δυνατότητα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο χώρο της ακτοπλοΐας για τα

πλοία "EUROS", των οποίων η χωρητικότητα δεν θα ξεπερνά τους 6.000 Κ.Ο.Χ. Έτσι επιχειρείται μια πρόσθετη διάκριση υπέρ των πλοίων των νηολογημένων στο κοινοτικό νηολόγιο και ένας έμμεσος τρόπος κατάργησης του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage), θέμα στο οποίο δεν υπήρχε αποδοχή και συμφωνία ακόμη την περίοδο αυτή μεταξύ των υπουργών κρατών - μελών. Η πρόταση εγκρίθηκε αργότερα με τον κανονισμό 3577/92 όπως αναφέρουμε αναλυτικά στη συνέχεια.

Η παραπάνω αρχική πρόταση κανονισμού για το Κοινοτικό Νηολόγιο, τροποποιήθηκε τρεις φορές στα χρόνια που ακολούθησαν σε επιμέρους διατάξεις του, λόγω αδυναμίας των κρατών-μελών να φθάσουν σε συμφωνία. Η σύνθεση του πληρώματος και οι ενισχύσεις προς τους Κοινοτικούς Πλοιοκτήτες, υπήρξαν τα κυριότερα θέματα των διαφωνιών.

Οι τελευταίες προτάσεις της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, στόχευαν στην εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης στα δυο αυτά σημαντικά θέματα. Οι συζητήσεις πάνω στις προτάσεις αυτές δεν κατέληξαν σε κάποιο αποτέλεσμα, πράγμα που αργότερα οδήγησε στην εγκατάλειψη και απόρριψη της πρότασης για το Κοινοτικό Νηολόγιο, από το Συμβούλιο<sup>48</sup>

Μετά την κατάρρευση του Κοινοτικού Νηολογίου "EURO", το 1994 η Ευρωπαϊκή Ένωση άρχισε να θεσμοθετεί τη δυνατότητα να δοθούν κρατικές ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρίες. Στις 7 Ιουλίου 1997 η Επιτροπή υιοθέτησε τις λεγόμενες "κατευθυντήριες γραμμές" για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών, τροποποιώντας έτσι τις προηγούμενες.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές στοχεύουν στο να εναρμονίσουν τα κρατικά συστήματα επιδοτήσεων. Ξεκινούν από την αρχή ότι τα πλοία υπό κοινοτική σημαία μειονεκτούν, ως προς την ανταγωνιστικότητά τους, έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες, για φορολογικούς λόγους. Έτσι οι κατευθυντήριες γραμμές επιτρέπουν στα κράτη-μέλη να δώσουν εκτεταμένες φορολογικές απαλλαγές ή απαλλαγές σε κοινωνικές εισφορές.

Αντίθετα, οι κατευθυντήριες γραμμές είναι περιοριστικές, όσον αφορά τις επιδοτήσεις, γιατί οδηγούν σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε αθέμιτο ανταγωνισμό ως προς τα ναυπηγεία.

<sup>48</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:47-49

Έτσι τα τελευταία χρόνια ορισμένες χώρες της Ε.Ε. με συγκεκριμένες αλλαγές που έκαναν στην ναυτιλιακή πολιτική τους κατόρθωσαν να κάνουν ιδιαίτερα ελκυστικά τα νηολόγια τους. Πρώτο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Ολλανδία που έχει νηολογήσει πλοία με συνολική χωρητικότητα άνω των 1,5 εκατομμυρίων Τ.Ν.Β. και επίσης το δεύτερο νηολόγιο της Ιταλίας που ιδρύθηκε στα μέσα του 1998 νηολογώντας ως τώρα περίπου 140 πλοία με ολική χωρητικότητα 3,5 εκατομμυρίων Κ.Ο.Χ. Η Ολλανδία για να εκσυγχρονίσει και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της σημαίας της εφάρμοσε ορισμένα μέτρα, όπως την δυνατότητα φορολόγησης με βάση την χωρητικότητα των πλοίων της, όπως ισχύει και στην Ελλάδα και την επιχειρηματική ευελιξία σε θέματα της σύνθεσης των πληρωμάτων. Έτσι θέσπισε νόμο σύμφωνα με τον οποίο για την σύνθεση του πληρώματος την ευθύνη την έχει αποκλειστικά η πλοιοκτήτρια εταιρία, ενώ η κυβέρνηση διατηρεί μόνο εποπτικό ρόλο. Τα δύο αυτά μέτρα θεωρούνται ότι έκαναν τόσο δελεαστικό και ελκυστικό το Ολλανδικό νηολόγιο, δεδομένου ότι το μεν πρώτο αφορά την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης και το δεύτερο την μείωση του λειτουργικού κόστους του ιδίου του πλοίου, αφού οι υπόλοιπες δαπάνες όπως τα καύσιμα και οι ασφάλειες είναι σχεδόν ίδιες για όλους.

Άρα λοιπόν εάν κάθε χώρα θελήσει να ενισχύσει το εθνικό της νηολόγιο θα πρέπει να δώσει περισσότερη προσοχή σε αυτά τα δύο μέτρα που αναφέρθηκαν παραπάνω και ταυτόχρονα θα ενισχύσει και την εθνική της ναυτιλία.<sup>49</sup>

### **2.8.β. Οι Ναύλοι:**

Είναι γνωστό, ότι η μιλιομετρική απόσταση αποτελεί ένα προσδιοριστικό παράγοντα του Ναυτολογίου για την Ελλάδα.

Αν το Ελληνικό ναυτολόγιο όμως καθοριζότανε μόνο με βάση την απόσταση θα είχε πράγματι μια από τις πλέον απλούστερες μορφές Ναυτολογίου. Επίσης σ' ένα τέτοιο σύστημα δεν είναι απαραίτητο ο ρυθμός μεταβολής των Ναύλων να είναι πολύ συχνός, δηλαδή από μίλι σε μίλι ή ανάλογα με την απόσταση. Ο ρυθμός μεταβολής μπορεί να είναι και σταθερός και η συνολική απόλυτη χρέωση να είναι μεγαλύτερη φυσικά για μακρινές παρά για κοντινές αποστάσεις. Οι κοντινές διαδρομές ή οι διαδρομές που

<sup>49</sup> Dr. Κ. Ν Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:253

έχουν προσεγγίσεις, επιβαρύνουν το πλοίο με λιμενικά τέλη, τα οποία δεν μεταβάλλονται αναλογικά με την απόσταση. Λογικά, πλοία με πολλές προσεγγίσεις έπρεπε να έχουν διαφοροποιημένο νηολόγιο από το γεγονός αυτό και μόνο.

Ο τρόπος που οι ναύλοι μεταβάλλονται σε σχέση με την απόσταση εξαρτάται από τη φύση και τη συμπεριφορά των διαφόρων συστατικών στοιχείων του κόστους. Οι μικρές αποστάσεις έχουν πλοία μικρού συνήθως μεγέθους με πολλές προσεγγίσεις αλλά και πολλά λιμενικά τέλη και μεγάλους χρόνους μη παραγωγικούς, παραμονής δηλαδή του πλοίου στο λιμάνι. Η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων πιθανά εξουδετερώνει, μέσω αυξημένης κίνησης, τα πιο πάνω δυσμενή στοιχεία και ίσως καθιστά το πλοίο ικανό να επιτύχει χαμηλό, ανά επιβάτη ή όχημα, κόστος λειτουργίας. Η ύπαρξη παγίων στοιχείων του κόστους των ακτοπλοϊκών πλοίων, σε μεγάλο βαθμό, δύναται να εξουδετερωθεί μόνο με αύξηση των δρομολογίων και με ικανοποιητικό βαθμό πληρότητας.

Συνήθως ένα Ναυολόγιο που είναι βασισμένο στην απόσταση είναι απλό και κατανοείται εύκολα και θεμελιώνεται στην αρχή του "κόστους της υπηρεσίας". Αυτό διότι γενικά είναι αποδεκτό, ότι το κόστος των πλοίων αυξάνει με την απόσταση. Λογικά αν το δει κανείς, το κόστος που αυξάνει με την απόσταση είναι κυρίως τα καύσιμα. Έμμεσα, μεγάλες αποστάσεις απαιτούν μεγαλύτερα πλοία με μεγαλύτερες ταχύτητες και πλοία αυξημένου κόστους (καμπίνες επιβατών κλπ.) ενδεχόμενα.

Ένα τέτοιο ναυολόγιο τείνει να είναι σταθερό και συνεχές και δεν ευνοεί πράγματι σπατάλη ακτοπλοϊκών πόρων. Το σύστημα αυτό του ναυολογίου σέβεται την θέση κάθε πόλης και δεν αναγκάζει τόσο τις τυχόν υπάρχουσες βιομηχανίες ή τους επιβάτες να μεταβάλλουν τον τρόπο εγκατάστασής τους. Η απόσταση βέβαια επιβαρύνει τα αγαθά, τα οχήματα και τους επιβάτες αναλογικά περισσότερο.

Το κύριο μειονέκτημα ενός τέτοιου ναυολογίου είναι ότι αυτό αν βασίζεται μόνο στην διανυόμενη απόσταση, αγνοεί ή δεν λαμβάνει υπόψη τις συνθήκες της ζήτησης (κίνησης). Πιθανά, σε ανταπόκριση του πιο πάνω μειονεκτήματος, το ΥΕΝ προέβη και σε υιοθέτηση του κόστους ανά μίλι, σε παρεμφερή γραμμή από πλευράς κίνησης.

Με απόφαση του ΥΕΝ συγκροτήθηκε επιτροπή από υπηρεσιακούς παράγοντες και εκπροσώπους πλοιοκτητών με σκοπό την εξεύρεση μεθόδων



για την εξισορρόπηση των δυσαναλογιών που υπάρχουν στους Ναύλους Επιβατών και Οχημάτων των Ε/Γ ακτοπλοϊκών πλοίων καθώς και στην εξεύρεση σταθερών συντελεστών, προκειμένου να χρησιμοποιούνται αυτοί στο μέλλον για το υπολογισμό των νέων ναύλων.

Οι σχετικές προτάσεις της Επιτροπής ήταν να γίνει:

Η καθιέρωση Συντελεστών Κόστους ανά μίλι, ώστε αυτοί να χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό των νέων ναύλων.

Να χρησιμοποιηθούν οι πιο πάνω αναφερόμενοι συντελεστές ώστε να εξισορροπηθούν οι ήδη υπάρχοντες ναύλοι. Η "εξισορρόπηση" αυτή, που δεν ορίστηκε τι ακριβώς σήμαινε, απαιτούσε αλλού αύξηση και αλλού μείωση των ναύλων που ισχύουν. Προτάθηκε μόνο να εφαρμοστούν οι αυξήσεις κλιμακωτά σε μια πενταετία (στους ναύλους που διαπιστώθηκαν χαμηλοί) με συγκεκριμένα ποσοστά, τα οποία και καθορίστηκαν για όλη την πενταετία και κατά διαδρομή.

Οι μειώσεις των ναύλων δεν έγιναν, διότι αυτό δεν έγινε αποδεκτό από τους εκπροσώπους των Πλοιοκτητών.

Επίσης προτάθηκε ανεξαρτητοποίηση των πιο πάνω κλιμακωτών αυξήσεων από τις συνηθισμένες αυξήσεις των ναύλων, που δίνονται κάθε χρόνο λόγω αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης των Ε/Γ πλοίων.

Αυτό κρίθηκε απαραίτητο διότι αλλιώς θα γινόταν αλλοίωση των σταθερών συντελεστών και κατά συνέπεια θα δημιουργούνταν νέες δυσαναλογίες.

Η εξάλειψη των δυσαναλογιών των ναύλων των επιβατών απαιτούσε αυξήσεις που κυμαίνονταν από 10% μέχρι 40%.

Η εναρμόνιση των δυσαναλογιών των ναύλων των Οχημάτων δεν έγινε, διότι εκεί θα απαιτούνταν δραστικές αυξήσεις που θα κυμαίνονταν από 80% μέχρι 500%.

Η πρόταση απαιτούσε τη διενέργεια λεπτομερούς ελέγχου σε όλη τη διάρκεια της ερχόμενης πενταετίας κατά την οποία θα εφαρμόζονται οι κλιμακωτές αυξήσεις σε όλες τις δρομολογιακές γραμμές, καθώς και σε κάθε διαδρομή μεταξύ των λιμένων των γραμμών αυτών, διότι η μεταβολή μικρού αριθμού ναύλων και κυρίως αυτών που βρίσκονται στα μεταφορικά όρια των

συντελεστών κόστους ανά μίλι, θα είχε σαν συνέπεια την δημιουργία αλυσιδωτών μεταβολών.

Η τότε διοίκηση του YEN έδειξε επιφυλακτικότητα στις προτάσεις αυτές οι οποίες και τελικά δεν εφαρμόστηκαν.

Το θέμα του Ναυτολογίου τέθηκε και πάλι υπόψη με την πρόταση να μην προωθηθεί η εφαρμογή του συστήματος της Αναμόρφωσης του Ναυτολογίου των Επιβατών, διότι οι προβλεπόμενες αυξήσεις, πέρα από τις φυσιολογικές αυξήσεις που θα δίνονται κάθε χρόνο, ήταν επόμενο να δημιουργήσουν έντονες αντιδράσεις, δυσμενή σχόλια και γενικά, αναταραχή στο ταξιδιωτικό κοινό.

Επομένως, αντί της γενικής αναμόρφωσης του Ναυτολογίου, προτάθηκε η εξέταση του ήδη ισχύοντος συστήματος ναύλων κατά περίπτωση και εκεί όπου διαπιστώνονταν αδικαιολόγητα υψηλοί ναύλοι, να προβαίνει το YEN, μετά από συνεννόηση με τους συγκεκριμένους Πλοιοκτήτες, σε λογικές και σταδιακές μειώσεις των ναύλων μέχρις ότου επέλθει εξισορρόπηση.

Η πιο πάνω πρόταση της Υπηρεσίας έγινε δεκτή από τη Διοίκηση (YEN) και η πρώτη εφαρμογή της ήταν στις γραμμές Πειραιά - Κύθνου και Πειραιά-Σάμου, όπου εμφανίζονταν αδικαιολόγητα υψηλοί ναύλοι οχημάτων σε σύγκριση με τους ναύλους ιδίων ή παραπλήσιων γραμμών.

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω ο όρος της εξισορρόπησης δεν ορίστηκε. Κατά την γνώμη μας ο όρος εξισορρόπηση πιθανά σήμαινε ή έπρεπε να σημαίνει την ανάγκη περί τον Μέσο Όρο συγκέντρωσης των ναύλων ανά μίλι στις αυτές ή παραπλήσιες, από πλευρά Ζήτησης ή Ανταγωνισμού, γραμμές.<sup>50</sup>

## **2.9. Η Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας στην Κοινοτική Ναυτιλία :**

Οι βασικοί στόχοι της Επιτροπής για την «Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση» που εστιάζονται κυρίως στην συζήτηση της απασχόλησης, μπορούν να προωθηθούν σημαντικά με την Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας η οποία διαθέτει ένα τεράστιο δυναμικό, το οποίο μπορεί να συμβάλει στην εξέλιξη, την ανάπτυξη και την τεχνολογική πρόοδο.

<sup>50</sup> Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:181-210

Η επιτροπή με την ανακοίνωση της για μια βιομηχανική πολιτική ανταγωνιστικότητας, καθόρισε τις προτεραιότητες και τους τομείς εκείνους στους οποίους θα πρέπει να αναλάβει δράση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Στις Ναυτιλιακές Βιομηχανίες δεν περιλαμβάνονται μόνον ο τομέας της παραγωγής των πλοίων και άλλου θαλάσσιου εξοπλισμού, αλλά και οι τομείς όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, οι λιμενικές υπηρεσίες και ακόμα επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών. Όπως έχουμε αναφέρει και προηγούμενα, τα ανταγωνιστικό μειονέκτημα του συνόλου της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας προέρχονται από το χαμηλότερο ασφαλιστικό και δημοσιονομικό κόστος, την ελλιπή εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και προτύπων και τις επιδοτήσεις που νοθεύουν τον διεθνή ανταγωνισμό. Οι τομείς στους οποίους η Επιτροπή προτίθεται να αναλάβει δράση στο σύνθετο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας στον τομέα αυτόν, μπορούν να θεωρηθούν σαν τεχνολογικού και διοικητικού χαρακτήρα και κατεύθυνσης, κατατασσόμενα στις τέσσερις παρακάτω κατηγορίες.

**α. Η Προώθηση επενδύσεων άυλων πόρων** με συνεχή προσπάθεια στον τομέα της Έρευνας και Ανάπτυξης, αποτελεί κεντρικό στοιχείο της Πολιτικής ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και της επιβίωσης της βιομηχανίας στο σημερινό διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Μέχρι τώρα η στήριξη της Επιτροπής για Έρευνα και Ανάπτυξη, είχε αποφασιστικό χαρακτήρα και με συγκεκριμένα προγράμματα συνέβαλλε στη βελτίωση της παραγωγικότητας ορισμένων ναυπηγείων. Σημαντικά προγράμματα εκτελούνται ήδη και αφορούν τις τεχνολογίες των πληροφοριών και των τηλεπικοινωνιών, με τις μελλοντικές απαιτήσεις και δραστηριότητες προηγούμενης τεχνολογίας. Η προώθηση και εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας, συνδέεται άρρηκτα με την επαγγελματική κατάρτιση και εκπαίδευση σε όλα τα επίπεδα και τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Τόσο στην Λευκή Βίβλο της Επιτροπής όσο και στην Κοινή Πολιτική Ασφάλεια στη θάλασσα, υπογραμμίζετε η τεράστια σημασία της επαγγελματικής κατάρτισης σαν βασικών στοιχείων για την καταπολέμηση της ανεργίας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Η συνεχής μεταβολή της τεχνολογίας, επιβάλει ανάλογη προσαρμογή στην Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού. Ο τεχνολογικά προηγμένος εξοπλισμός για να λειτουργήσει, χρειάζεται παράλληλη εκπαίδευση του προσωπικού. Για το σκοπό αυτό, σημαντικά προγράμματα της Ένωσης όπως π.χ. το πρόγραμμα LEONARDO, παρέχουν

χρηματοδοτική στήριξη της ναυτιλιακής κατάρτισης με έμφαση στις νέες βιομηχανικές εξελίξεις που βελτιώνουν την ποιότητα και την καινοτομία.

**β. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής συνεργασίας**, τόσο στο εσωτερικό της Ένωσης όσο και με τις τρίτες χώρες. Τα σχέδια βιομηχανικής συνεργασίας ιδιαίτερα στο χώρο της Ένωσης, θα πρέπει να σέβονται τα όρια που θέτει η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Ανταγωνισμού. Μπορεί να θεωρηθεί ότι η διαδικασία αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης νέων προϊόντων από τα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία που σε ορισμένες περιπτώσεις είναι αποτελέσματα κοινής συνεργασίας, έχει προωθηθεί ικανοποιητικά. Τέλος σχετικά με τη συνεργασία με τις τρίτες χώρες, αυτή επιδιώκεται μέσω διασκέψεων στρογγυλής τραπέζης για βιομηχανικά ζητήματα, ενώ σε σχέση με τις κρατικές αρχές, η Επιτροπή επιδιώκει κυρίως την ενίσχυση του εποπτικού και κοινοτικού της ρόλου.

**γ. Η εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού** από στρεβλώσεις που προκαλούν οι κρατικές ενισχύσεις και φραγμοί, οι οποίοι αφορούν την πρόσβαση της Ένωσης προς τις ναυπηγικές βιομηχανίες, καθορίζονται ακόμη από την έβδομη οδηγία η οποία προσπαθεί να αντιμετωπίσει τις αθέμιτες πρακτικές των τρίτων χωρών και επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεων που προορίζονται για αναδιάρθρωση συνδεδεμένες με μείωση χωρητικότητας. Επίσης με τη συμφωνία του ΟΟΣΑ στις 21 Δεκεμβρίου 1994, επιδιώκεται η καθιέρωση ενιαίου πλαισίου των ευκαιριών ανταγωνισμού στον τομέα ναυπήγησης και επισκευής πλοίων ανάμεσα στις συμβαλλόμενες χώρες. Στα πλαίσια αυτής προβλέπεται επίσης και η αντιμετώπιση dumping τιμών, με την υιοθέτηση κανονισμού σχετικά με τα μέσα επιβολής ζημιογόνου τιμολόγησης.

**δ. Τέλος ο εκσυγχρονισμός του ρόλου των Δημοσίων Αρχών** αφορά τη συμβολή της Δημόσιας Διοίκησης στην ανάπτυξη των υποδομών για τις θαλάσσιες μεταφορές, την ολοκληρωμένη διαχείριση των παρακτίων ζωνών ιδιαίτερα στο πρόβλημα της περιβαλλοντικής της υποβάθμισης, την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών και τη μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και της συνεργασίας στα θέματα αυτά με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης καθώς και με τις χώρες της Μεσογείου.

Η δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής περιλαμβάνει τα ονομαζόμενα θετικά μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της Κοινοτικής Ναυτιλίας, τα οποία όπως και αυτά της πρώτης φάσης στοχεύουν να

ανακόψουν την περαιτέρω συρρίκνωση της. Αν τα τελευταία είχαν ένα εξωτερικό προσανατολισμό, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός φιλελεύθερου ανταγωνισμού προβάλλοντος παροχής των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο, τα θετικά μέτρα της δεύτερης φάσης έχουν εσωτερικό προσανατολισμό και στοχεύουν στην αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος της Κοινοτικής Ναυτιλίας που συνδέεται με το κόστος λειτουργίας του Κοινοτικού πλοίου.

Αφορούν δηλαδή την πλευρά της προσφοράς και παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών, το κόστος των οποίων με ένα συνδυασμό καταλλήλων μέτρων σε εθνικό και Κοινοτικό επίπεδο επιδιώκεται να μειωθεί, προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του Κοινοτικού πλοίου. Τα μέτρα αυτά που θα συνιστούν ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης, θα πρέπει να πληρούν ορισμένα κριτήρια προκειμένου να μην αντιστρατεύουν τη βασική φιλοσοφία και πλαίσιο τόσο της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, όσο και του συνόλου της Πολιτικής ολοκλήρωσης της Κοινότητας.

Τα μέτρα αυτά δεν πρέπει να αντιστρατεύουν την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, στην οποία στηρίζεται η ναυτιλιακή πολιτική της Κοινότητας.

Πρέπει να είναι αποτελεσματικά και να εφαρμοστούν άμεσα προκειμένου να αντιμετωπισθεί η κατάσταση του κλάδου.

Να τείνουν στην μείωση των διαφορών μεταξύ πολιτικών που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη ή τουλάχιστον να μην αυξάνουν.

Να διατηρούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό την κοινοτική απασχόληση στον κλάδο.

Δεν θα πρέπει να υποσκάπτουν τις προδιαγραφές που έχουν συμφωνηθεί σε Διεθνές επίπεδο σχετικά με την ασφάλεια, το περιβάλλον και τις συνθήκες απασχόλησης.

Να μην οδηγούν στην αύξηση των ναύλων σε βάρος των εφοπλιστών και να λαμβάνουν υπ' όψιν τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες των κρατών-μελών.

Τα θετικά μέτρα που περιλαμβάνονται στις αντίστοιχες προτάσεις κανονισμών έχουν βασικούς άξονες:

- Τη δημιουργία ενός Κοινοτικού Νηολογίου

- Τον ορισμό του Κοινοτικού Εφοπλιστή και
- Την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές (cebotage)

Ακόμα ένα μέτρο ενίσχυσης της Ναυτιλίας είναι η Ενίσχυση της έρευνας με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Κοινοτικού στόλου, η οποία θα προέλθει από τεχνολογικές προόδους, τη βελτίωση των καυσίμων, τη μείωση των δαπανών συντήρησης και την μείωση των δαπανών επάνδρωσης μέσω μείωσης του απαραίτητου προσωπικού λειτουργίας του πλοίου.

Στο τελευταίο αυτό σημείο, όπως αναφέραμε και πριν βρίσκεται η κύρια αιτία του συγκριτικού μειονεκτήματος του Κοινοτικού στόλου και είναι αυτός που θα ωφεληθεί συγκριτικά περισσότερο από τις όποιες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα. Η ορθολογική οργάνωση της εργασίας στο πλοίο, προσαρμοσμένη στην αναδιάρθρωση που επιφέρει η χρησιμοποίηση της εξειδικευμένης τεχνολογίας, εκτός από τη μείωση του κόστους, θα παράγει και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες οι οποίες θα αποτελούν ένα σημαντικό παράγοντα στον οποίο θα στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα του Κοινοτικού Πλοίου. Στόχος είναι οι τεχνολογικές εξελίξεις που θα οδηγήσουν σε μείωση των πληρωμάτων.

Τέλος, η Επιτροπή προτείνει την αυστηρή τήρηση των Διεθνών προτύπων του I.M.O και σε όλα τα πλοία, γεγονός που εκτός των θετικών επιπτώσεων στην ασφάλεια των πλοίων, των πληρωμάτων και το περιβάλλον, μπορεί να αντιμετωπίσει τον αθέμιτο ανταγωνισμό από πλοία τρίτων χωρών που δεν τηρούν τα πρότυπα αυτά. Με συνεχή δράση και τον ενεργό ρόλο της Επιτροπής, θα πρέπει για το σκοπό αυτό να ενταθεί η τήρηση του ελέγχου στο κράτος Ελλιμενισμού.

Αν τα μέτρα αυτά προωθηθούν στο άμεσο μέλλον, θα εξαρτηθεί σημαντικά από την έκταση και τις μορφές στήριξης της Κοινοτικής Ναυτιλίας στην οποία τελικά είναι διατεθειμένα να προχωρήσουν τα κράτη - μέλη.<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:45-48 και 99-101

## ΜΕΡΟΣ Β

### 2.β. Η Απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας (cebotage):

#### 2.1 Η Αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες:

Στην Οικονομική επιστήμη η έννοια της ναυτιλίας ορίζεται ως ελευθερία στις θάλασσες (freedom of high seas), δηλαδή το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας στις ανοιχτές θάλασσες υπό την προϋπόθεση ότι οι θάλασσες αυτές παρέχουν τα απαραίτητα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και είναι απαραίτητη η ελεύθερη χρήση τους για τις διεθνείς συναλλαγές και το εμπόριο. Θα πρέπει όμως να επισημανθεί και να γίνει αποδεκτό ότι τα κράτη έχουν ως ένα βαθμό το δικαίωμα ελέγχου και δικαιοδοσίας σε αυτές τις ανοιχτές θάλασσες.

Η αρχή της ελευθερίας στις θάλασσες δεν σημαίνει απαραίτητα και την απουσία κανονισμών. Σημαίνει όμως ρητά και ξεκάθαρα ότι κανένα κράτος δεν έχει το δικαίωμα να νομοθετεί μονομερώς και κάθε κανονισμός πρέπει να γίνεται απ' όλους για το καλό όλων.

Η αρχή της "ελευθερίας στις θάλασσες" περιλαμβάνει αποδοχή των γενικών αρχών της ελεύθερης επιχείρησης, του ανοιχτού ανταγωνισμού και της οικονομικής ελευθερίας, ειδικά όμως όσον αφορά την ναυσιπλοΐα περιλαμβάνει:

- Ελευθερία συναλλαγής με άλλα έθνη διενεργώντας είτε με άμεσο εμπόριο ανάμεσα στα δύο κράτη είτε ως τρίτη σημαία είτε ως διαμετακομιστής. Αυτό σημαίνει ελευθερία στην Εμπορική συναλλαγή μεταξύ δυο κρατών χωρίς να είναι αναγκαίο τα πλοία να έχουν την σημαία κάποιου τρίτου κράτους που διακινεί το μεταξύ τους εμπόριο.

- Ελευθερία από κυβερνητικούς κανονισμούς σε σχέση με τις εμπορικές και οικονομικές ρυθμίσεις επιμερισμού της αγοράς των ναυτιλιακών εταιριών.

- Ελευθερία λειτουργίας κάτω από σημαία της επιλογής τους, με πλήρωμα της επιλογής τους και επιλέγοντας μόνοι τους την πιο εύκολη και οικονομική οργάνωση και διεύθυνση. Με τη σημερινή όμως ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, η ελευθερία στις θάλασσες χρειάζεται και κάποιες μορφές κρατικού και διακρατικού παρεμβατισμού με σκοπό την ασφάλεια της κατασκευής των πλοίων, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της

ρύπανσης του περιβάλλοντος και άλλους κανονισμούς που ρυθμίζουν ναυτεργικά ζητήματα. Οι κανονισμοί αυτοί που αφορούν αυτά τα θέματα καθώς και άλλα πολλά, οδήγησαν στη δημιουργία διακρατικών οργανισμών.<sup>52</sup>

## 2.2. Η Πρώτη Φάση της απελευθέρωσης της Ναυτιλίας:

Το Δεκέμβριο του 1986 μετά από έντονες διαπραγματεύσεις μεταξύ των χωρών μελών της τότε Ε.Ο.Κ, το Συμβούλιο των Υπουργών υιοθέτησε για πρώτη φορά ένα πακέτα 4 Κανονισμών που αντιπροσώπευαν την πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής.<sup>53</sup>

Την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική, διέπει η φιλοσοφία της ελεύθερης και μη προστατευτικής αγοράς, που συμπίπτει και καθορίζεται από τα συμφέροντα της κοινότητας, επίσης για μια χωρίς περιορισμούς και διακρίσεις παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Η δέσμη των μέτρων του 1986 αποτελείται από **4 κανονισμούς**.

Οι τέσσερις κανονισμοί, μέσω των οποίων διαγράφεται η πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, η οποία αφορά κατά κύριο λόγο την πλευρά ζήτησης για τις υπηρεσίες των θαλάσσιων μελών, στοχεύουν: *στη διασφάλιση για τους υπηκόους των κρατών μελών, της δυνατότητας ελεύθερης προσφοράς υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών - μελών, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών προς και από την Κοινότητα, χωρίς να τείθονται εμπόδια από τρίτες χώρες και υπό θεμιτές συνθήκες ανταγωνισμού στις πρακτικές καθορισμού των ναύλων. Επιπλέον, στην περίπτωση των τακτικών γραμμών, στοχεύετε η επίτευξη της συμβατότητας των γενικών κανόνων ανταγωνισμού προς την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει ο τομέας αυτός.*<sup>54</sup>

Οι **κανονισμοί** που αναφέραμε αναλύονται παρακάτω:

### **α. Κανονισμός Νο 4055/86**

Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών.

<sup>52</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:44-47

<sup>53</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:131

<sup>54</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 1999- Σελ:37



Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών στο εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων κρατών έπρεπε να απελευθερωθεί μέχρι 1/1/1993 όπως και έγινε.

Έτσι τέθηκε σε εφαρμογή η πρώτη φάση απελευθέρωσης του cabotage δηλαδή η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας και δόθηκε η δυνατότητα πρόσβασης σε κάποια φορτία, που διακινούνται σε λιμάνι ηπειρωτικής χώρας προς λιμάνι ηπειρωτικής χώρας σε όλους τους Ευρωπαίους Πλοιοκτήτες.

Ειδικότερα για την **Ελλάδα** ισχύει ότι:

- Από το 1/1/1999 αίρεται το προνόμιο για τα κρουαζιερόπλοια.
- Από 1/01/2004 αίρεται το προνόμιο για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά

Σημειώνεται ότι ο ακριβής ορισμός του cabotage είναι η **ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών** στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Τα κυριότερα σημεία του κανονισμού του Συμβουλίου όπως αυτός εγκρίθηκε από την ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, συνοψίζονται στα εξής:

Το cabotage αίρεται για εκείνους τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος.

Στην έννοια του "Κοινοτικού Πλοιοκτήτη" περιλαμβάνονται και οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι ως τόπο εγκατάστασης των χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος-μέλος.

Το cabotage αίρεται και για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες των οποίων τα πλοία θα νηολογηθούν στο νηολόγιο EUROS, αφού το Συμβούλιο θα εγκρίνει το νηολόγιο αυτό.

Η απελευθέρωση γίνεται σταδιακά και όχι κατ' ανάγκη, ενιαία για όλες τις θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές.

Ειδικότερα παρέχεται δυνατότητα να ανασταλεί προσωρινά η εφαρμογή του κανονισμού:

- Στις κρουαζιέρες μέχρι της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1995

- Στις μεταφορές, πετρελαίου, πετρελαιοειδών και πόσιμου νερού, μέχρι της 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1997

- Στις τακτικές επιβατικές γραμμές και στις τακτικές πορθμειακές γραμμές μέχρι τη 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1999.

Η δυνατότητα των προσωρινών αυτών εξαιρέσεων παρέχεται μόνο για θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών.

Από τη μελέτη των προσωρινών εξαιρέσεων εφαρμογής του σχεδίου κανονισμού, προκύπτει κατ' αντιδιαστολή ότι από τον χρόνο ισχύος αυτού (1/1/1993) είναι ελεύθερες για τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες.

- Οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων εκτός πετρελαίου, πετρελαιοειδών και ποσίμου ύδατος, με φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 650 κόρων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του εδάφους κάθε κράτους - μέλους,

- Οι κρουαζιέρες, οι τακτικές επιβατηγές γραμμές και οι τακτικές πορθμειακές γραμμές, εκτός από εκείνων που διενεργούνται από τη Μεσόγειο, καθώς και κατά μήκος των Ισπανικών, Πορτογαλικών και Γαλλικών ακτών ή με λιμένες των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων, της Θέουτα, της Μελίγια.

- Οι θαλάσσιες εσωτερικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων κράτους-μέλους και κινητών υπεράκτιων σκαφών στην υφαλοκρηπίδα του ίδιου κράτους - μέλους.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές, το σχέδιο κανονισμού προβλέπει ότι για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 650 κόρων εφαρμόζεται η νομοθεσία του κράτους-μέλους μεταξύ των λιμένων του οποίου εκτελείται η εσωτερική μεταφορά.

Επίσης η νομοθεσία του κράτους υποδοχής διέπει την επάνδρωση πλοίων ανεξαρτήτως χωρητικότητας ή τύπου, που διενεργούν εσωτερικές μεταφορές μεταξύ λιμένων των νήσων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων των νήσων ή μεταξύ λιμένων του κράτους υποδοχής.

Σε κάθε άλλη περίπτωση εσωτερικής μεταφοράς, όλα τα θέματα επάνδρωσης των πλοίων ή των κρουαζιερόπλοιων γραμμής ρυθμίζονται

σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή το κρουαζιερόπλοιο γραμμής.

#### **β. Κανονισμός 4056/86**

Καθορισμός του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις Θαλάσσιες Μεταφορές.

Στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, καθορίζονται οι όροι σύμφωνα με τους οποίους εφαρμόζονται οι κανόνες ανταγωνισμού στις Διασκέψεις των Τακτικών Γραμμών. Οι Διασκέψεις εξαιρούνται, σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα προβαίνουν σε αθέμιτες πρακτικές, όπως η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης που οδηγούν στον αποκλεισμό των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών από την ναυτιλία των Τακτικών Γραμμών.

#### **γ. Κανονισμός 4057/86**

Αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις Θαλάσσιες μεταφορές.

Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό δημιουργείται ένας μηχανισμός για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων από εφοπλιστές τρίτων χωρών, που απολαμβάνουν διάφορα μη εμπορικής φάσης προνόμια στην χώρα τους, όπως οι κρατικές επιδοτήσεις ή ο καταμερισμός φορτίων. Ο μηχανισμός αυτός προβλέπει την επιβολή αντισταθμικών τίτλων όταν θίγονται κοινοτικοί εφοπλιστές σε συγκεκριμένα εμπόρια.

#### **δ. Κανονισμός 4058/86**

Ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ωκεανοπόρες μεταφορές φορτίων.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό καθορίζεται η διαδικασία για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών για αντίμετρα από τα κράτη-μέλη κατά τρίτων χωρών, όταν αυτά προβαίνουν σε διακρίσεις κατά των Ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιριών ή πλοίων στις ποντοπόρες θαλάσσιες-μεταφορές. Τα αντίμετρα αυτά θα είναι κατ' αρχήν απλές διπλωματικές προτάσεις και κατόπιν επιβάλλει ποσοστό φόρων ή τελών στους πλοιοκτήτες της συγκεκριμένης

τρίτης χώρας, όπως επίσης και η υποχρέωση απόκτησης ειδικής άδειας φορτοεκφόρτωσης.<sup>55</sup>

### **2.3. Η Κατάργηση του Προνομίου της Ακτοπλοΐας (άρση cabotage):**

Όπως έχουμε προαναφέρει, στα πλαίσια του προγράμματος ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της Κοινότητας και της πλήρους απελευθέρωσης των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών, προβλέπεται και η κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, που ισχύει για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών.

Το προνόμιο αυτό, γνωστό σαν cabotage, συνίσταται στο γεγονός, ότι η αποκλειστική εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως είναι η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, η περιήγηση, αλιείας κτλ, μετά από διεθνή ρύθμιση και εσωτερική απόφαση κάθε κράτους, επιφυλάσσεται και αποτελεί προνόμιο για την Εθνική ναυτιλία του Κράτους αυτού.

Η χρήση του προνομίου αυτού, ο βαθμός και η έκταση των δραστηριοτήτων τις οποίες καλύπτει, εξαρτάται από τη βούληση κάθε κυρίαρχου κράτους η οποία διατυπώνεται μέσω της Εσωτερικής Νομοθεσίας του.

Η σημαία της διατήρησης του cabotage, δεν είναι η ίδια για όλες τις χώρες της Κοινότητας. Παράγοντες όπως η διαφορετική μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών που η ακτοπλοΐα συνδέει με την Ηπειρωτική χώρα, η ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα, η ύπαρξη για διάφορους λόγους - κλίμα, ιστορικά μνημεία, φυσικές ομορφιές κ.τ.λ. - ανεπτυγμένου θαλάσσιου τουρισμού, προσδίδουν διαφορετική σημαία στην ανάγκη διατήρησης εθνικής ακτοπλοΐας.

Αντίθετα σε ορισμένες περιπτώσεις – εκτός από τα πιθανά οφέλη του εντονότερου Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού – όπως στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας, που διαθέτει μεγάλο επιβατηγό στόλο με παράδοση στην θαλάσσια περιήγηση (κρουαζιέρες) – ανοίγονται νέες αγορές όπως π.χ. οι Ελληνικές θάλασσες, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

<sup>55</sup> Δρ. Κ. Ν. Παπαγιαννούλης- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:130-134

Λόγω της διαφορετικής σημαίας που έχει η διατήρηση ή κατάργηση του cabotage, καθώς και των διαφορετικών συμφερόντων της κάθε χώρας – μέλους, ήταν επόμενο να μην υπάρξει συμφωνία στην αρχική χάραξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, να εξαιρεθεί και να αναβληθεί για αρκετά χρόνια αργότερα η λήψη της σχετικής απόφασης.

Η υλοποίηση του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς στον τομέα αυτόν μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις, ήταν επόμενο να καθυστερήσει σημαντικά μέχρι την τελική συμφωνία και ακόμη περισσότερο μέχρι την τελική εφαρμογή του, λόγω της μακροχρόνιας μεταβατικής περιόδου που όπως θα δούμε στην συνέχεια προβλέπει.

Η συμφωνία που επιτεύχθηκε το Ιούνιο του 1992 από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Κοινότητας για την κατάργηση του Cabotage, αποτελεί το πλέον σημαντικό γεγονός στο ναυτιλιακό χώρο της Κοινότητας και έχει μεγάλη σημασία για τα Ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Με τον κανονισμό 3577/92 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εφαρμόζεται πλέον η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών, η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς.

Η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών που αρχίζει από την 1/1/1993, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα παρακάτω στάδια, όπου αυτά ορίζονται στον κανονισμό.

Η άρση του Cabotage αφορά τους πλοιοκτήτες της κοινότητας των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος, φέρουν τη σημαία του και πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές σε αυτό το κράτος-μέλος.

Ακόμη περιλαμβάνονται τα πλοία του Κοινοτικού Νηολογίου EUROS όταν αυτό εγκριθεί από το Συμβούλιο.

Στην έννοια του κοινοτικού πλοιοκτήτη περιλαμβάνονται και (ναυτιλιακές) εταιρίες που είναι εγκατεστημένες εκτός της Κοινότητας, ελέγχονται όμως από υπηκόους των κρατών-μελών και έχουν πλοίο νηολογημένο σε κράτος - μέλος.

Η επιτροπή υποχρεούται να υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο ανά δεκαετία, στην οποία θα εξετάζονται οι κοινωνικές και οι οικονομικές

επιπτώσεις από την απελευθέρωση των ενδομεταφορών και μπορεί να προτείνει τροποποιήσεις σε θέματα που αφορούν την επάνδρωση.

Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών ενός κράτους-μέλους, μπορεί να υπάρξει αίτημα προς την Επιτροπή για λήψη μέτρων διασφάλισης μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η δυνατότητα αναστολής του σχετικού κανονισμού μέχρι και 12 μήνες.

Τέλος, σημαντική μπορεί να θεωρηθεί η ρύθμιση του άρθρου 4 του κανονισμού, σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος-μέλος μπορεί να συνάξει σύμβαση ανάθεσης Δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλει υποχρεώσεις Δημόσιας υπηρεσίας, σαν προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών σε ναυτιλιακές εταιρίες που συμμετέχουν σε τέτοιες γραμμές από και προς τα νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος-μέλος πρέπει να αποφεύγει τις διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε Κοινοτικού Πλοιοκτήτη, να περιορίζεται σε απαιτήσεις που αφορούν μόνον τα λιμάνια που εξυπηρετούνται και καθορίζεται από τη σχετική σύμβαση στην οποία καθορίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα κόμιστρα, την επάνδρωση του πλοίου, τη συχνότητα δρομολογίων και την ικανότητα παροχής υπηρεσιών.

Με την ενέργεια και εφαρμογή αυτού του Κανονισμού έστω και με τις καθυστερήσεις που προβλέπει, ολοκληρώνεται η πρώτη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής την βάση της οποίας αποτέλεσαν οι τέσσερις κανονισμοί.

Καταργούνται οι περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών και υλοποιείται σταδιακά μια βασική αρχή που αφορά στην εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Έτσι και στον τομέα αυτόν, αναμένεται να προκύψουν τα σημαντικά οφέλη τόσο για τους καταναλωτές όσο και την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θα προέλθουν από την ένταση του ανταγωνισμού και τη μεγάλη Ευρωπαϊκή αγορά.<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος- 'Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002- Σελ:63-68

Ειδικότερα για τον κανονισμό της Ε.Ε το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ε.Ε. την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και την γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής εκτίμησε ώστε τα παρακάτω:

- Ότι σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές.

- Ότι η κατάργηση των περιορισμένων στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών-μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς και ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων.

- Ότι κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών.

- Ότι της ελευθερίας αυτής πρέπει να επωφεληθούν οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη που είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν σημαία του, είτε είναι παράκτιο είτε όχι.

- Ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό.

- Ότι προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Υπηρεσιών των ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος-μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους.

- Ότι οι πλοιοκτήτες της κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος-μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος-μέλος, αυτό πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παράγοντα αυτό επί μία μεταβατική περίοδο.

- Ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης.

- Ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή.
- Ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις και ότι πρέπει για το σκοπό αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- Ότι, ενόψει και της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την απαιτούμενη εμπειρία.<sup>57</sup>

#### **2.4. Η Πορεία Εφαρμογής του Κανονισμού:**

Με βάση τα στοιχεία των τριών εκθέσεων της Επιτροπής που έχει ήδη εκδώσει σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 και σχετικά με τις νομοθετικές εξελίξεις στα κράτη-μέλη, τα βόρεια ΚΜ (Σουηδία, Φιλανδία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Γερμανία, Κάτω Χώρες και Βέλγιο) απελευθέρωσαν πλήρως τις ενδομεταφορές τους κατά την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Τα νότια ΚΜ (Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία και Ελλάδα) ως γνωστόν, παρείχαν παραδοσιακά το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης των ενδομεταφορών τους σε σκάφη με την εθνική τους σημαία. Ο κανονισμός προέβλεπε συνεπώς σταδιακό άνοιγμα των ενδομεταφορών των νοτίων ΚΜ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1997-1998 απελευθερώθηκαν δύο σκέλη των ενδομεταφορών στα νότια ΚΜ:

- Οι υπηρεσίες μεταφοράς στρατηγικών αγαθών (πετρέλαιο, προϊόντα πετρελαίου και πόσιμου νερού) και
- Οι υπηρεσίες που προσφέρονται από πλοία μικρότερα των 650 κόρων.

Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής, το μερίδιο των άλλων ΚΜ στο συνολικό ενδομεταφορικό εμπόριο των νοτίων ΚΜ αυξήθηκε, ενώ αντίστοιχα μειώθηκε η συμμετοχή των μη εθνικών Κοινοτικών μεταφορέων στον

<sup>57</sup> Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 12.12.92, Αριθ. 1 367/7



απελευθερωμένο τομέα των νοτιοευρωπαϊκών ενδομεταφορών, αυξήθηκε όμως από πλευράς όγκου μεταφορών.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η Αυστρία και το Λουξεμβούργο δεν έχουν νομοθεσία για τις ενδομεταφορές. Το ίδιο ισχύει και για το Βέλγιο, τη Δανία, την Ιρλανδία και την Ολλανδία επειδή έχουν πολιτική ανοικτής ακτογραμμής.<sup>58</sup>

Όπως έχουμε αναφέρει η άρση του cabotage είναι λογικό να αυξήσει τον ανταγωνισμό. Στον τομέα αυτό τις περισσότερες φορές η αύξηση του ανταγωνισμού, σημαίνει εκσυγχρονισμός του στόλου, άρα και την ταυτόχρονη αύξηση του. Στο σημείο αυτό θα δούμε τι συνέβη στον Ευρωπαϊκό στόλο αλλά και στον τομέα της απασχόλησης (θέσεις εργασίας).

Σε πολλές περιπτώσεις είναι σχεδόν αδύνατο να καταγραφούν οι στόλοι ενδομεταφορών στα βόρεια κράτη- μέλη, με εξαίρεση τα σκάφη του πρώτου δανικού και φιλανδικού νηολογίου και στον σουηδικό στόλο που περιλαμβάνουν μόνο σκάφη δραστηριοποιούμενα στις ενδομεταφορές. Ορισμένοι στόλοι δεν έχουν καμία ή σχεδόν καμία σχέση με τις ενδομεταφορές όπως αναφέραμε παραπάνω, όπως είναι εκείνοι της Αυστρίας, του Βελγίου, του Λουξεμβούργου και της Ιρλανδίας. Οι στόλοι της Γερμανίας, της Ολλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου συμμετέχουν περιστασιακώς στις ενδομεταφορές των βόρειων χωρών.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ο Γερμανικός και ο Δανικός στόλος αυξήθηκαν σημαντικά, ενώ οι στόλοι του Βελγίου, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου μειώθηκαν. Ο στόλος του Λουξεμβούργου δεν μεταβλήθηκε σημαντικά από πλευράς χωρητικότητας. Γενικά, ο αριθμός των πλοίων στο σύνολο των βορειοευρωπαϊκών κρατών- μελών αυξήθηκε μόνον κατά 73 πλοία.

Οι στόλοι των νοτιοευρωπαϊκών κρατών- μελών αυξήθηκαν σημαντικά: κατά 14% από πλευράς αριθμού πλοίων και κατά 23% από πλευράς ολικής χωρητικότητας. Λόγω της αντικατάστασης μικρότερων από μεγαλύτερα πλοία, ο Ελληνικός στόλος αυξήθηκε σημαντικά σε χωρητικότητα αν και ο αριθμός των πλοίων αυξήθηκε μόνο κατά 10 μονάδες.

Όσον αφορά τώρα την απασχόληση, το 1997, οι θέσεις εργασίας συνολικά στον τομέα των ενδομεταφορών στα βορειοευρωπαϊκά κράτη- μέλη

<sup>58</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Έκθεση της Επιτροπής- Βρυξέλλες 24-02-2000

της Ε.Ε. έφθαναν τις 17.460. Το 97% των πληρωμάτων στις πορθμειακές γραμμές ήταν Κοινοτικής εθνικότητας, 2.100 μη κοινοτικοί ναυτικοί απασχολήθηκαν στον εμπορευματικό τομέα και 229 στον πορθμειακό τομέα (όταν λέμε πορθμειακό τομέα εννοούμε την μεταφορά των επιβατών από το ένα λιμάνι στο άλλο).

Ο συνολικός αριθμός των ατόμων που απασχολήθηκαν στις ενδομεταφορές των νοτιοευρωπαϊκών κρατών- μελών ανήλθε το 1997 στα 50.000 άτομα περίπου (όλα κοινοτικής εθνικότητας). Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει μια μείωση 1000 θέσεων εργασίας από το 1995.

Η απελευθέρωση των ενδομεταφορών στρατηγικών προϊόντων και των υπηρεσιών με πλοία μικρότερα των 650 κόρων δεν έχει σημαντικές επιπτώσεις στη σχετική με τις ενδομεταφορές απασχόληση στα νοτιοευρωπαϊκά κράτη- μέλη, αφού δεν έχει επίδραση στον αριθμό των πλοίων στις ενδομεταφορές αυτές ούτε στον αριθμό των απασχολούμενων κοινοτικών ναυτικών.<sup>59</sup>

## **2.5. Η Σημασία της Άρσης του Cabotage για την Ελληνική Ακτοπλοΐα:**

Λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας μας, με το εκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων που πλησιάζει τα 15.000 χιλιόμετρα, το τεράστιο νησιωτικό σύμπλεγμα που φτάνει τα 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία αποτελούν το 19% του Ελληνικού εδάφους και συγκεντρώνουν περίπου το 14% του πληθυσμού της χώρας, όπου λαμβάνει χώρα σημαντικό τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας και παράγεται επίσης σημαντικό τμήμα του Εθνικού προϊόντος, η ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με την ηπειρωτική χώρα είναι μεγάλες.

Οι ανάγκες αυτές που είναι ζωτικής σημασίας και το νησιωτικό χώρο και αφορούν μεταφορές επιβατών και προϊόντων, την ανάπτυξη του τουρισμού, τη διακίνηση υλικών και στρατιωτικών εφοδίων κ.α. καλύπτονται στο μέγιστο ποσοστό τους από την ακτοπλοΐα.

Το κυριότερο χαρακτηριστικό της ζήτησης που προέρχεται από τις ανάγκες αυτές, είναι ο έντονα εποχιακός της χαρακτήρας. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των περισσότερων νησιών αφορά σχεδόν στο σύνολό της τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου σε αρκετές περιπτώσεις έχει συνεχώς

<sup>59</sup> Έκθεση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- Βρυξέλλες 24-02-2000

αυξανόμενες ανάγκες. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υ.Ε.Ν. ο αριθμός των διαφόρων κατηγοριών ακτοπλοϊκών πλοίων ανέρχονται σε 490 με συνολικό όγκο 630 κόρων.

Αντίθετα η ζήτηση τους χειμερινούς μήνες, είναι πολύ μικρή με αποτέλεσμα την υποαπασχόληση των πλοίων. Το μέγεθος της Ελληνικής Αγοράς που καλύπτεται από το Cabotage παρουσιάζει συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια ενώ οι προοπτικές διαγράφονται μάλλον ευνοϊκές και για το μέλλον.

Κύρια χαρακτηριστικά του δυναμικού της Ελληνικής Ακτοπλοΐας μπορούν να θεωρηθούν :

- Η τάση σχετικής (γηράνσεως) του στόλου, δεδομένου ότι σύμφωνα με στοιχεία του 1988, το 65% περίπου των πλοίων της ακτοπλοΐας είχε ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών.
- Η τάση συρρίκνωσης του δυναμικού του την δεκαετία του '80, το μικρό μέγεθος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με μικρές δυνατότητες χρηματοδότησης και αδυναμίας ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας.
- Η έλλειψη σημαντικών νέων επενδύσεων για τις μεγάλες έκτακτες ανάγκες εκσυγχρονισμού του στόλου της ακτοπλοΐας καθώς και η ασκούμενη τιμολογιακή πολιτική στο πλαίσιο της γενικότερης ρυθμιστικής παρέμβασης του κράτους, οδήγησαν σε μείωση της ανταγωνιστικότητας.

Τα προβλήματα αυτά και η αδυναμίες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας με τις σημαντικές έμμεσες αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν στην ανάπτυξη των Ελληνικών Νησιών και του τουρισμού μας, μπορούν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της σημερινής προστατευτικής πολιτικής από τον ξένο ανταγωνισμό που απολαμβάνει ο κλάδος, μέσω μίας καλά σχεδιασμένης πολιτικής του κράτους για τον ολιγοπωλιακά οργανωμένο και ευαίσθητο αυτό κλάδο.

Η κατάργηση του Cabotage χωρίς κατάλληλη προετοιμασία στην μεταβατική περίοδο, με την δημιουργία ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού ακτοπλοϊκού στόλου, όχι μόνον δεν θα έλυne πολλά από τα σημερινά του προβλήματα, αλλά θα δημιουργούσε νέα και μάλιστα πολύ σημαντικά όχι μόνο για τον κλάδο της ακτοπλοΐας αλλά κυρίως για τον νησιωτικό μας χώρο και την χώρα σαν σύνολο.

Τα προβλήματα αυτά, προέρχονται από τις ιδιαιτερότητες της χώρας μας και την εξαιρετική σημασία που έχει η ύπαρξη Εθνικής Ακτοπλοΐας. Γι' αυτό αποτέλεσαν τα κύρια επιχειρήματα στις συζητήσεις των διαφόρων Συμβουλίων Υπουργών της Κοινότητας και στήριξαν την αντίθεσή μας στη άρση του Cabotage μέχρι σήμερα και τελικά τη διασφάλιση μίας μακράς μεταβατικής περιόδου, καθώς και τη σαφή αναγνώριση από τον κανονισμό των αναγκών του Δημόσιου Τομέα.

Τα επιχειρήματα αυτά ήταν:

- Η αμυντική προστασία του Αιγαίου, επιβάλλει τη διατήρηση σε ενέργεια και άμεση ετοιμότητα μεγάλου αριθμού επιβατηγών πλοίων και πορθμείων, τα οποία μπορούν σε κάθε στιγμή να χρησιμοποιηθούν για στρατιωτικές μεταφορές. Δεδομένης της μακροχρόνιας Τούρκικης απειλής και την γενικότερη ρευστότητα στην περιοχή, η δυνατότητα πλήρους ελέγχου του ακτοπλοϊκού στόλου και επιστράτευσης του μαζί με τα πληρώματά του, αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επίτευξη υψηλού βαθμού αμυντικής προστασίας στο χώρο αυτό και τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας.

- Μέσω της κρατικής παρέμβασης και ελέγχου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών οι οποίες λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και κυρίως με την επιβολή της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υπάρχουν δυνατότητες και μηχανισμοί μέσω των οποίων επιδιώκεται η άσκηση κρατικής πολιτικής με στόχους όπως:

1. Η περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων ή απομακρυσμένων περιοχών.
2. Η άσκηση κοινωνικής πολιτικής με στόχο τη διατήρηση της απασχόλησης που συνδέεται με την ακτοπλοΐα.
3. Την βελτίωση της επικοινωνίας με το πληθυσμό των νησιών, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, τις άγονες γραμμές και γενικότερα τη βελτίωση του βιοτικού του επιπέδου.

Ο τόσο ζωτικής σημασίας Εθνικός χώρος του Αιγαίου και η επικοινωνία του με την ηπειρωτική χώρα, δεν μπορεί να αφηθεί πλήρως στους νόμους και τις δυνάμεις της Ελεύθερης Διεθνούς Αγοράς. Γι' αυτό στην ικανοποιητική μεταβατική περίοδο που εξασφαλίστηκε, θα πρέπει να γίνουν και οι

απαραίτητες ενέργειες ώστε ο κλάδος να φορέσει την προστατευτική του πανοπλία για να αντέξει των επερχόμενο ανταγωνισμό.

Αν τα παραπάνω ισχύουν για το μέγιστο ποσοστό του Ελληνικού Cabotage που είναι η ακτοπλοΐα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ισχύουν και για την πολύ μικρότερη σε μέγεθος αγορά που είναι οι περιηγήσεις ή κρουαζιέρες στις Ελληνικές θάλασσες. Ο τομέας αυτός που σήμερα ελέγχεται σχεδόν μονοπωλιακά από λίγες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες με μερικές δεκάδες πλοία συνήθως μεγάλης ηλικίας και συχνά μετασκευασμένα, δεν έχει φθάσει το επίπεδο ποιότητας των κυριότερων Ευρωπαϊκών Ανταγωνιστών του.

Η υποχρέωση απασχόλησης Ελληνικού Προσωπικού στο Ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου, τα περιορισμένα δίκτυα πωλήσεων που έχουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε σχέση με τους Ευρωπαϊούς Ανταγωνιστές τους και η εξυπηρέτηση τους από τις υπηρεσίες των tour operators, μπορούν να θεωρηθούν σαν οι πλέον σημαντικοί παράγοντες της χαμηλότερης ανταγωνιστικότητας.

Η κατάργηση όμως του Cabotage αποκλείστηκα για τον τομέα αυτόν και η είσοδος Ευρωπαϊκών κρουαζιερόπλοιων στις Ελληνικές θάλασσες, δεν σημαίνει ότι θα γίνει μόνον αναδιανομή της υπάρχουσας αγοράς και ζήτησης.

Το πλέον πιθανό είναι να αναπτυχθεί η αγορά αυτή και να αυξηθεί το μέγεθός της λόγω της προσπάθειας που θα καταβάλουν προ την κατεύθυνση αυτή σε Ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο, πολλές ξένες εταιρίες,

Από την ανάπτυξη αυτή, μπορούν να αποκομίσουν οφέλη και οι Ελληνικές εταιρίες, γεγονός του οποίου εξαρτάται κυρίως από την ικανότητα προσαρμογής και αναδιοργάνωσής τους στο νέο πλαίσιο.

Όμως σημαντικά θα πρέπει να είναι τα οφέλη για την Ελληνική Οικονομία και το Ελληνικό τουρισμό από τον αυξανόμενο αριθμό τουριστών υψηλής μάλλον εισοδηματικής στάθμης.<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Σωτήρης Θεοδωρόπουλος – 'Ναυτιλιακή Πολιτική Της Ευρωπαϊκής Ένωσης' – εκδόσεις Α. Σταμούλης – Αθήνα 1999 – Σελ. : 70-74

## 2.6. Η Μέχρι Σήμερα Εμπειρία της Απελευθέρωσης των Θαλάσσιων Μεταφορών:

Είναι φανερό ότι είναι νωρίς για να κρίνει κανείς ακόμα με βεβαιότητα τη διαδικασία απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών πλοίων και επιβατηγών θαλάσσιων μεταφορών, αφού μέχρι το 1999 πολλοί κλάδοι της ακτοπλοΐας ήταν προστατευμένοι για όλες τις κατηγορίες παράκτιων προνομίων. Ειδικότερα οι νησιωτικές μεταφορές ήταν συνολικά μη απελευθερωμένες καθώς και ένα ποσοστό των μεταφορών με τα ηπειρωτικά εδάφη. Έτσι η αρχική εμπειρία είναι ότι δεν είχαμε παρά οριακή είσοδο μη εθνικών σημαίων στις εθνικές απελευθερωμένες παράκτιες μεταφορές.

Σε ότι αφορά την απελευθέρωση και την λεγόμενη ποιότητα υπηρεσίας πιστεύεται ότι η πρώτη βελτίωσε γενικά τη δεύτερη με τη μορφή αύξησης των ανταποκρίσεων ή και αναχωρήσεων. Επίσης, ενδέχεται να αυξηθεί ο αριθμός των επιχειρήσεων, ειδικότερα εκείνων που διαθέτουν ισχυρή τεχνολογική και χρηματοδοτική βάση. Έχει όμως παράλληλα παρατηρηθεί και έξοδος επιχειρήσεων από ένα ναυτιλιακό κλάδο σαν συνέπεια της απελευθέρωσης. Είναι φανερό ότι επειδή οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι διαφορετικές η μία από την άλλη, προβλέπεται να έχουν προβλήματα όσες εταιρίες διαθέτουν ανεπαρκή (ποιοτικά) πλοία και επομένως ο μελλοντικός εκσυγχρονισμός του στόλου θα είναι απαραίτητος.

Ένα πρώτο επομένως συμπέρασμα για την Ελλάδα θα ήταν η ανάγκη όπως η ακτοπλοϊκή πολιτική θεσπίσει κριτήρια χορήγησης αδειών σκοπιμότητας στην περίοδο 1997-2002 με βάση ένα σύστημα προσόντων (που ως σημειωθεί υπάρχει, αλλά μόνο στην επιλογή πλοίων στους διαγωνισμούς για τις άγονες γραμμές) που να βασίζεται σε στοιχεία του ανταγωνισμού σε θέματα ποιότητας. Επίσης πρέπει να αναμένεται ότι όπως και στην περίπτωση της Ισπανίας ο ανταγωνισμός μετά την άρση του προνομίου της κρουαζιεροπλοΐας και ακτοπλοΐας δε θα είναι μόνο από ξένους πλοιοκτήτες αλλά κυρίως από Έλληνες πλοιοκτήτες που θα μετακινηθούν από γραμμή σε γραμμή, κυρίως από τις γραμμές Ιταλίας-Ελλάδας με πλοία υψηλών ταχυτήτων που θα ενοποιήσουν ταξιδιωτικά την Ιταλία με τα νησιά της Ελλάδας.<sup>61</sup>

<sup>61</sup> Γιώργος Α. Γιαννόπουλος – 'Θαλάσσιες Μεταφορές' – Εκδόσεις παρατηρητής – Θεσσαλονίκη 1998 – Σελ. : 175-178

Η αλήθεια είναι πως το Υ.Ε.Ν. είχε θεσπίσει μία πολιτική για την χορήγηση αδειών σκοπιμότητας, όμως μέσα στα πλαίσια της σταδιακής κατάργησης του προνομίου του Cabotage που στην Ελλάδα θα εφαρμοστεί οριστικά (όπως ήδη έχουμε αναφέρει) τις 2/1/2004, καταργήθηκαν οι άδειες σκοπιμότητας την 1/11/2002, γεγονός που υποδηλώνει ότι ο κλάδος της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, αυτός της Ακτοπλοΐας, που επί σειρά δεκαετιών παρέμεινε υπό τον ασφυκτικό έλεγχο του κράτους περνά σε ένα νέο απελευθερωμένο περιβάλλον με την εφαρμογή του Ν.2932/2001. Ο Νόμος αυτός αποτελεί ένα μεταβατικό στάδιο πριν από την τελική εφαρμογή του Κοινοτικού Κανονισμού 3577/92 ο οποίος προβλέπει την πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Η είσοδος της ακτοπλοΐας σε αυτή τη νέα κατάσταση θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο ασκούνταν ως σήμερα η ακτοπλοϊκή δραστηριότητα στην Ελλάδα, χωρίς αυτό να σημαίνει όμως ότι δεν θα υπάρχουν παράμετροι της δραστηριότητας που εξακολουθούν να παραμένουν υπό την άμεση εποπτεία του κράτους προκαλώντας τις αντιδράσεις των ακτοπλόων.

Η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας, θα έχουν ως αποτέλεσμα η δρομολόγηση των πλοίων να είναι ελεύθερη εφόσον ο διαχειριστής του πλοίου εκτιμά ότι υπάρχουν ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας όπου το εμπορικό ενδιαφέρον είναι υψηλό.

Επίσης δεν θα υφίσταται πλέον ενιαίος ναύλος επιβατών και οχημάτων στα πλοία της ακτοπλοΐας. Οι τιμές των εισιτηρίων θα είναι πλέον ελεύθερες και θα καθορίζονται από τις ίδιες τις εταιρείες με βάση τον ανταγωνισμό και σε συνδυασμό με τις υπηρεσίες που παρέχουν. Η μόνη θέση η τιμή της οποίας θα παραμένει σταθερή για όλα τα πλοία είναι η τουριστική.

Η αύξησης αυτές στα εισιτήρια αναμένεται να ισχύσουν άμεσα και θα υπολογιστούν επί των αυξήσεων που είδη έχει χορηγήσει το Υ.Ε.Ν. στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας με βάση το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο.

Πέραν των αυξήσεων αυτών στα εισιτήρια θα επιβάλλεται πλέον και ένας επίναυλος της τάξεως του 3% μέσω του οποίου θα χρηματοδοτούνται οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τις οποίες κανείς δεν έχει δηλώσει ενδιαφέρον ακόμα καθώς η εμπορικότητά τους είναι χαμηλή.

Συμπερασματικά η μέχρι σήμερα εμπειρία έδειξε ότι η παγίωση και εφαρμογή των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού είναι σημαντικό προαπαιτούμενο για τη διατήρηση βιώσιμου ανταγωνισμού καθώς και της συνολικής διαδικασίας της ναυτιλιακής απελευθέρωσης.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> Εφημερίδα Καθημερινή : 1/11/2002



## ΜΕΡΟΣ Γ

### 1. Η Μελλοντικές Τάσεις Της Ναυτιλίας:

Σήμερα κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τον σημαντικό ρόλο που έχει η ναυτιλία, δεδομένου ότι είναι ο πιο οικονομικός και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος στην διακίνηση και μεταφορά αγαθών και επιβατών. Έτσι η ναυτιλία θα είναι πάντοτε απαραίτητη για την μεταφορά αγαθών και ανθρώπων της μεγάλης πλειοψηφίας στην παγκόσμια αγορά.

Βέβαια η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας θεωρείται ότι θα έχει επιπτώσεις στην ναυτιλία και ιδιαίτερα στις τακτικές γραμμές, λόγω του ότι είναι η πιο οργανωμένη μορφή ναυτιλίας, στην οποία η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου θα επιφέρει τη σύμπραξη, συγχώνευση ή εξαγορά πολλών εταιριών. Λόγω της παγκοσμιοποίησης αυτής, μεγάλες εξελίξεις έχει και η επιβατηγός ακτοπλοΐα και διεθνών πλόων που έχει τη δυνατότητα μεταφοράς με άνεση πολλών επιβατηγών και φορτηγών αυτοκινήτων. Επίσης σήμερα πλέον έχουν γίνει μεγάλα βήματα σε ότι αφορά την ναυπηγική και ναυτιλιακή τεχνολογία, ειδικά στους αυτοματισμούς διαφόρων λειτουργιών του πλοίου που καθιστούν το λειτουργικό κόστος στη διαχείριση ενός πλοίου ακόμα πιο χαμηλό. Ακόμα και η δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης έχει αλλάξει και ως επί το πλείστον διοικείται και διαχειρίζεται από εξειδικευμένα άτομα σε σχέση με την οικογενειοκρατικού χαρακτήρα που είχε και συνεχίζει να έχει σε πολλές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως και στην Ελλάδα.

Σύμφωνα λοιπόν με τη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς μία νέα ναυτιλιακή πολιτική οι μελλοντικές τάσεις στη ναυτιλία σε σχέση με την απελευθέρωση θα είναι :

1. Η αύξηση των μεταφορών ναυτικών γραμμών
2. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες
3. Τα πρότυπα επενδύσεων
4. Τα προβλήματα τις γήρανσης των πλοίων

Όσον αφορά τις μεταφορές των τακτικών γραμμών η αύξησή τους την τελευταία δεκαετία ήταν κατά μέσο όρο της τάξεως 6,5% ετησίως, ενώ προβλέπεται ο ρυθμός της αύξησης τους ότι θα είναι ανάλογος και κατά την διανυόμενη δεκαετία. Η παγκοσμιοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής

αύξησε τη ζήτηση των παγκόσμιων μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια και των θαλάσσιων μεταφορών.

Επίσης για το πρόβλημα της γήρανσης των πλοίων, την μειωμένη συντήρηση και το επίπεδο ασφάλειας που έχουν αυτά, η στατιστικές δείχνουν ότι η συνολική κίνδυνοι ατυχήματος αυξάνονται σε συνάρτηση με την ηλικία του πλοίου.

Σε γενικές γραμμές τα ίδια ισχύουν και για τους επιμέρους τομείς της Ελληνικής αλλά και της Ελληνόκτητης ναυτιλίας, έτσι ώστε να μπορέσει αυτή να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις και τις προοπτικές ανάπτυξής της. Η ναυτιλία είναι γνωστό ότι υπόκειται και επηρεάζεται άμεσα από τις όποιες αλλαγές συμβαίνουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου κυρίως δραστηριοποιείται και γι' αυτό χρειάζεται να διαμορφώνονται κάθε φορά νέες στρατηγικές και επιλογές για την στήριξη και την ανάπτυξή της.

Η ναυτιλία για την Ελλάδα έχει ανάγκη διαμόρφωσης μιας πολιτικής που να στηρίζει τόσο την ποντοπόρο ναυτιλία, που είναι μία σημαντική παράμετρος της εθνικής οικονομίας, όσο και την ακτοπλοΐα που αποτελεί εξίσου πρωτεύοντα παράγοντα ανάπτυξης της χώρας, εξασφαλίζοντας την οικονομική και κοινωνική συνοχή της, διαδραματίζοντας ταυτόχρονα ένα σπουδαίο ρόλο στην τουριστική της ανάπτυξη καθώς επίσης και σε άλλες δραστηριότητες που επιδρούν και επηρεάζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολό της λαμβάνοντας υπόψη και τις κοινωνικές παραμέτρους.

Όλες αυτές οι ανακατατάξεις που συμβαίνουν ήδη στον κλάδο της ακτοπλοΐας και γενικότερα της ναυτιλίας και θα συνεχίσουν να γίνονται, έχουν φέρει τα πάνω-κάτω στην δομή της αγοράς και στην διάρθρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που απασχολούνται με τον κλάδο. Αποτέλεσμα των ανακατατάξεων αυτών είναι οι συγχωνεύσεις, εξαγορές και οι στρατηγικές συμμαχίες. Θεωρείται όμως βέβαιο ότι οι αλλαγές αυτές θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα στον γιγαντισμό λίγων εταιρειών και έτσι θα έχουμε ένα καθεστώς ολιγοπωλιακού χαρακτήρα και ανταγωνισμού. Για τους λόγους αυτούς η πολιτική που θα πρέπει να ακολουθήσουν οι άλλες μικρότερες ναυτιλιακές εταιρίες του κλάδους, είναι η ανάνεωση του στόλου τους με νεότερα πλοία, οι ναυπηγήσεις πλοίων νέας τεχνολογίας, η αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός των εταιριών και η πλήρης συμμόρφωση τους στις απαιτήσεις των διεθνών κανόνων ασφάλειας και προστασίας του

περιβάλλοντος, καθώς και στην εφαρμογή του Διεθνούς Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας (I.S.M.).

Το κυριότερο όμως πρόβλημα, που έχουν τα υπό Ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια και τα πλοία διεθνών πλόων είναι το υψηλό λειτουργικό κόστος σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους, ειδικότερα όσον αφορά την επάνδρωσή τους στην οργανική σύνδεση με χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα χωρίς σε αυτό να συμπεριλαμβάνεται και το ξενοδοχειακό προσωπικό, δηλαδή θαλαμηπόλοι και μάγειρες.

Σύμφωνα με της εταιρία συμβούλων "Ocian Shipping Consultants", τα επόμενα χρόνια έως το 2005 η αγορά όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στη Μεσόγειο θάλασσα πρόκειται να έχει μεγάλη άνθιση και κατ' επέκταση αύξηση σε σχέση με το σύνολο των επιβατών.

Σήμερα, ενώ ο αριθμός των πλοίων που απασχολούνται στο χώρο αυτό έχει μείνει σχεδόν στάσιμος από το 1995, υπάρχει μία αύξηση στον συντελεστή "ημέρες-κρεβάτια", της τάξεως περίπου στο 130%. Τα στατιστικά στοιχεία, όσον αφορά τη ζήτηση των επιβατών είναι από περίπου 1.000.000 επιβάτες για το 1998, ανέρχονται σε 1.200.000 για το 2000, σε 2.000.000 για το 2002 και 3.000. 000 για το 2005, ενώ οι περισσότεροι επιβάτες θα προέρχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία, την Ιταλία και τη Γαλλία.

Για να ανταποκριθεί η Ελληνική ναυτιλία των επιβατηγών πλοίων στα νέα αυτά δεδομένα θα πρέπει να γίνουν αρκετές αλλαγές σε όλα τα επίπεδα της οργάνωσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου, όπως επίσης και η όποια βοήθεια των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν), ιδιαίτερα όσον αφορά το ναυτεργατικό ζήτημα.

Είναι γνωστό σε όλους ότι προκειμένου να επιβιώσει και να αναπτυχθεί η διεθνής ναυτιλία λόγω της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και λόγω των απρόβλεπτων διεθνών παραγόντων που της επηρεάζουν, απαιτεί ομοιόμορφους κανόνες λειτουργίας και ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον με τις μικρότερες δυνατές κυβερνητικές παρεμβάσεις. Έτσι λοιπόν πρέπει να στηρίζεται σε πάγωμα των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών, σε σταδιακή βάση συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος, εξάλειψης των ήδη εφαρμοζόμενων τέτοιων μέτρων και στην εφαρμογή Ρήτρας του μάλλον Ευνοούμενου Κράτους, χωρίς εξαιρέσεις και όρους. Η αρχές αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τους τρεις άξονες της ναυτιλίας, δηλαδή διεθνής μεταφορές, βοηθητικές υπηρεσίες και ελεύθερη πρόσβαση στα λιμάνια.

Η Ελλάδα είχε υποστηρίξει από την αρχή τις παραπάνω θέσεις ως τις μόνες για την επίτευξη της πλήρους απελευθέρωσης της Διεθνούς Ναυτιλίας. Δυστυχώς, παρ' όλες τις προσπάθειες της Ε.Ε., οι αναπτυσσόμενες κυρίως χώρες αλλά και άλλες, δέχθηκαν να δεσμευθούν προς την κατεύθυνση της σταδιακής αλλά όμως σταθερής άρσης των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών και την τελική πλήρη απελευθέρωση της Διεθνούς Ναυτιλίας.

Εάν δεν συμφωνηθεί αυτό, τότε δεν μπορεί να υπάρξει άλλη λύση από την πλήρη εξαίρεση της ναυτιλίας από την συμφωνία. Σε αντίθετη περίπτωση αυτό που θα επιτευχθεί θα είναι η νομιμοποίηση των ήδη εφαρμοζόμενων προστατευτικών μέτρων και πρακτικών από τις χώρες που το εφαρμόζουν αφήνοντας παράλληλα ανοικτό το ενδεχόμενο για εισαγωγή νέων μέτρων και επομένως θα δημιουργηθούν αναπόφευκτα περισσότερα και μεγαλύτερα προβλήματα στη διεθνή ναυτιλία. Ενώ αν επιτευχθεί η συμφωνία ακόμα τότε δεν θα δει καλύτερες μέρες μόνο η διεθνής ναυτιλία αλλά και το διεθνές εμπόριο που σε τελευταία ανάλυση είναι ο τελικός αποδέκτης των θαλάσσιων υπηρεσιών που είναι ο απλός καταναλωτής.

Τέλος, όσον αφορά τις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, δηλαδή αυτές που διαχειρίζονται άνω των 10 πλοίων, θεωρείται ότι για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους θα προσπαθήσουν να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους με την εισαγωγή νέων συστημάτων πληροφορικής που θα καλύπτουν τμήματα όπως το οικονομικό-λογιστήριο, το τμήμα των ναυλώσεων καθώς και το ναυτιλιακό.

Όσον αφορά τους μικρότερους πλοιοκτήτες, δηλαδή αυτούς που διαχειρίζονται "μοναχοβάπορα" μέχρι ορισμένο μικρό αριθμό πλοίων, πολλοί από αυτούς δεν θα μπορέσουν να εκσυγχρονιστούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς και θα αναγκαστούν να αποχωρήσουν.

Οι Ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες θεωρούν ότι μετά την άρση του Cabotage, οι αλλοδαπές εταιρίες δύσκολα θα δραστηριοποιηθούν αυτόνομα στην Ελλάδα, αλλά πολύ πιθανόν θα εισέλθουν με τη μορφή συμπράξεων ή και συνεργασιών. Βασικό επιχείρημα γι' αυτό είναι ότι στις γραμμές της Αδριατικής, όπου δεν ισχύει το προνόμιο της ακτοπλοΐας, η Ελληνικές εταιρίες πλοίων διεθνών πλόων που διαχειρίζονται νέα και γρήγορα πλοία, κινούνται

σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και αποτελούν τη μεγαλύτερη δύναμη.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Δρ.Κ.Ν. Παπαγιαννούλης - "Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και η Διεθνής Ναυτιλία" - Εκδόσεις Α. Σταμούλης - Αθήνα 2002 - Σελ. :241-281

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### 3. Η Πραγματικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας κατά την Προσπάθεια Ένταξης στο Νομοθετικό Πλαίσιο της Άρσης του Cabotage

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας η Ελλάδα είναι μια χώρα όπου χαρακτηρίζεται και διακρίνεται για τη ναυτιλία της. Η ναυτιλία είναι μια από τις μεγαλύτερες οικονομικές δραστηριότητες της χώρας μας. Είναι μια από τις μεγαλύτερες ναυτικές δυνάμεις στον κόσμο. Είμαστε η 5<sup>η</sup> δύναμη στον κόσμο, η 1<sup>η</sup> δύναμη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχοντας πάνω από το 50% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ένα μεγάλο αριθμό εργαζομένων.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για θέματα ναυτιλίας η Ελλάδα έχει τον πρώτο και καθοριστικό λόγο. Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, όπου η Ευρωπαϊκή Ένωση αρχίζει να αναπτύσσει μια μία δραστηριότητα και ένα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον στα θέματα που αφορούν την ναυτιλία, προσπαθώντας να προσεγγίσει κυρίως δύο τομείς. Πρώτον, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και δεύτερον, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θέματα καθοριστικά για τους Ευρωπαίους πολίτες, αλλά και για την Ευρωπαϊκή κοινωνία. Γι' αυτό το λόγο ο ρόλος μας, είναι ένας ρόλος δημιουργικός σε ευρωπαϊκό επίπεδο και μάλλον πρωτοπόρος, υπό την έννοια ότι είμαστε στην πρώτη γραμμή των κρατών που προωθούμε την ιδέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την ιδέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όσον αφορά την **επιβατηγό ναυτιλία** βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε μια πολύ σοβαρή και κρίσιμη καμπή. Έχουμε όσον αφορά τους διεθνείς πλόες, δηλαδή τους πλόες οι οποίοι ξεκινούν από την Ελλάδα και κυρίως κατευθύνονται προς την Ιταλία ή προς το Ισραήλ και την Κύπρο, εκεί η Ελλάδα έχει μια δεσπόζουσα θέση στην αγορά, θα λέγαμε κυριαρχεί ιδιαίτερα στην Αδριατική. Αυτή τη στιγμή ελληνικών συμφερόντων πλοία και μάλιστα ελληνικής σημαίας, αρχίζουν να διεκδικούν πολύ μεγάλη δυνατότητα επιτυχίας και κυριαρχίας, στην αγορά της Σκανδιναβίας και μπαίνουν και πάρα πολύ δυναμικά στην αγορά της Μεγάλης Βρετανίας και ιδιαίτερα στη Σκωτία.

Όμως, παρά το γεγονός ότι επιδεικνύουμε μια τεράστια δυναμική σε παγκόσμιο επίπεδο και σε επίπεδο διεθνών πλοίων στα πλαίσια του

ευρύτερου χώρου και του ευρωπαϊκού ωστόσο όμως η ακτοπλοΐα μας υπολείπεται πάρα πολύ από αυτό που θα έπρεπε να ήταν. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι επαναπαυτήκαμε, γιατί το 1993, όταν υιοθετήθηκε η οδηγία για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ελλάδα ζήτησε και πέτυχε μια μεγάλη περίοδο εξαιρέσεως από την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Μια περίοδο ενδεκαετή, δηλαδή μέχρι το 2004, μέσα στην οποία λειτούργησε και λειτουργεί ακόμη ο προστατευτισμός.

Ο προστατευτισμός είχε σαν αποτέλεσμα την μεγάλη κρατική παρέμβαση, την πλήρη εξάρτηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών από το κράτος, την καθυστέρησή τους φυσικά στο να παρακολουθήσουν τις νέες εξελίξεις, τις εξελίξεις της τεχνολογίας να γνωρίσουν τις ευεργετικές επιδράσεις που έχει ο ανταγωνισμός για μια επιχείρηση που έχει να είναι δημιουργική και θετική σε ένα καινούριο περιβάλλον που διαμορφώνεται<sup>64</sup>.

Μετά την σύντομη παρουσίαση της εικόνας της ελληνικής ναυτιλίας, ακολουθεί ανάπτυξη των θεμάτων που πρέπει να απασχολήσουν την ελληνική ναυτιλία προκειμένου να ενταχθεί στο νομοθετικό πλαίσιο της άρσης του cabotage για να μπορέσει να διατηρήσει αυτήν την πρωτοπορία που την διακρίνει, και τα προβλήματα που παρουσιάζονται.

### **3.1. Κρατική χρηματοδότηση – Επιδοτήσεις:**

Η Ελληνική προεδρία στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα θωρακίσει τη ναυτιλία. Η βελτίωση της εν γένει εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας αποτελεί μια από τις κύριες προτεραιότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στόχος του Υ.Ε.Ν. είναι η υιοθέτηση δράσεων πρωτοβουλιών ή προτάσεων που θα προβάλλουν την ποιοτική ναυτιλία, που θα αποβλέπουν στην προσέλκυση ποιοτικών πλοίων στα νηολόγια των Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μέσα από πολιτικές δημιουργίες κινήτρων και την αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος, με στόχο την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα<sup>65</sup>.

<sup>64</sup> Πρακτικά-Οργάνωση συνεδρίων-Εισήγηση Υπουργού Εμπορικής ναυτιλίας στην πανελλήνια συνδιάσκεψη με θέμα «Το εθνικό σχέδιο ανάπτυξης και οι υποδομές της χώρας» Αθήνα, Παρασκευή 9 Μαρτίου 2001, σελ. 1-3.

<sup>65</sup> ΤΟ ΒΗΜΑ. Συνέντευξη με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. «Η ελληνική προεδρία θα θωρακίσει τη ναυτιλία». Του Διον. Σταμπογλή. Κυριακή 16 Ιουνίου 2002.

Βασικό κίνητρο για τη βελτίωση της ελληνικής ναυτιλίας αποτελούν οι χρηματοδοτήσεις. Με περισσότερα από 18,9 δισεκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α. χρηματοδοτείται η ελληνική ναυτιλία από 49 συνολικά ελληνικές και ξένες τράπεζες, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, διευθύνων σύμβουλος της XRTC business Consultants, με θέμα τη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας. Το συνολικό ποσό χρηματοδότησης για το 2002 εμφανίζεται να είναι 13,2% υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσό της περιόδου του 2000<sup>66</sup>. Δηλαδή από 16,8 δισ. δολάρια Η.Π.Α. το 2000 σε 18,9 δισ. δολάρια Η.Π.Α. το 2002. Στο συνολικό ποσό χρηματοδοτήσεων προς την ελληνική ναυτιλία συμπεριλαμβάνονται τα δάνεια που αφορούν την ποντοπόρο ναυτιλία και στην ακτοπλοΐα σε αναλογία 10:1. Δηλαδή μόνο το 9% αναφέρεται στην ακτοπλοΐα, η οποία τα τελευταία χρόνια διανύει περίοδο κρίσης, αλλά παραμένει μια αξιόπιστη αγορά.

Από τις 49 τράπεζες που χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία οι 11 είναι ελληνικές, οι 9 γερμανικές, οι 8 γαλλικές, οι 5 των Η.Π.Α., οι 4 είναι βρετανικές και 4 ολλανδικές, 2 είναι ελβετικές, 2 νορβηγικές, 2 ιταλικές και τέλος μία είναι με έδρα το Λουξεμβούργο και μία είναι ιρλανδική. Οι γερμανικές τράπεζες, παρά το γεγονός ότι είναι λιγότερες στον αριθμό από τις ελληνικές, χρηματοδοτούν την ελληνική ναυτιλία με 5,5 δισ. δολάρια Η.Π.Α. έναντι 3,8 δισ. δολάρια Η.Π.Α. των ελληνικών τραπεζών<sup>67</sup>.

Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Ξηραδάκη από τη μελέτη προκύπτει ακόμη ότι: Ο κλάδος στηρίζεται κυρίως από τις τράπεζες, ενώ η άντληση κεφαλαίων από τις χρηματιστηριακές αγορές είναι μηδενική. Ο τραπεζικός κλάδος παρουσιάζει σημεία γιγάντωσης από μερικές τράπεζες τα χαρτοφυλάκια των οποίων ξεπερνούν το ένα δισ. δολάρια Η.Π.Α. Το μεγαλύτερο πρόβλημα στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας είναι ότι οι τράπεζες αποφεύγουν να χρηματοδοτήσουν μικρές και νέες εταιρείες. Το θέμα της ανανέωσης των ονομάτων του χώρου του Ελληνικού εφοπλισμού είναι σημαντικό και θα απασχολήσει όλα τα μέρη της<sup>68</sup>.

Οι αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, που ασχολούνται με το θέμα, για έναν πιο ανταγωνιστικό ελληνικό

<sup>66</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Αυξήθηκε κατά 19% η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από τις τράπεζες Νίκου Μπαρδούνια. Τετάρτη 11 Δεκεμβρίου 2002.

<sup>67</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Αύξηση των χρηματοδοτήσεων προς την Ελληνική ναυτιλία» Νίκου Μπαρδούνια. Σάββατο 14 Δεκεμβρίου 2002.

<sup>68</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Αυξήθηκε κατά 19% η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας από τις τράπεζες» Νίκου Μπαρδούνια. Τετάρτη 11 Δεκεμβρίου 2002.



στόλο, έχουν προτείνει να εισαχθεί η ναυτιλία στον αναπτυξιακό νόμο του υπουργείου Ανάπτυξης υπό την μορφή επιδοτήσεων. Παραθέτοντας συγκεκριμένες προτάσεις:

▶ Επιδότηση ποσοστού 20% αντί του ισχύοντος σήμερα 9%, για κατασκευή ή μετασκευή, αύξηση επιπέδων ασφάλειας πλοίων και επιδότηση ποσοστού 25% για κατασκευές, μετασκευές, επισκευές, εκσυγχρονισμό ξενοδοχειακού εξοπλισμού πλοίων με ελληνική σημαία σε ελληνικά ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες με υποχρέωση παραμονής στην ελληνική σημαία για 10 έτη.

▶ Κατασκευή 10 πλοίων ειδικού προορισμού σε ελληνικά ναυπηγεία και ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες με επιδότηση κατά ποσοστό 50% με υποχρέωση δρομολόγησης τους, μεταξύ ελληνικών λιμένων σε άξονες γραμμές, για 15 έτη<sup>69</sup>. Οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών από το ΥΕΝ φθάνουν τα 10,8 εκατομμύρια Ευρώ. Στο ποσό αυτό προστίθενται άλλα 25,9 εκατομμύρια Ευρώ που αφορούν την επιδότηση του υπουργείου Αιγαίου. Με αυτά τα 25,9 εκατομμύρια Ευρώ το Υπουργείο Αιγαίου στοχεύει να καλύψει πλήρως τις ακτοπλοϊκές ανάγκες των κατοίκων των άγονων γραμμών του Αιγαίου. Οι γραμμές αυτές είναι συνολικά 50. (Δωδεκάνησα, Αν. Αιγαίο, Κυκλάδες) μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Το συνολικό ύψος των επιδοτήσεων φθάνει τα 36,7 εκατομμύρια ευρώ<sup>70</sup>

Κάθε πλοίο θα πρέπει να είναι μήκους μέχρι 60 μέτρων, με μικρό βύθισμα, με μεταβλητό βήμα προπέλας για ταξίδι μέχρι 8 μποφόρ, χωρίς υψηλές υπερκατασκευές και ταχύτητα 20 ναυτικών μιλίων.

▶ Επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών Ελλήνων ναυτικών ποσοστού από 20% έως 40% επί των μικτών εισφορών. Η επιδότηση μπορεί να είναι κυμαινόμενη για τους πλοιοκτήτες ως εξής: 20% για 5-6 πλοία, 35% για 7-10 πλοία και 40% για άνω των 11 πλοίων.

▶ Επιδότηση 50% στην επιπλέον υποχρέωση καταβολής ασφαλίσεων που επιβλήθηκαν για καλύψεις. ( CP & I clubs-Hall and Machinery) ασφαλίσεως στα πλοία μετά τις τρομακτικές ενέργειες στην Νέα Υόρκη και των ασφαλίσεων που προβλέπονται στο Ν. 2932101.

<sup>69</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: «Για έναν ανταγωνιστικό ελληνικό στόλο» Νίκου Μπαρδούνια. Σάββατο 25 Μαΐου 2002.

<sup>70</sup> Η Ναυτεμπορική. «Νέα εποχή χωρίς μεγάλες αλλαγές». Παρασκευή 1 Νοεμβρίου 2002.

► Επέκταση μέτρων ειδικών επιδοτήσεων εγκατάστασης και λειτουργίας εταιρειών ξηράς σε ακριτικές περιοχές που ισχύουν σήμερα και σε πλοιοκτήτριες εταιρείες πλοίων που θα δρομολογούνται για 10 έτη σε άγονες-παραμεθόριες περιοχές.

► Επιδότηση πλοιοκτητριών εταιρειών για απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε υπό ελληνική σημαία πλοία για ποσοστό από 5% έως και 25% του βασικού μισθού, κλιμακούμενο ανάλογα με τον αριθμό των νηολογημένων Ελλήνων ναυτικών ανά πλοίο.

Από την άλλη πλευρά οι εκπρόσωποι των ακτοπλοϊκών εταιρειών, ενόψει της κατάρτισης του νέου αναπτυξιακού νόμου προτείνουν να τροποποιηθούν προς το ανταγωνιστικότερο τέσσερις κατευθύνσεις:

Καθεστώς ενισχύσεων για τη μείωση μισθολογικού κόστους: Η συμμετοχή του κράτους στην κάλυψη των εισφορών των ναυτικών θα πρέπει να είναι ουσιαστικότερη και άμεση. Επίσης προτείνεται να μειωθεί η φορολογία των αξιωματικών στο 3% και τα κατώτερα πληρώματα να απαλλαγούν πλήρως. Σήμερα οι αξιωματικοί φορολογούνται με 6% και τα κατώτερα πληρώματα με 3%. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί σύμφωνα με το νόμο 2575/98 καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές 14% και 9% αντιστοίχως οι οποίες μαζί με άλλες εισφορές για πρόσθετη κοινωνική προστασία φθάνουν στο 18% και 12,5% αντιστοίχως.

Καθεστώς επενδυόμενων ενισχύσεων: Οι ενισχύσεις των πλοίων δεν θα πρέπει να περιορίζονται στο 9% ή στο 4,5% μόνο για ναυπηγήσεις ή μετατροπές αλλά να επεκταθούν και σε εργασίες επισκευών με όσο το δυνατόν μεγαλύτερα ποσοστά. Οι αυξήσεις των επιδοτήσεων των επιτοκίων στο 50% να ισχύουν όχι μόνο για τον εξοπλισμό αλλά και για την υποδομή και την κίνηση όλων ανεξαρτήτως των πλοίων και όχι μόνο εκείνων που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων σε απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες περιοχές.

Καθεστώς ενισχύσεων για την κατάρτιση των ναυτικών. Οι επιδοτήσεις θα πρέπει να περιλάβουν την πρακτική εξάσκηση όχι μόνο του πρώτου εξαμήνου αλλά και του δεύτερου. Να σημειωθεί ότι για κάθε δόκιμο, την περίοδο 1997-1999 (για την οποία υπάρχουν στοιχεία) η επιβάρυνση ήταν 734 Ευρώ για το 1997, 763 Ευρώ για το 1998 και 792 Ευρώ για το 1999. Συνολικά από το 1997 έως και το 2001 εκπαιδεύθηκαν περίπου 3 χιλιάδες δόκιμοι αξιωματικοί μηχανής και γέφυρας.

Αποζημιώσεις για την ανάληψη υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας: Να σταματήσει η τακτική του κρατικού παρεμβατισμού με την οποία η πολιτεία υποχρεώνει τις εταιρείες να προσεγγίζουν τα σκάφη τους σε «άγονα» νησιά τη στιγμή που η συγκεκριμένη μορφή εξυπηρέτησης θα πρέπει να επιδοτείται. Το Υ.Ε.Ν. με το νέο θεσμικό πλαίσιο εάν και επαγγέλλεται την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, εν τούτοις, με το Γενικό δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, συνεχίζει να εφαρμόζει τη πολιτική του παρεμβατισμού με τη μορφή της υποχρέωσης των εταιρειών να προσεγγίζουν τα νησιά με μικρό επιχειρηματικό ενδιαφέρον<sup>71</sup>.

### **3.2. Κρατική εποπτεία και γενικοί όροι:**

► Η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τελεί υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου.

► Το κράτος, οι οργανισμοί διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων και οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού, μεριμνούν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την λειτουργία των λιμένων, καθώς και για την εξασφάλιση υπό συνθήκες ελεύθερου και υγιούς ανταγωνισμού της παροχής ασφαλών, σταθερών, αξιόπιστων και ποιοτικών θαλάσσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, της προστασίας των συμφερόντων του επιβατικού κοινού, της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών, της συνοχής του νησιωτικού χώρου και της εδαφικής συνέχειας της χώρας.

► Οι οργανισμοί διοίκησης και διαχείρισης των λιμένων ανακοινώνουν μέχρι 31 Δεκεμβρίου τα εγκεκριμένα τιμολόγια, τα οποία αφορούν την παροχή υπηρεσιών στα πλοία και τα οποία ισχύουν για την δρομολογιακή περίοδο του επόμενου έτους.

► Τα επιβατηγά και τα οχηματαγωγά, επιβατηγά ή φορτηγά πλοία δρομολογούνται σε γραμμή ή γραμμές, ενταγμένες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που καλύπτει τους λιμένες όλων των νησιών. Με απόφαση του υπουργού εμπορικής ναυτιλίας διακρίνονται οι δρομολογιακές γραμμές σε κατηγορίες ανάλογα με τις σημαίες τους στις

<sup>71</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Για έναν ανταγωνιστικό Ελληνικό στόλο» Νίκου Μπαρδούνια. Σάββατο 25 Μαΐου 2002.

εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας στη διοικητική διάρθρωσή της, στη διάταξη των λιμένων, τις ειδικές συνθήκες σ' αυτούς και την ανάγκη τακτικής εξυπηρέτησής τους.

► Πλοίο δρομολογημένο σε γραμμή ορισμένης κατηγορίας μπορεί να εξυπηρετεί και λιμένα ή λιμένες, που περιλαμβάνονται σε γραμμή άλλης κατηγορίας.

► Με απόφαση του υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Α.Σ., μπορεί να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες, που ενδιαφέρονται για τη δρομολόγηση πλοίων σε ορισμένη ή ορισμένες γραμμές, υποχρεώσεις, δημόσιας υπηρεσίας. Οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις, όρους που αφορούν τους λιμένες, οι οποίοι επιβάλλεται να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναύλο και τη συνέχιση των πλοίων. Δεν απαιτείται γνώμη του Σ.Α.Σ. για την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν επείγοντες λόγοι κοινωνικής ανάγκης ή εθνικής ασφάλειας και άμυνας.

► Όλα τα θέματα, που αφορούν το προσωπικό των πλοίων, ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από το προσωπικό δεν είναι Έλληνες, πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Τα παραπάνω προβλέπει νομοσχέδιο που έχει δοθεί στην δημοσιότητα από το Υ.Ε.Ν. Το χαρακτηριστικό του είναι ότι δίνει πολλαπλές δυνατότητες παρέμβασης στον υπουργό εμπορικής ναυτιλίας, γεγονός ου προβληματίζει για το εύρος της απελευθέρωσης. Εδώ σημείο προβληματισμού για τους ακτοπλόους είναι και το δικαίωμα που δίνεται στον υπουργό με τη σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) να επιβάλλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες<sup>72</sup>.

### **3.3. Ασφάλεια-Προστασία περιβάλλοντος:**

Η ναυτική ασφάλεια αποτελεί και αυτή μια σημαντική προτεραιότητα του Υ.Ε.Ν. τόσο σε εθνικό επίπεδο, όσο και σε Ευρωπαϊκό, αφού έχουμε την προεδρία. Θα δοθεί έμφαση σε πρωτοβουλίες που θα συμβάλλουν στην

<sup>72</sup> Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ. «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Μηνάς Τσαμόπουλος. Παρασκευή 2 Μαρτίου 2001.

βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και στην υλοποίηση του στόχου για μια ποιοτική ναυτιλία. Ειδικότερα οι προτάσεις οδηγιών που εκτιμάται ότι περιέχει το θεματολόγιο του Υ.Ε.Ν. και τις οποίες θα προτείνει και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά την ασφάλεια είναι:

- Η πρόταση οδηγίας για την ασφάλεια και την ευστάθεια των επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων (safety/stability).
- Οι προτάσεις οδηγιών που θα αφορούν τη λήψη μέτρων ασφάλειας (security measures) στα επιβατηγά πλοία για την αποτροπή παράνομων ή άλλων έκνομων πράξεων<sup>73</sup>.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η Ελλάδα θεωρείται ως η χώρα που έχει τις πιο αυστηρές προδιαγραφές ασφάλειας για πλοία.

Για την ασφάλεια της ναυτιλίας οι έλληνες ακτοπλόοι δίνουν έμφαση σε θέματα όπως: Την βελτίωση, τον εκσυγχρονισμό και την απόσυρση των παλαιών πλοίων για την αποφυγή ατυχημάτων που θα κοστίσει τόσο σε χάσιμο ανθρώπινων ζωών, όσο και σε μόλυνση των υδάτων. Κάνουν λόγο για συνεχείς επιθεωρήσεις των σωστικών μέσων, αφού βέβαια ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα έτσι ώστε να μειωθεί το κόστους τους, το οποίο έχει αυξηθεί υπέρμετρα. Έμφαση δίνουν και στην εκπαίδευση των ναυτικών, αφού ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει μεγάλο ρόλο στο χειρισμό του πλοίου και στην αποφυγή ατυχημάτων.

#### **3.4. Πλήρωμα: Εκπαίδευση-Σύνθεση:**

Παραδοσιακά η ναυτική μας βιομηχανία εκπαίδευε τους νέους ναυτικούς στην ξηρά για ένα μικρό χρονικό διάστημα και στη συνέχεια εργάζονταν πάνω στο πλοίο προκειμένου να αποκτήσουν εμπειρία και σιγά-σιγά να εξελιχθούν μέχρι και τον βαθμό του πλοιάρχου ή του μηχανικού αν είχαν τα κατάλληλα προσόντα και γνώσεις.

Σήμερα παρά το γεγονός ότι αντιμετωπίζουμε μια σοβαρή κρίση στο ναυτικό δυναμικό της χώρας μας καθώς ο ναυτικός πληθυσμός γερνάει συνεχώς και λιγότεροι νέοι κάνουν καριέρα στη θάλασσα, το ελληνικό κράτος καθιερώνει ένα μονοπωλιακό καθεστώς στη ναυτική εκπαίδευση που

<sup>73</sup> ΤΟ ΒΗΜΑ. «Η Ελληνική προεδρία θα θωρακίσει τη ναυτιλία», Διον. Σταμπόγλη. Κυριακή 16 Ιουνίου 2002.

εμποδίζει το νέο ναυτικό να έχει μια σωστή, γρήγορη και ικανοποιητική εξέλιξη πάνω στο πλοίο.

Σε γενικές γραμμές η σημερινή κατάσταση στη ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας έχει ως εξής.<sup>74</sup>

Εικάζεται ότι οι Α.Ε.Ν. ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, αλλά η φοίτηση διαρκεί 22,5 μήνες, ενώ στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πατρίδα μας, η πανεπιστημιακή εκπαίδευση προβλέπει σπουδές τεσσάρων τουλάχιστον ετών, μέχρι 6 το περισσότερο. Για να φθάσει ή έστω να προσεγγίσει –τώρα, τα προβλεπόμενα -3 κατ' ελάχιστο όριο- έτη σπουδών η φοίτηση στις Α.Ε.Ν. συνυπολογίζεται και σε θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών. Αυτή όμως αποτελεί καθαρά πρακτική -επαγγελματική εκπαίδευση. Αυτό έχει ως συνέπεια, να προσελκύει πολλούς νέους που επιθυμούν να απαιτήσουν ένα τίτλο σπουδών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ως προσόν διορισμού, αλλά δεν επιθυμούν να ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία<sup>75</sup>.

Εννιά στους δέκα απόφοιτους των Α.Ε.Ν. δεν ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα και το κράτος έχει καταργήσει τα ιδιωτικά ναυτικά σχολεία που ήταν φυτώριο στελεχών του εμπορικού ναυτικού. Είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που έχουμε κλείσει την πόρτα της επαγγελματικής εκπαίδευσης.

Ένα πλέγμα από συντεχνιακά μικροσυμφέροντα και κρατικά μονοπώλια τροχοπεδίζουν σταθερά τη ναυτική εκπαίδευση. Κι όλα αυτοί την ώρα που η Ευρωπαϊκή Ένωση απαγορεύει τα μονοπώλια και αναγνωρίζει την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας ως προϋπόθεση για τον υγιή ανταγωνισμό.

Ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα είναι η προέγκυση και η διατήρηση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η νεολαία και ο μέσος Έλληνας γενικά αγνοεί τη σημασία, το εθνικό μεγαλείο της ναυτιλίας μας και τις απεριόριστες ευκαιρίες που παρέχει σε αυτούς που έχουν φιλοδοξίες και διάθεση για προκοπή.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν αυτό που αποκαλούμε πληγή της ναυτιλίας μας δηλαδή την δύσκολη προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την μεγάλη διαρροή απ' αυτό όταν ολοκληρώσουν τις σπουδές τους.

<sup>74</sup> ΕΛΝΑΒΙ. Συνέντευξη του εφοπλιστή και προέδρου του Πειραιϊκού Κέντρου Εκπαίδευσης κ. Σπύρου Ραντι

<sup>75</sup> Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, οικονομική: «Παγόβουνο» για τη ναυτιλία το εκπαιδευτικό κατεστημένο». Δημήτρη Καπράνου Κυριακή 24 Νοεμβρίου 2002

Θλιβερή συνέπεια, η μεγιστοποίηση του κόστους, ελαχιστοποίηση του αποτελέσματος και εξαφάνιση της ανταγωνιστικότητας.

Ενώ προκειμένου να σταματήσουμε την αποφυγή των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα και να επιτύχουμε την άρτια εκπαίδευση τους, θα πρέπει να ληφθούν κάποια μέτρα. Στο στόλο των 4.000 ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων, δεκάδες χιλιάδες αλλοδαποί σπέρνουν σήμερα τις ελπίδες τους κι εμείς καλλιεργούμε τους αυριανούς ανταγωνιστές μας. Εκατομμύρια δολάρια πάνε σε ξένες τσέπες, την ίδια ώρα που η νεολαία μιλάει για αδιέξοδα. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να λειτουργήσουν ξανά οι επαγγελματικές σχολές παραγωγής στελεχών εμπορικού ναυτικού. Όσο πιο νέος μπει ο ναυτικός στο επάγγελμα, τόσο καλύτερη καριέρα και εξέλιξη θα έχει στο μέλλον. Τέσσερα χρόνια στις δημόσιες Α.Ε.Ν. σήμερα οι νέοι μας διδάσκονται άσκοπα αντικείμενα τα οποία δεν είναι χρήσιμα στα πρώτα βήματα της καριέρας του πάνω στο πλοίο.

Λειτουργούν στον Πειραιά σοβαρά και άρτια εξοπλισμένα ιδιωτικά ναυτικά σχολεία, υπό ξένη όμως σημαία, διότι το ΥΕΝ αρνείται με πείσμα να τα αναγνωρίσει<sup>76</sup>.

Με το σχέδιο νόμου δημιουργείται Κλάδος Ναυτικής Εκπαίδευσης στο Υπουργείο Ναυτιλίας και προβλέπεται η εγκατάσταση προσομοιωτών σε όλες τις δημόσιες σχολές. Βεβαίως, όταν εν έτη 2003 ομολογούμε ότι στις σχολές Α.Ε.Ν. δεν υπάρχουν προσομοιωτές, μπορεί εύκολα να αντιληφθεί κανείς την κατάσταση στην οποία έχει πέσει η ναυτική εκπαίδευση. Επίσης προβλέπεται η δημιουργία «μεταπτυχιακού» Τμήματος στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, βελτιώνοντας την εικόνα της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης<sup>77</sup>.

Πέρα όμως από την εκπαίδευση των ναυτικών μας, ένα άλλο σοβαρό θέμα που απασχολεί την ελληνική ναυτιλία, όσον αφορά το πλήρωμα της, είναι η σύνθεση του και η καλύτερη αξιοποίησή του. Υπάρχει παρακώλυση χρησιμοποίησης πληρωμάτων Ε/Γ πλοίων σε εργασίες συντήρησής τους. Υπεύθυνοι των συνεργείων των επισκευαστικών μονάδων Περάματος, συνεπικουρούμενοι και από τα εκεί Λιμενικά Όργανα, εμποδίζουν ναυτικούς που είναι ναυτολογημένοι σε επισκευαζόμενα εκεί Ε/Γ πλοία να ασχοληθούν με εργασίες συντήρησης στους χώρους του καταστρώματος και του

<sup>76</sup> ΕΛΝΑΒΙ. Συνέντευξη του εφοπλιστή και προέδρου του Πειραιϊκού Κέντρου Ναυτικής Εκπαίδευσης κ. Σπύρου Ράντι.

<sup>77</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Πρωθείται στη Βουλή το σχέδιο νόμου για την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Δημήτρη Καπράνου. 6 Δεκεμβρίου 2002.

μηχανοστασίου. Οι ακτοπλόοι παρακαλούν τις Λιμενικές Αρχές να σταματήσουν να εμποδίζουν την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε εργασίες συντήρησης επισκευαζόμενων πλοίων<sup>78</sup>.

Τέλος, όσον αφορά την σύνθεση του πληρώματος, σε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., ο κρατικός παρεμβατισμός περιορίζεται στη σύνθεση του προσωπικού ασφαλείας ενώ το υπόλοιπο πλήρωμα καθορίζει ο πλοιοκτήτης ανάλογα με τις υπηρεσίες που θέλει να προσφέρει. Οι ακτοπλόοι όμως παραπονούνται γιατί σήμερα υπάρχουν πλοία στην ακτοπλοΐα με εντελώς αυτοματοποιημένο μηχανοστάσιο που υποχρεώνονται να διατηρούν χωρίς ουσιαστικά να απασχολούν στη μηχανή 20 μέλη του πληρώματος και ακόμη πλοία χωρίς κουζίνα με την υποχρέωση να απασχολούν μαγειρούς<sup>79</sup>.

### 3.5. Ναύλοι:

~~Νέες αυξήσεις στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων που ταξιδεύουν με τα πλοία της ακτοπλοΐας θα πρέπει να αναμένονται μετά την είσοδο του κλάδου στο νέο απελευθερωμένο καθεστώς, υπό το οποίο οι τιμές των εισιτηρίων, εκτός από την τουριστική θέση, θα διαμορφώνονται πλέον ελεύθερα.~~

~~Υπάρχει ωστόσο ένα πλαφόν στα επίπεδα των αυξήσεων που μπορούν να επιβληθούν μεταξύ των πλοίων νέας τεχνολογίας και των συμβατικών πλοίων κλασικού τύπου, με την πλάστιγγα να γέρνει υπέρ των νεότερης ηλικίας επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, για τα οποία τα επίπεδα αυξήσεων είναι ιδιαίτερος ενισχυμένα συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα επίπεδα των αυξήσεων που μπορούν να εφαρμοσθούν σε πλοία μεγαλύτερης ηλικίας.~~

Ο ανταγωνισμός και οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι τα σημεία που θα καθορίσουν το ύψος των αυξήσεων που θα επιβληθούν στα εισιτήρια των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων την επόμενη περίοδο, σύμφωνα με τις αναλύσεις σημαντικών παραγόντων της ακτοπλοϊκής αγοράς. Με βάση το σκεπτικό αυτό, που σημειωτέον περιγράφει μια ιδανική κατάσταση, θα υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι τιμές των εισιτηρίων θα αυξηθούν σημαντικά.

<sup>78</sup> ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ. «11 προτάσεις για τα 11 αγκάθια της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Τετάρτη, 20 Φεβρουαρίου 2002.

<sup>79</sup> ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ. «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Μέχρι το τέλος του 2001 η προσφυγή στην Ε.Ε. και στο Σ.Τ.Ε. κατά πέντε σημείων οι Έλληνες Ακτοπλόοι. Τρίτη, 4 Δεκεμβρίου 2001.



Θα υπάρξουν όμως και περιπτώσεις κατά τις οποίες ορισμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες, πιεζόμενες από τον ανταγωνισμό, ενδέχεται να υποχρεωθούν σε επιδότηση των εισιτηρίων με μειώσεις των τιμών των ναύλων σε επίπεδα χαμηλότερα από τα σημερινά.

Στην παρούσα φάση το μόνο βέβαιον είναι ότι οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων θα αυξηθούν αμέσως κατά 7,4% καθώς πρόκειται για τη δεύτερη δόση αύξησης που είχε αποφασισθεί από το Υ.Ε.Ν. με βάση το παλαιό καθεστώς ύψους 4,4%, στην οποία θα πρέπει να συνυπολογισθεί και μια επιπλέον αύξηση ύψους 3% που αφορά τον επίναυλο που θα χρησιμοποιηθεί ως προίκα για την επιδότηση των γραμμών δημόσιου συμφέροντος<sup>80</sup>.

Ακόμη σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα ενδιαίτησης επιβατών και καθορισμού επιβατών επιβατηγών πλοίων που ήδη έχει προωθηθεί στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία καθιερώνεται από 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2002 η υποχρέωση διάθεσης 30% των θέσεων σε επιβάτες που πληρώνουν εισιτήρια οικονομικής θέσης, έστω και αν οι καμπίνες που χρησιμοποιούν είναι καμπίνες διακεκριμένων θέσεων<sup>81</sup>.

Πέραν της αύξησης αυτής κάθε άλλη πρόβλεψη για νέες αυξήσεις θα πρέπει να θεωρείται, τουλάχιστον επί του παρόντος, παρακινδυνευμένη και αυτό γιατί οι αυξήσεις από εδώ και πέρα είναι μια καθαρά εμπορική απόφαση που θα πρέπει να λάβουν τα επιτελεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών αναλύοντας μια σειρά από σημαντικές παραμέτρους. Η πρώτη σημαντική παράμετρος έχει να κάνει με τη γραμμή αυτή καθαυτή και συγκεκριμένα με τη δυναμικότητα της, τον ανταγωνισμό που εμφανίζει, τον αριθμό των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν και με το ποιας κατηγορίας πλοία την εξυπηρετούν<sup>82</sup>.

Ωστόσο αυξήσεις από 10,91% ως 16,5% στα ναυολόγια κύριων και τοπικών γραμμών (για επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα) διαμορφώνει το νέο σύστημα, το οποίο προτάθηκε από την **Ειδική Επιτροπή στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.)** το οποίο συνεδρίασε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λάμπρου Λαμπρόπουλου και γνωμοδότησε

<sup>80</sup> ΤΟ ΒΗΜΑ. «Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα φέρει αυξήσεις των εισιτηρίων Γ. Σκορδίλη. Κυριακή 3 Νοεμβρίου 2002.

<sup>81</sup> ΚΕΡΔΟΣ. ΝΑΥΤΙΛΙΑ «Παγκόσμια πρωτιά του Ελληνόκτητου στόλου. Παρασκευή 15 Νοεμβρίου 2002, σελ. 53.

<sup>82</sup> ΤΟ ΒΗΜΑ. «Η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα φέρει αυξήσεις των εισιτηρίων» Γ. Σκορδίλη. Κυριακή 3 Νοεμβρίου 2002.

θετικά (όπως και η Γ.Ε.Α.Σ.) επί του προταθέντος πορίσματος για το ναυολόγιο της ακτοπλοΐας. Ειδικότερα και βάσει των παραδοχών του νέου μαθηματικού μοντέλου, τα ναυολόγια προτείνεται να διαμορφωθούν κατά προορισμό. Οι ποσοστιαίες μεταβολές μεταξύ του παλαιού και νέου συστήματος οδηγούν στις ακόλουθες μεταβολές:

- α. Ναυολόγια επιβατών κυρίων γραμμών (-34% έως + 43%) με μέσο όρο 16,38%.
- β. Ναυολόγια επιβατών τοπικών γραμμών (-94% έως 94%) με μέσο όρο 16,50%.
- γ. Ναυολόγια Ι.Χ. οχημάτων κύριων γραμμών με μέσο όρο 13,6%.
- δ. Ναυολόγια Ι.Χ. οχημάτων τοπικών γραμμών με μέσο όρο 10,91%<sup>83</sup>.

Οι αυξήσεις αυτές όμως δεν θα μπορούν να υπερβαίνουν:

- Στα νεότευκτα πλοία ηλικίας κάτω των 10 ετών το 20% για τους επιβάτες και το 10% για τα αυτοκίνητα.
- Στα ταχύπλοα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία το 20% μόνο για τα αυτοκίνητα, γιατί για τα εισιτήρια των επιβατών στην κατηγορία αυτή δεν προβλέπεται καμία αύξηση πέραν της τιμής που ήδη ισχύει<sup>84</sup>.

Η εφαρμογή του νέου νόμου προβλέπει και συγκεκριμένες εκπτώσεις στους ναύλους, πολλές από τις οποίες όμως, προϋπήρχαν. Εκπτώσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας που κυμαίνονται από 50% έως 100% για τη νέα δρομολογιακή περίοδο 2003-2004 και οι οποίες αφορούν 20 κατηγορίες ανακοινώνει το Υ.Ε.Ν.

Τα κύρια στοιχεία του νέου συστήματος **ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ** επί του ισχύοντος ναυολογίου είναι τα ακόλουθα:

- Διατηρείται ο κοινωνικός του χαρακτήρας, αφού ειδικές κατηγορίες πολιτών τυγχάνουν εξαιρετικών εκπτώσεων (άποροι, πολύτεκνοι, άτομα με ειδικές ανάγκες, συνταξιούχοι κ.τ.ο., 5% έως 100%).
- Καθιερώνεται ειδικός ναύλος με έκπτωση 50% για τους μόνιμους κατοίκους των 83 μικρών νησιών, τα οποία έχουν λιγότερους από 3.100 κατοίκους.

<sup>83</sup> [www.euro2day.com](http://www.euro2day.com) : Ειδήσεις, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ. 12 Απριλίου 2002.

<sup>84</sup> ΤΟ ΒΗΜΑ: η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΘΑ ΦΕΡΕΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ γ. Σκορδίλη. Κυριακή 3 Νοεμβρίου 2002.

- Διατηρούνται όσες εκπτώσεις έχουν καθιερωθεί με νόμους διαχρονικά, μέχρι αναθεωρήσεώς τους.
- Διατηρείται το ειδικό καθεστώς εκπτώσεως για τους συνταξιούχους ναυτικούς.
- Καθιερώνεται εκπτώτικός ναύλος για φοιτητές 50% από 30% που ίσχυε μέχρι σήμερα, από 01.09 έως 30.6.
- Τα παιδιά έως 5 ετών θα ταξιδεύουν δωρεάν, ενώ τα παιδιά ηλικίας από πέντε έως δέκα ετών θα έχουν έκπτωση 50%.
- Διατηρείται το καθεστώς για τους εκπροσώπους των Μ.Μ.Ε.<sup>85</sup>

Έντονες αντιδράσεις στον χώρο των ακτοπλοϊκών εταιρειών έχουν προκαλέσει οι αποφάσεις αυτές. Οι ακτοπλόοι, μάλιστα, απείλησαν ότι θα προσφύγουν στο Συμβούλιο της Επικρατείας υποστηρίζοντας ότι η υποχρέωση εκπτώσεων σε γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης αντιβαίνει τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού<sup>86</sup>.

Επίσης διαφωνούν με την επιβολή του επίναυλου 3% στα εισιτήρια, όπως επίσης ζητούν να καταργηθούν όλες οι υπέρ τρίτων εισφορές που υπάρχουν στους ναύλους και τους επιβαρύνουν<sup>87</sup>.

Η επιβάρυνση αυτή είναι της τάξεως 20% έως και 32%. Ειδικότερα οι ακτοπλόοι ζητούν να καταργηθούν: τα δικαιώματα των φορτοεκφορτωτών για υπηρεσίες που έχουν παύσει προ πολλών ετών να παρέχονται στον επιβάτη, ο φόρος προστιθέμενης αξίας επί των αυτοκινήτων να μειωθεί από 18% σε 8% ώστε να εξομοιωθεί με τον Φ.Π.Α. επί του εισιτηρίου του επιβάτη, να δικαιώματα αποσκευοφορέων, καθώς και τα αχθοφορικά και λεμβουχικά δικαιώματα, αφού πλέον δεν υπάρχουν στο λιμάνι αχθοφόροι και λεμβούχοι<sup>88</sup>.

Τέλος ένα μεγάλο αγκάθι της Ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί το γεγονός ότι μετά την εφαρμογή του νέου νόμου ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να

<sup>85</sup> ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ. ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ. «Εκπτώσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας» Πέμπτη, 31 Οκτωβρίου 2002.

• ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ «Αλλάζει άρδην ο χάρτης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» Νίκου Μπαρδούνια. 1η Νοεμβρίου 2002.

<sup>86</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Φωτιές ανάβει η υποχρεωτική έκπτωση στους ναύλους». Νίκου Μπαρδούνια. 7 Νοεμβρίου 2002.

<sup>87</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: «Αλλάζει άρδην ο «χάρτης» των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών» Νίκου Μπαρδούνια.

1 Νοεμβρίου 2002.

<sup>88</sup> ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: «Η απελευθέρωση βρίσκει τις ακτοπλοϊκές σε ρότες με πολλά μποφόρ» Νίκου Μπαρδούνια. 21 Ιανουαρίου 2003.

ανακοινώνει δημόσια και να πληροφορεί έγκαιρα το κοινό σχετικά με την εκτέλεση των δρομολογίων. Όμως έλλειμμα στην ενημέρωση του επιβατηγού κοινού καταγράφεται αμέσως μετά την εφαρμογή του νέου νόμου για την απελευθέρωση της αγοράς. Τα στοιχεία που πρέπει να ανακοινώνουν, αφορούν κατά βάση τους όρους των δρομολογίων, τις τιμές εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων, τους χρόνους εκτέλεσής τους, αλλά και τις υπηρεσίες που παρέχει το πλοίο<sup>89</sup>.

### **3.6. Λιμενική Υποδομή:**

Έλλειψη της κατάλληλης υποδομής για την ασφαλή υποδομή των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων σε πολλά ελληνικά λιμάνια, όπως προκύπτει και από ειδική μελέτη την οποία με πρωτοβουλία της Ένωσης πραγματοποίησε ο λιμενολόγος καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, κ. Μουτζούρης<sup>90</sup>.

Σε εργοτάξια έχουν μετατραπεί τα περισσότερα από τα δώδεκα εθνικά λιμάνια, στα οποία βρίσκονται εν εξέλιξη μεγάλα έργα βελτίωσης και αναβάθμισης της υποδομής τους, ώστε μετά την ολοκλήρωσή τους να μπορούν να παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, ανταγωνιστικά προς τα υπόλοιπα διεθνή λιμάνια που εντάσσονται στο σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων. Τη «μερίδα του λέοντος», από πλευράς κονδυλίων και έργων, έχουν λάβει τα δυο μεγάλα διευρωπαϊκά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης τα οποία, μαζί με αυτό της Ηγουμενίτσας -με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού- θα σηκώσουν το μεγαλύτερο βάρος στη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων.

**«Ποιοτική Ναυτιλία»:** Η αναγκαιότητα υλοποίησης έργων υποδομής στα λιμάνια της χώρας έγινε κατανοητή στην ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δυστυχώς μόλις τα τελευταία χρόνια, καθώς ο εκσυγχρονισμός της ακτοπλοΐας ανέδειξε την αυπαρξία των λιμενικών υποδομών αλλά και τη δυσλειτουργικότητα αυτών, όπου υπήρχαν. Οι ηγεσίες του Υ.Ε.Ν. μιλώντας για την «ποιοτική ακτοπλοϊκή συγκοινωνία», δεν μπορούσαν να αγνοήσουν, πλέον, την ανάγκη ύπαρξης σύγχρονων λιμενικών υποδομών, οι οποίες θα μπορούσαν να προσφέρουν ασφαλή πρόσδεση και

<sup>89</sup> ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ. «Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν ενημερώνουν το κοινό για τα δρομολόγια και τις τιμές». Γ. Σκορδίλης.

<sup>90</sup> ΚΕΡΔΟΣ. ΝΑΥΤΙΛΙΑ «Παγκόσμια πρωτιά του ελληνόκτητου στόλου» Παρασκευή 15 Νοεμβρίου 2002, σελ. 53.

εξυπηρέτηση τα σύγχρονα σκάφη της ακτοπλοΐας και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους επιβάτες. Και όλα αυτά, βεβαίως, συνδέονται άμεσα με την απελευθέρωση των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών που θα ισχύει από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2004 (από την 1η Νοεμβρίου του 2002 ισχύει μια ελληνική εκδοχή «απελευθέρωσης» των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών) και τη διοργάνωση από την Ελλάδα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Πρώτο, λοιπόν, μέλημα ήταν η μετατροπή των σημαντικότερων λιμανιών σε Ανώνυμες Εταιρείες (Α.Ε.) με την προσδοκία να λειτουργήσουν αποτελεσματικότερα, απαλλαγμένα από τα αρνητικά φαινόμενα της φιλοσοφίας των «ημίμετρων που διέπει ένα δημόσιο Οργανισμό». Σε Α.Ε. μετατράπηκαν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, του Βόλου, της Ραφήνας, του Λαυρίου, της Ελευσίνας, των Πατρών, της Ηγουμενίτσας, της Κέρκυρας και του Ηρακλείου. Οι νέοι, λοιπόν, οργανισμοί Α.Ε. μπορεί στα χαρτιά να λειτουργούν σαν Α.Ε. αλλά στην καθημερινή πρακτική, παρά την καλή διάθεση που υπάρχει από την ηγεσία του Υ.Ε.Ν. οι υπηρεσίες τους αντιμετωπίζουν σαν να είναι ακόμη υφιστάμενες υπηρεσίες τους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλά προβλήματα στην επιχειρηματική ανάπτυξή τους, στην πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού και κατ' επέκταση και στο ρόλο που καλούνται να παίξουν με την μετατροπή τους σε Α.Ε.

Το λιμάνι του Πειραιά προετοιμάζεται για να αντιμετωπίσει την αυξημένη κίνηση επιβατών και οχημάτων αλλά και τις ανάγκες των νέων σύγχρονων πλοίων της ακτοπλοΐας. Έτσι, εν όψει και της Ολυμπιάδας του 2004, έχουν προγραμματισθεί δεκάδες παρεμβάσεις με στόχο να γίνει το λιμάνι πιο σύγχρονο και πιο ανταγωνιστικό. Ειδικότερα:

- Κατασκευή νέων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, στην περιοχή Παλατάκι. Με την κατασκευή του έργου θα δημιουργηθούν 3 νέες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων, αυξάνοντας τη δυναμικότητα των κρουαζιερόπλοιων του λιμανιού κατά 30%.
- Κατασκευή νέου σύγχρονου δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης. Το έργο έχει στόχο να δημιουργηθούν οι υποδομές που θα είναι επαρκείς για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων της ακτοπλοΐας. Επίσης το έργο περιλαμβάνει και κατασκευή δικτύου αποχέτευσης ακαθάρτων (Grey-waters) που θα παραλαμβάνει και θα διοχετεύει τα

λύματα τόσο των πλοίων, όσο και των κτιρίων στις εγκαταστάσεις του Βιολογικού Καθαρισμού της Ψυτάλλειας.

- Ανάπλαση-αναβάθμιση χερσαίων χώρων
  - Ανακαίνιση-εξωραϊσμός κτιριακών εγκαταστάσεων.
  - Κατασκευή νέων κτιρίων εξυπηρέτησης αναγκών λιμανιού. Αφορά την κατασκευή κτιρίων νέου πυροσβεστικού και πλοηγικού σταθμού.
  - Ξενοδοχείο 5 αστέρων.
  - Σταθμός εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιερόπλοιων στο Παλατάκι.
  - Υπόγειος σταθμός οχημάτων. Αφορά στην κατασκευή διώροφου υπόγειου χώρου στάθμευσης 700 θέσεων, στην περιοχή Εκθεσιακού Κέντρου Ο.Λ.Π.
  - Έργα στην Ακτή Βασιλειάδη για την εξυπηρέτηση ακτοπλοΐας.
- 
- Εκβάθυνση του λιμανιού.
  - Δημιουργία νέων θέσεων πρόσδεσης στην περιοχή των μόνιμων δεξαμενών.
  - Μετατροπή κτιρίων αποθηκών Ηετιώνειας Ακτής σε σύγχρονο εμποροναυτιλιακό κέντρο.

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που αναμένεται να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στην προώθηση των εμπορευμάτων προς τα Βαλκάνια και σε χώρες της Βόρειας Ευρώπης, γίνεται επίσης σειρά έργων με στόχο τον εκσυγχρονισμό του και την ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες αλλά και τους επιβάτες. Ειδικότερα:

- Κατασκευή ανοικτού υπόστεγου και αποθήκης αποσυσκευασίας εμπορευματοκιβωτίων.
- Επέκταση 6ης προβλήτας
- Αναβάθμιση λιμενικών υποδομών και οδοποιίας.
- Επιβατικός σταθμός μεταξύ προβλητών I και II.
- Σύνδεση λιμανιού με εθνικό δίκτυο.
- Σύνδεση λιμανιού με σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το νέο πλαίσιο λειτουργίας για την ακτοπλοΐα, αλλά και η ανάγκη να ενταχθούν τα λιμάνια στο σύστημα μεταφορών εμπορευμάτων, διεκδικώντας

μια πιο ανταγωνιστική θέση από τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου, υποχρέωσαν την πολιτεία να προγραμματίσει την κατασκευή έργων υποδομής και σε όλα τα λιμάνια Α.Ε. σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία κατά την τετραετία 2002-2006. Θα χορηγηθούν περισσότερα από 570 εκατομμύρια Ευρώ για να βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές των δέκα λιμανιών Α.Ε. όπως επίσης και οι υπηρεσίες που προσφέρουν<sup>91</sup>.

### **3.7. Χρονικοί Περιορισμοί:**

**Μείωση του ορίου ηλικίας για απόσυρση:** Η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ε.Ε. που επιβάλλει όριο ηλικίας για την απόσυρση τα 35 έτη που έως το 2008 θα μειωθεί σταδιακά στα 30 έτη. Το όριο απόσυρσης μέχρι το έτος 2005 είναι 35 ετών και από εκεί και πέρα μειώνεται σταδιακά στα 34 έτη την 31 Δεκεμβρίου 2006, στα 32 έτη την 31 Δεκεμβρίου 2007 και στα 30 έτη την 31 Δεκεμβρίου 2008, ενώ μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει 30 έτη. Η μείωση του ορίου ηλικίας για την απόσυρση από τα 35 στα 30 έτη θα είναι καταστροφική για την ελληνική ακτοπλοΐα για τους εξής λόγους:

**Α.** Ανατρέπει τους οικονομικούς προγραμματισμούς των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων αφού οι περισσότερες προχώρησαν σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού και ανανέωση του στόλου τους με ορίζοντα εκμετάλλευσης την 35ετία με βάση την οποία υπολογίστηκαν τόσοι οι οικονομικές υποχρεώσεις που ανέλαβαν όσο και οι απαραίτητες αποσβέσεις.

**Β.** Από το 1998 άρχισε να συνεχίζεται σύμφωνα με σχετικό χρονοδιάγραμμα, η προσαρμογή των υπάρχοντων πλοίων στην Κοινοτική Οδηγία 98/18/Ε.Κ./21-3-98 (EUROSOLAS) για την οποία έχουν δαπανηθεί και δαπανώνται σημαντικά ποσά (υπολογίζεται ότι η προσαρμογή κάθε πλοίου απαιτεί τουλάχιστον τρία εκατομμύρια δολάρια).

Για τις εταιρείες που προέβησαν στις απαιτούμενες εκτεταμένες προσαρμογές στα πλοία τους που είναι ηλικίας 27 ετών και άνω η μείωση του ορίου ηλικίας για την απόσυρση δεν είναι απλά καταστροφική αλλά κυριολεκτικά τις εξαφανίζει.

<sup>91</sup> Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. «Επιχείρηση αναβάθμισης των λιμανιών». Νίκου Μπαρδούνια. Σάββατο 16 Νοεμβρίου 2002.

Επισημαίνεται ότι η αντικατάσταση του μεγάλου αριθμού πλοίων που θα απομακρυνθούν με την μείωση του ορίου απόσυρσης δεν μπορεί να γίνει λόγω του πολύ μεγάλου κόστους των νέων κατασκευών.

Γ. Οξύτερο απ' όλα θα είναι το πρόβλημα για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών οι οποίες, κατά κανόνα, χρησιμοποιούνται για ευνόητους λόγους (λιμενική υποδομή, οικονομικότερα, μικρότερα) τα υπάρχοντα παλαιά πλοία.

**Διάρκεια απασχόλησης του πλοίου:** Η απαίτηση της 10μηνιας απασχόλησης των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων είναι και άδικη και παράλογη, διότι τα πλοία υποχρεώνονται να εκτελούν ανελλιπώς και τους περισσότερους μήνες με μηδαμινό μεταφορικό έργο τα δρομολόγια τους, ενώ το ίδιο μεταφορικό έργο θα μπορούσε να καλυφθεί χωρίς κανένα πρόβλημα με λιγότερα πλοία<sup>92</sup>.

Γι' αυτό οι εταιρείες προτείνουν να εφαρμοσθεί η 4μηνια ακινησία των πλοίων για όσες διαθέτουν στη γραμμή περισσότερα πλοία.

**Έκτακτη δρομολόγηση:** Με τη δυνατότητα, που έχει ο Υπουργός Ε.Ν., με τη διάταξη των έκτακτων δρομολογήσεων με γενικόλογες προϋποθέσεις στις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης, καθώς και στις γραμμές που έχουν μισθωθεί μετά από διαγωνισμό, όταν μάλιστα αυτές γίνουν κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, προκαλείται αθέμιτος ανταγωνισμός στα πλοία τα οποία δέχτηκαν να δρομολογηθούν στην συγκεκριμένη γραμμή<sup>93</sup>.

<sup>92</sup> ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ: ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ: Μέχρι το τέλος του 2001 η προσφυγή στην Ε.Ε. και στο ΣτΕ κατά πέντε σημείων οι Έλληνες Ακτοπλόοι. Τρίτη 4 Δεκεμβρίου 2001.

<sup>93</sup> ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ «Συγκρατημένη αισιοδοξία από την απελευθέρωση δρομολογίων» Τρίτη, 29 Οκτωβρίου 2002.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### 4. Ακτοπλοϊκές Εταιρείες:

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί γίνεται μελέτη των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών του κλάδου **ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε., ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ Α.Ε., ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.**, όπου παρουσιάζονται οι ενέργειές τους για την αντιμετώπιση του ανταγωνιστικού κλίματος που φέρει η άρση του sabotage και γενικότερα η εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα.

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί σήμερα έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος αναπτύσσεται διαρκώς παρουσιάζοντας υψηλή κερδοφορία. Η Ελληνική Ναυτιλία επί σειρά δεκαετιών παραμένει στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, προσδίδοντας κύρος και προβάλλοντας τη χώρα μας παγκοσμίως.

Οι κυριότερες επιχειρήσεις που απαρτίζουν τον κλάδο είναι είκοσι μία (21). Ο πίνακας που ακολουθεί δίνει τα **βασικά χαρακτηριστικά** των εταιριών αυτών:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
Κυριότερες Επιχειρήσεις του Κλάδου

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΠΛΟΙΑ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕ	13	ΧΙΟΝΗ
ΑΝΕΚ Α.Ε.	1.300	ΑΠΤΕΡΑ ΛΑΤΩ ΛΙΣΣΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟ ΚΑΝΤΙΑ ΑΡΚΑΔΙ ΠΡΕΒΕΛΗ ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΚΡΗΤΗ Ι ΚΡΗΤΗ ΙΙ ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ OLYMPIC CHAMPION ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ
ΑΝΕΜ Α.Ε	14	

ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.	60	ΣΟΦΙΑ ΣΦΑΚΙΑ ΝΕΠΤΟΥΝΕ ΣΑΜΑΡΙΑ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΣΕΛΙΝΟ
ΑΝΕΝ Α.Ε.	30	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ
ΑΦΟΙ ΜΗΝΙΩΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΠΕ	12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ
ΑΦΟΙ ΜΗΝΙΩΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕ	8	ΨΑΡΑ
BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	5	BLUE STAR I BLUE STAR II BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ
ΒΕΡΩΝΗΣ ΣΑΝ ΛΑΙΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΕ	15	ΔΗΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ
Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	705	ΜΙΛΕΝΑ ΝΤΑΛΑΝΙΑ ΡΟΔΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ ΡΟΜΙΑΝΤΑ ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ JET FERRY I
DOLPHIN SEA LINES	Ο.Δ.	ΔΕΛΦΙΝΙ I ΔΕΛΦΙΝΙ II ΔΕΛΦΙΝΙ V ΔΕΛΦΙΝΙ XXII ΔΕΛΦΙΝΙ XXX
ΔΑΝΕ Α.Ε.	286	ΙΑΛΥΣΟΣ ΡΟΔΟΣ ΠΑΤΜΟΣ
ΔΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	163	ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ
MINOAN FLYING DOLPHIN ANE	3.000	42 πλοία συμβατικής τεχνολογίας, 36 ταχύπλοα νέας τεχνολογίας.
ΜΙΝΩΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΑΝΕ	1.123	ΠΑΣΙΦΑΗ ΙΚΑΡΟΣ ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ ΑΡΕΤΟΥΣΑ ΔΑΙΔΑΛΟΣ ΕΛ. ΓΚΡΕΚΟ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΖΙΑΣ Ν.Ε.	30	ΜΥΡΙΝΑ ΕΞΠΡΕΣ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ Α.Ε.	19	ΝΗΣΟΣ ΚΑΛΥΜΝΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.	555	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΑΛΚΑΙΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΣΑΦΦΩ ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε.	38	ΣΥΜΗ I ΣΥΜΗ II ΑΙΓΛΗ
ΣΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ.	15	ΑΡΣΙΝΟΗ

ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	800	BLUE ISLAND BLUE HORIZON BLUE SKY BLUE BRIDGE BLUE GALAXY BLUE SUN ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ BLUE STAR JET I BLUE STAR JET II ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ I ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΡΥ II
-------------------------------------	-----	--

Ο κλάδος χαρακτηριζόταν από την κρατικά ελεγχόμενη εισόδο ανταγωνιστών στην αγορά, από το υψηλό κόστος εισόδου που οφειλόταν στο τέλος χορήγησης των αδειών σκοπιμότητας και από τους κρατικά ελεγχόμενους ναύλους. Το γεγονός αυτό οδηγούσε σε μονοπωλιακές καταστάσεις στην ελληνική αγορά κάτι το οποίο επιδιώκεται να καταργηθεί και αναγκάζει τις ελληνικές εταιρείες σε αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό.

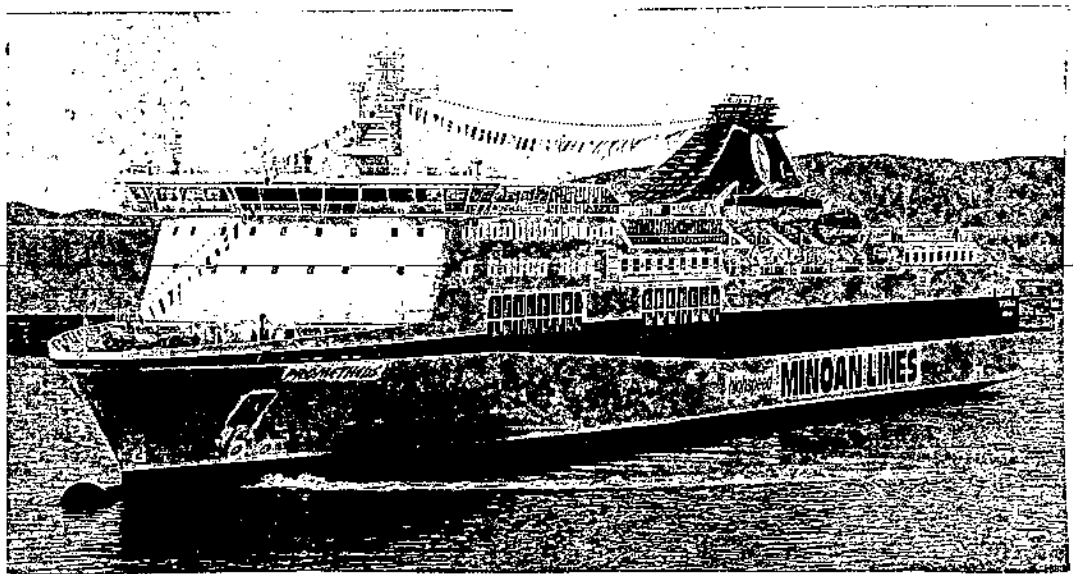
Προκειμένου οι εταιρείες να αντεπεξέλθουν στο ανταγωνιστικό κλίμα προβαίνουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, σε συνδυασμό με τη διάρκεια του ταξιδιού και την τιμή του εισιτηρίου, η οποία μπορεί στις γραμμές του εσωτερικού να μην ήταν ανταγωνιστική μέχρι σήμερα, λόγω του ελέγχου του κράτους, όμως αναμένεται αλλαγή με την άρση του cabotage που τείνει να εφαρμοστεί. Ενώ υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός στις διεθνείς γραμμές, όπου η τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας καθορίζεται ελεύθερα από την ίδια. Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι η διαφημιστική δαπάνη των επιχειρήσεων του κλάδου είχε παρουσιάσει μείωση εξαιτίας του ότι το κόστος είναι μεγάλο και η παροχή υπηρεσιών των εταιρειών ήταν παρόμοια, όμως και αυτό σήμερα έχει μεταβληθεί.<sup>94</sup>

Στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου. Αυτές είναι: "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.", "ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.", "ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.", "ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε.", "SUPERFAST".

<sup>94</sup> ICAP: Κλαδική Μελέτη – "Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία" – Νοέμβριος 2000



# MINOAN LINES



## 4.1. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.

### 4.1.1. Επωνυμία:

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 25/05/1972 (ΦΕΚ 939) με την επωνυμία "ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία" και το διακριτικό τίτλο MINOAN LINES. Η δραστηριοποίηση της στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1974 με την δρομολόγηση του πρώτου πλοίου F/B MINOS στη γραμμή Πειραιά – Ηράκλειο. Η εταιρεία έχει έδρα το Δήμο Ηρακλείου Κρήτης (25<sup>ης</sup> Αυγούστου 17, τηλ.:2810-330301) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών με αριθμό 11314/06/B/86/13. Η διάρκεια της έχει ορισθεί μέχρι το 2025, με δυνατότητα παράτασης.<sup>95</sup>

### 4.1.2. Ιστορικό:

**1972:** Στις 25 Μαΐου, με ιδρυτικό κεφάλαιο 40.000.000 δρχ. μπαίνουν οι βάσεις για την ίδρυση της μεγαλύτερης ναυτιλιακής εταιρείας.

**1974:** Οι Μινωικές Γραμμές μπαίνουν δυναμικά στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αποκτάται το F/B Μίνως και στις 5 Ιουλίου πραγματοποιεί το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο. Η θαλασσοκρατία των Μινωικών Γραμμών έχει μόλις αρχίσει.

**1976:** Το δεύτερο πλοίο της εταιρείας το ταχύτατο και σύγχρονο F/B Αριάδνη δίνει το στίγμα του δυναμισμού των Μινωικών Γραμμών. Τα καθημερινά δρομολόγια από και προς την Κρήτη είναι πλέον γεγονός.

**1978:** • Το F/B Κνωσός μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς.

• Το F/B Μίνως αρχίζει δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς – Χανιά. Τα δύο κύρια κρητικά λιμάνια συνδέονται πια ουσιαστικά με την ηπειρωτική Ελλάδα.

**1981:** Το μεγάλο βήμα των Μινωικών Γραμμών. Η εταιρεία βάζει πλώρη για τη διεθνή αγορά. Το F/B Ελ. Γκρέκο των Μινωικών Γραμμών ξεκινά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα – Ανκόνα, ανοίγοντας νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες.

<sup>95</sup> MINOAN LINES: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000 σελ.11

**1985:** Με εδραιωμένη τη θέση τους στη ναυτιλιακή αγορά οι Μινωικές Γραμμές αρχίζουν πλέον την ανανέωση του στόλου τους. Ένα νέο F/B, το **Φαιστός**, έρχεται να αντικαταστήσει το **F/B Μίνως**.

**1986:** Οι Μινωικές Γραμμές επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους. Το Ro Ro **Αγία Γαλήνη** που δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιά, δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων, ψυγείων, βυτιοφόρων και εύφλεκτων υλικών με τον πιο σίγουρο και ασφαλή τρόπο.

**1987:** Η γραμμή Πάτρα – Ανκόνα γίνεται "διπλή". Η διαρκώς αυξανόμενη προτίμηση του επιβατικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές επιβάλλει στην εταιρεία τη δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου, του **F/B Φαίδρα** ( ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού πλοίου ).

**1988:** Το τρίτο πλοίο των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πάτρα – Ανκόνα είναι γεγονός.

Το **F/B Κίνγκ Μίνως** κάνει ακόμα πιο πλούσια τα δρομολόγια για την Ιταλία και οι Μινωικές Γραμμές βάζουν πλώρη για την κορυφή.

**1990:** • Μια ακόμα πρωτιά για τις Μινωικές Γραμμές. Δρομολογείται το **F/B Αριάδνη** στη γραμμή Ελλάδα – Ιταλία – Τουρκία ενώνοντας έτσι τα παράλια της Ιωνίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη.

• Το υπερσύγχρονο **F/B Ν. Καζαντζάκης** μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς και οι Μινωικές Γραμμές θέτουν νέα standards ποιότητας στη γραμμή αυτή.

**1991:** Για μια ακόμη φορά οι Μινωικές Γραμμές αλλάζουν τα δεδομένα στην επιβατηγό ναυτιλία με το νέο υπερσύγχρονο **F/B Δαίδαλος** που δρομολογείται στις διεθνείς γραμμές Πάτρας – Ανκόνας. Την ίδια επίσης χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ενώνουν και την Κρήτη με την Ανκόνα και τη Δυτική Ευρώπη με το ανανεωμένο **F/B Ελ. Γκρέκο**.

**1992:** Τη χρονιά αυτή οι Μινωικές Γραμμές πρωτοπορούν ακόμα μια φορά, μειώνουν το χρόνο για την Ιταλία στις 24 ώρες. Το νέο και υπερσύγχρονο **F/B Ερωτόκριτος** κάνει πιο άνετο και πιο γρήγορο το ταξίδι, ενώ με τη νέα υπηρεσία **Camping on board** που πρώτες οι Μινωικές Γραμμές προσφέρουν, δίνουν μια επιπλέον δυνατότητα σε επιβάτες που ταξιδεύουν με το τροχόσπιτο ή το camper τους.

**1993:** Είναι η χρονιά που αρχίζει να εφαρμόζεται το πιο φιλόδοξο, για την εταιρεία, επενδυτικό πρόγραμμα. Η ναυπήγηση του πλέον σύγχρονου, σύμφωνα με τις νέες εξελιγμένες προδιαγραφές ασφάλειας, ταχύτητας και πολυτέλειας πλοίου, του **Highspeed Ferry Αρετούσα**, φέρνει τις Μινωικές Γραμμές για μία φορά ακόμη, στην πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων της ελληνικής ναυτιλίας.

**1994:** Οι Μινωικές Γραμμές αποκτούν τη δική τους έδρα. Το ιστορικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ηράκλειο που είχε υποστεί ολοκληρωτική καταστροφή από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περνά στην ιδιοκτησία της εταιρείας όπου και στεγάζει πλέον τη διοίκηση και όλες τις υπηρεσίες των Κεντρικών της Γραφείων.

**1995:** Παραλαμβάνεται το υπερσύγχρονο **Highspeed Ferry Αρετούσα** και γίνεται το ενδέκατο πλοίο αλλά και η ναυαρχίδα του στόλου της εταιρείας. Η Πάτρα και η Ανκόνα απέχουν τώρα, 22 μόνο ώρες! Η πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοίων σε τακτικές γραμμές ανταμείβεται με την αθρόα εμπιστοσύνη και προτίμηση του επιβατικού κοινού.

**1996:** Το επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών "ταράζει" εκ νέου τα νερά της Μεσογείου. Με τα νέα **Highspeed ferries** που παραγγέλλονται, **Ίκαρος** και **Πασίφαη**, με συνολικό ύψος επένδυσης 56 δις. δρχ., ανοίγονται νέοι ορίζοντες για το μέλλον.

**1997:** • Το **H/S/F Ίκαρος** στις 5 Μαΐου καθελκύεται στα νερά Σουηδικών ναυπηγείων και φτάνει στην Ελλάδα μέσα σε κλίμα υπερηφάνειας και ενθουσιασμού.

• Την ίδια χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ιδρύουν από κοινού με άλλους Έλληνες εφοπλιστές και επιχειρηματίες και επιχειρηματίες τη **Minoan Lines Highspeed Ferries**, και αμέσως δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς – Κυκλάδες το υπερσύγχρονο **Catamaran Ferry Highspeed 1** και το **F/B Αριάδνη**.

**1998:** • Νέο ρεκόρ για τις Μινωικές Γραμμές. Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η καθολική συμμετοχή και εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, συμβάλλει στον σχεδιασμό ακόμα πιο φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων.

• Το τρίτο **Highspeed Ferry** της εταιρείας, το **Πασιφάη** παραδίδεται στις Μινωικές Γραμμές και μαζί με τα **H/S/Fs Ίκαρος** και

**Αρετούσα** αντιπροσωπεύουν με 80 δις. δρχ. την μεγαλύτερη επένδυση μέχρι τώρα στην ελληνική ακτοπλοΐα.

- Ένας ακόμα φιλόδοξος στόχος μπαίνει σε εφαρμογή. Τα ταχύτερα, πολυτελέστερα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο αρχίζουν να κατασκευάζονται στην Ιταλία για λογαριασμό των Μινωικών Γραμμών. Τα **Highspeed Ferries, Κνωσός Παλλάς και Φαιστός Παλλάς** θα μειώσουν την ταχύτητα από τον Πειραιά στο Ηράκλειο σε 6 μόνο ώρες!!!

- Οι φιλοδοξίες όμως της εταιρείας " δεν βρίσκουν λιμάνι ". Δύο ακόμα ταχύτατα **Highspeed Ferries** για τις γραμμές της Αδριατικής παραγγέλλονται στην Ιταλία. Σχεδιαστής τους; Το διάσημο αρχιτεκτονικό γραφείο " De Jorio ".

- Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει ακόμα δυο **Highspeed Ferries**. Τα **Ro-Rax Ferries** που παραγγέλλονται στο ναυπηγείο **Samsung** της Ν. Κορέας θα είναι σε θέση να αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων!!!

- Οι Μινωικές Γραμμές όμως μεγαλώνουν ακόμη πιο πολύ. Αποκτούν το 70% της εταιρείας **Ceres Hydrofolis** και διευρύνουν τη στρατηγική τους ανάπτυξη.

- Στο τέλος του 1998 επιβεβαιώνεται για μια φορά ακόμη η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές αφού σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου από τους υφιστάμενους μετόχους αντλούνται 3 δις. δρχ.

**1999:** • Είναι η χρονιά της δημιουργίας μιας νέας μεγάλης εταιρείας. Της **HELLAS FLYING DOLPHINS**, που προκύπτει από την κοινοπραξία **CERES HYDROFOILS**, της **MINOAN LINES HIGH SPEED FERRIES** και των **ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ**.

- Η **AIR GREECE** και η **AEGEAN AIRLINES** συνεργάζονται και δημιουργούν τη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα.

- Η στιγμή της απογείωσης έχει φτάσει για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ. Μετά τη συνεργασία και τελικά συγχώνευση των δυο αεροπορικών εταιρειών, οι Μινωικές Γραμμές βρίσκονται να έχουν ένα μεγάλο πακέτο των μετοχών της ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας **AIR GREECE**. Έτσι, η δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο επιβατικό κενό αποκτά νέα διάσταση.



- Παραγγέλλεται ένα ακόμη **HIGHSPEED FERRY** στα ναυπηγεία **SAMSUNG** και δύο ακόμη **HIGHSPEED FERRIES** στα Ιταλικά ναυπηγεία **FINCANTIERI**, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος του επενδυτικού προγράμματος από το 1995, σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

**2000:** • Τα πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας μεταφοράς επιβατών από τις Μινωικές Γραμμές πιστοποιούνται πλέον και επίσημα. Η πιστοποίηση κατά ISO 9002 από την Germanischer Lloyd στην Ελλάδα γίνεται πλέον από την επίσημη πολιτεία και αφορά την **Ασφαλή και Ποιοτική Μεταφορά Επιβατών και Οχημάτων δια Θαλάσσης**.

- Καθελκύεται ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Προμηθέας**, από τα ναυπηγεία **Samsung** και παραγγέλλεται ένα ακόμη, με τα ίδια χαρακτηριστικά.

- Παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Κνωσός Παλάς**, ένα από τα πλέον σύγχρονα πλοία στον κόσμο.

**2001:** • Το φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών εξελίσσεται απρόσκοπτα, με την παραλαβή ενός ακόμη νεότευκτου **Highspeed Ferry**, το **Προμηθέας**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα – Κέρκυρα – Ηγουμενίτσα – Βενετία.

- Πωλείται το **F/B N. Καζαντζάκης**, το οποίο εξυπηρετούσε τη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς – Ηράκλειο. Έτσι, ακολουθείται πιστά, το στρατηγικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών που σαν βασικό στόχο έχει την πλήρη ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

- Λίγους μήνες μετά, παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** το αδελφό πλοίο του **Highspeed Ferry Knossos Palace**, το **Festos Palace**. Το τελειότερο δίδυμο της ελληνικής ακτοπλοΐας δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς – Ηράκλειο, παρέχοντας στο επιβατικό κοινό μοναδική πολυτέλεια, υπερσύγχρονες υπηρεσίες και ταχύτητα.

- Μετά την παραλαβή του νεότευκτου πλοίου **Highspeed Ferry Festos Palace**, ανακοινώνεται η στρατηγική συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών της Ιταλίας, **Grimaldi**. Με τη συνεργασία αυτή, οι Μινωικές Γραμμές θα επεκτείνουν την δραστηριότητα τους, πέρα των γραμμών της Αδριατικής, στο χώρο της

Δυτικής Μεσογείου, συνδέοντας τη Δυτική Ιταλία με την Τυνησία σε πρώτη φάση, και στη συνέχεια σε Γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου.

• Η πορεία των Μινωικών Γραμμών προς την επιτυχία συνεχίζεται με την παραλαβή του **Highspeed Ferry Ωκεανός** από τα ναυπηγεία **Samsung**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα Ηγουμενίτσα – Βενετία.<sup>96</sup>

#### **4.1.3. Αντικείμενο εργασιών:**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, κύριος σκοπός της εταιρείας, είναι η αγορά, εκμετάλλευση και πρακτόρευση 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 εταιρεία μπορεί να συμμετέχει σε άλλες εταιρείες με τους ίδιους στόχους και μάλιστα σε εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ίδρυση ή και εκμετάλλευση ξενοδοχείων ή άλλης μορφής ξενοδοχειακής επιχείρησης ή αγορά ή μίσθωση συγκοινωνιακών μέσων χερσαίων ή θαλάσσιων ή για παροχή δημόσιων αεροπορικών μεταφορών καθώς και την ίδρυση και λειτουργία εταιρειών ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης ή τη συμμετοχή σε προϋπάρχουσες και νεοϊδρυόμενες εταιρείες που επιδιώκουν τους αυτούς σκοπούς. Επίσης, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ μπορούν να συμμετέχουν σε επιχειρήσεις που έχουν στόχο την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ δραστηριοποιούνται σήμερα κυρίως στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας (κωδικός Ε.Σ.Υ.Ε.:611) τόσο σε γραμμές του εσωτερικού όσο και σε γραμμές του εξωτερικού, ενώ μέσω των συνδεδεμένων εταιρειών ΜΙΝΟΑΝ CHANGE, ΜΙΝΟΑΝ CRUISES, FORTH net, ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS, ΑΕΓΕΑΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ και ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ έχουν επεκταθεί και σε παρεμφερείς κλάδους μεταφορικών, τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.<sup>97</sup>

<sup>96</sup> [www.minoan.gr/history.asp](http://www.minoan.gr/history.asp)

<sup>97</sup> ΜΙΝΟΑΝ LINES: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ.11

**4.1.4. Στόλος:**

Η εταιρεία έχει υπό την ιδιοκτησία της 9 Ε/Γ - Ο/Γ πλοία με τα εξής τεχνικά χαρακτηριστικά:<sup>98</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
**Ο στόλος της εταιρείας.**

Όνομασία Πλοίου	Μήκος (μ.)	Πλάτος (μ.)	Βύθισμα (μ.)	Ταχύτητα (Κόμβοι)	Αριθμός Επιβατών	Αριθμός Χιλών	Αριθμός ΙΧ.(Μόνο)	Ενδυασμός Φ/Γ & ΙΧ.	Έτος Ναυπήγησης Μετασκευής
ΚΝΟSSOS PALACE	214	26,4	7,1	31,6	2.182	749	600	150/100	2000/2000
IKARUS	200,35	25,8	6,6	27	1.500	700	850	120/90	1998/1998
PASIPHAE	200,35	25,8	6,6	27	1.500	700	850	120/90	1998/1998
ARETIOUSA	177,3	27	6,4	24	1.500	500	850	120/90	1995/1995
N. KAZANTZAKIS	154,99	22,82	6,4	19	1.800	1.040	450	50/90	1972/1990
KING MINOS	154,33	22,82	6,4	19	1.800	1.008	450	50/90	1972/1989
DAEDALUS	143,65	23,82	6,3	20	1.450	798	400	45/110	1973/1991
EL GRECO	144,8	23	6,2	20	1.411	778	400	45/100	1972/1991
AGIA GALINI	128,5	20,53	6,45	17,5	12	12	430	55/125	1973/1973

**4.1.5. Γραμμές:**

Ο στόλος της εταιρείας που αποτελείται από 9 Ε/Γ - Ο/Γ πλοία συνολικής χωρητικότητας 13.155 επιβατών και 5.280 αυτοκινήτων, με δυνατότητα εναλλακτικών φορτώσεων σε Ι.Χ και Φ/Γ οχήματα, δραστηριοποιείται σε γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού. Τέσσερα από τα πλοία δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό εκτελώντας δρομολόγια στις γραμμές Ηρακλείου - Πειραιά και Ηρακλείου - Θεσσαλονίκης (μέσω Κυκλάδων - Σποράδων), ενώ τα υπόλοιπα πλοία δραστηριοποιούνται στο εξωτερικό εκτελώντας δρομολόγια στις γραμμές Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα και Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.<sup>99</sup>

**4.1.6. Υπηρεσίες - προσφορές - διαφήμιση - ποιότητα:**

Οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα πλοία των Μινωικών Γραμμών για να κάνουν το ταξίδι των επιβατών τους, ασφαλή, ευχάριστο και ταχύ είναι: restaurants, reception, χώρους για παιδιά, οικονομικές θέσεις αεροπλάνου,

<sup>98</sup> ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ19

<sup>99</sup> ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000.σελ.18

bars, piano bar, disco, cinema, πισίνα, games, slot machine, video games, internet, τηλεόραση, μουσική, χώρος για κατοικίδια, εμπορικό κέντρο, κιάσκια, fax, medical service κ.τ.λ.

Οι Μινωικές Γραμμές έχουν δώσει μεγάλη σημασία και στον **τομέα της κρουαζιέρας**, ένας τομέας, που αναπτύσσεται με ταχύτατο ρυθμό. Η Εταιρεία πραγματοποιεί μαγευτικά ταξίδια σε διάφορα μέρη του κόσμου σε όλη τη διάρκεια του έτους.

Όσον αφορά τις **τιμές των ναύλων**, η δυνατότητα μείωσης τους δεν είναι εύκολη, έτσι ώστε να γίνουν ανταγωνιστικές. Λόγω των φόρων που πληρώνουν και του μεγάλου κόστους των καυσίμων. Όμως οι Μινωικές Γραμμές προσπαθούν να γίνουν ανταγωνιστικές μέσα από μια σειρά εκπτώσεων που προσφέρουν στους πελάτες τους. **Εκπτώσεις** όπως:

- 30% έκπτωση για τους ναύλους με επιστροφή.
- 20% έκπτωση για παιδιά ηλικίας 4 – 10 ετών. Ενώ παιδιά κάτω των 4 ετών ταξιδεύουν δωρεάν (δρομολόγιο Ελλάδα – Ιταλία).
- Έκπτωση παρέχεται στις γραμμές εσωτερικού για τους φοιτητές και τους ηλικιωμένους.

Οι Μινωικές Γραμμές όπως και οι άλλες ναυτιλιακές εταιρείες για να αντιμετωπίσουν το μεγάλο ανταγωνισμό που αναμένεται με την άρση του cabotage έχουν ξεκινήσει **διαφημιστική εκστρατεία**. Κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες βλέπουμε τα καράβια της minoan lines στην τηλεόραση, ενώ μπορούμε να τα απολαύσουμε και μέσα από την ιστοσελίδα της στο internet. Μ' αυτό τον τρόπο η MINOAN LINES παρουσιάζει την πολυτέλεια των πλοίων της και μας προκαλεί να τη δοκιμάσουμε.<sup>100</sup>

Για την εδραίωση στην Ποιότητα, την Ασφάλεια και τον Σεβασμό στο περιβάλλον οι Μινωικές Γραμμές δρουν:

#### **[Ποιότητα και ασφάλεια]**

→ Ποιοτικότερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, σε συνδυασμό με την ασφάλεια και τη συνέπεια των δρομολογίων.

→ Βελτίωση των συνθηκών διακίνησης, επιβατών και οχημάτων.

Ενώ αυτά πιστοποιούνται και με δυο πιστοποιητικά ποιότητας που έχει λάβει:

<sup>100</sup> MINOAN LINES: Διαφημιστικά Φυλλάδια Εταιρείας.

Πιστοποιητικό ασφάλειας ISM (International Safety Management Code) κώδικας ασφαλούς διαχείρισης, το 1996 από την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων / Υ.Ε.Ν. και από το Νορβηγικό Νηογνώμονα (ΔΝΥ) το (1998) καθώς και πιστοποίηση κατά ISO 9002 από το Γερμανικό Νηογνώμονα το 2000.

### **[Σεβασμός στο περιβάλλον]**

→ Σεβασμός και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, με συνεχείς ελέγχους και σχολαστική τήρηση των Διεθνών Διατάξεων (MARPOL).

→ Διαχωρισμός των απορριμμάτων σε ειδικά δοχεία περισυλλογής και απόδοσή τους σε ειδικά φορτηγά στα κατά τόπους λιμάνια.

→ Συγκέντρωση όλων των αποβλήτων σε ειδικές δεξαμενές και απόδοσή τους επίσης σε ειδικά για το σκοπό αυτό φορτηγά.

→ Ειδική σήμανση σε καθορισμένα σημεία στο πλοίο για την αποφυγή της απόρριψης άχρηστων αντικειμένων στη θάλασσα.

→ Ενεργό μέλος της "HELMERA" (Hellenic Marine Environment Protection Association), της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

101

### **ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ:**

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, παρά τις αρνητικές συγκυρίες που αντιμετώπισαν και τη χαμηλή κερδοφορία που παρουσίασαν τον προηγούμενο χρόνο, εξακολουθούν να παρέχουν οικονομική αλλά και με διάφορες άλλες μορφές στήριξη στις αξιόλογες κοινωνικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες.

Το γεγονός αυτό απορρέει από την επιχειρηματική φιλοσοφία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ και αποτελεί πλέον αναπόσπαστο στοιχείο της.

Οι Μινωικές Γραμμές πιστεύουν, και χρόνο το αποδεικνύουν έμπρακτα, ότι ένα μέρος των κερδών που προέρχεται από την άσκηση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, πρέπει να επιστρέφεται στην κοινωνία με τη μορφή χορηγιών, για την ενίσχυση των δράσεων εκείνων που αποσκοπούν στη διατήρηση και διάδοση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, στην ανακούφιση των αδυνάτων οικονομικά συνανθρώπων μας και στην ενθάρρυνση και επιβράβευση κάθε αξιόλογης ατομικής ή συλλογικής προσπάθειας, που προωθεί τη μόρφωση και τον πολιτισμό.

<sup>101</sup> [www.minoan.gr/profile.asp](http://www.minoan.gr/profile.asp)

Με δεδομένη αυτή την επιχειρηματική φιλοσοφία, οι Μινωικές Γραμμές, έχουν να παρουσιάσουν, μια αξιόλογη κοινωνική συνεισφορά, που καταγράφεται στον κοινωνικό ισολογισμό της εταιρείας και συνοδεύεται με τη διαβεβαίωση ότι θα συνεχίσουν και στο μέλλον το κοινωνικό αυτό έργο, ανάλογα βεβαίως με τις οικονομικές δυνατότητες τις εταιρείας.

Πραγματοποιεί: • Δωρεές και επιχορηγήσεις.

- Χορηγίες σε αθλητικά σωματεία.
- Παροχή εισιτηρίων. (δωρεάν – με έκπτωση).<sup>102</sup>

#### **4.1.7. Πάγια περιουσιακά στοιχεία:**

##### **Οικόπεδα και κτιριακές εγκαταστάσεις:**

Τα οικόπεδα και οι κτιριακές εγκαταστάσεις που διαθέτει η εταιρεία αναλυτικά είναι:

- Κεντρικά Γραφεία – Πρακτορεία.
- Αποθηκευτικοί – Βοηθητικοί Χώροι.
- Γραφεία – Πρακτορεία.<sup>103</sup>

#### **4.1.8. Διοίκηση – Οργανόγραμμα:**

Την εταιρεία εκπροσωπούν σύμφωνα με το άρθρο 31 του καταστατικού, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου κ. Κωνσταντίνος Κληρονόμος, και ο Γενικός Διευθυντής κ. Παναγιώτης Κασαπάκης και σε περίπτωση που είναι απόντες ή κωλύονται αναπληρώνονται από τους νόμιμους αναπληρωτές τους κ. Εμμανουήλ Κουλεντάκη – Αντιπρόεδρο Δ.Σ. και Παύλο Φραγκογιαννάκη – Αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή.

Σημειώνεται ότι 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 καθιστούν επιτελικό όργανο. Οι εισηγήσεις αυτών των επιτροπών

<sup>102</sup> ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000.σελ.40 - 41

<sup>103</sup> ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ.19

προτείνονται προς έγκριση στην ολομέλεια του Δ.Σ. Οι επιτροπές αυτές είναι οι ακόλουθες :

- Οικονομική επιτροπή
- Επιτροπή δημοσίων σχέσεων
- Επιτροπή μηχανογράφησης
- Τεχνική επιτροπή
- Επιτροπή προμηθειών και εκμετάλλευσης<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> ΜΙΝΟΑΝ ΛΙΝΕΣ. ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ 12





**4.1.9. Προσωπικό:**

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη του μέσου όρου του προσωπικού της εταιρείας και του ομίλου κατά την τελευταία τριετία.<sup>105</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
**Το Προσωπικό της Εταιρείας**

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Σύνολο προσωπικού Ξηράς	169	176	177
Τεχνίτες συνεργείου	8	8	11
Σύνολο προσωπικού πλοίων	946	1.020	981
Σύνολο προσωπικού Εταιρείας	1.123	1.204	1.169
Αμοιβές προσωπικού Εταιρείας (σε εκατ. δρχ.)	10.995	12.165	12.749

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Σύνολο έμμισθου προσωπικού	1.372	1.312	1.200
Σύνολο ημερομίσθου προσωπικού	8	8	11
Σύνολο προσωπικού Ομίλου	1.380	1.320	1.211
Αμοιβές προσωπικού Ομίλου (σε εκατ. δρχ.)	12.573	12.321	13.300

**4.1.10. Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη:****Πορεία Μετοχής:**

Τη χρονιά που πέρασε, η ελληνική κεφαλαιαγορά κινήθηκε σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα μετά την εκρηκτική αύξηση των δύο προηγούμενων ετών και κυρίως αυτή του 1999. Οι διεθνείς χρηματιστηριακές συνθήκες συντέλεσαν αρνητικά στην ήδη καθοδική πορεία της ελληνικής αγοράς, με πολλές από τις μετοχές να χάνουν το σύνολο σχεδόν των κερδών που είχαν αποκομίσει το τελευταίο διάστημα.

Η πορεία της μετοχής των μινωικών γραμμών, όχι μόνο ακολούθησε το γενικό κλήμα, αλλά πείστηκε σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα, ιδίως μετά το Σεπτέμβριο του 2000, με αφορμή τα γνωστά τραγικά γεγονότα. Η έντονη πίεση αδικαιολόγητη σε μεγάλο βαθμό, οδήγησε τη μετοχή σε απώλειες της τάξης του 71,4%, ενώ ο γενικός δείκτης του Χ.Α.Α. υποχώρησε κατά 38,8%. Συγκεκριμένα, η τιμή της μετοχής των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ στις 31.12.2000 διαμορφώθηκε σε 1930 δρχ, έναντι 6754 δρχ που ήταν η προσαρμοσμένη τιμή της στις 31.12.1999.

<sup>105</sup> ΜΙΝΩΑΝ ΛΙΝΕΣ: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ.15

Η ένταξη της χώρας στην Ο.Ν.Ε., η διαρκής σύγκλιση με τους ευρωπαϊούς εταίρους μας, η αναμενόμενη μεγάλη αύξηση του Α.Ε.Π., καθώς και η αναβάθμιση της ελληνικής κεφαλαιαγοράς από αναδυόμενη σε ανεπτυγμένη, αναμένεται να αλλάξει το κλίμα και να δώσει την απαραίτητη ώθηση για μια καλύτερη χρηματιστηριακά χρονιά. Παράλληλα η ανάληψη της διοργάνωσης από τη χώρα μας των ολυμπιακών αγώνων του 2004, θα ενισχύσει ακόμα περισσότερο τις εταιρίες εκείνες που άμεσα ή έμμεσα θα έχουν σημαντικά οφέλη εξαιτίας του σπουδαίου αυτού γεγονότος.

Όμως, λόγω του ότι η χρηματιστηριακή πορεία της κάθε εταιρείας είναι απόλυτα συνδεδεμένη με την οικονομική της πορεία και τις προοπτικές της, οι ευοίωνες επιχειρηματικές προοπτικές των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για αυξημένη κερδοφορία και ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια, το σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα, οι διεθνείς συμμαχίες και η απόφαση για λήψη μέτρων αναγκαίων για τη στήριξη της τιμής της μετοχής της εταιρείας, μας κάνουν αισιόδοξους ότι σύντομα η μετοχή θα ανακτήσει το χαμένο έδαφος και θα έχει μια θετικότερη παρουσία στη χρηματαγορά το προσεχές διάστημα.

Η πρόταση του Δ.Σ. προς τη Γ.Σ. για τη λήψη απόφασης που θα επιτρέπει την εξαγορά μέχρι του 10% των μετοχών της εταιρείας, θα έχει θετικό αποτέλεσμα και θα υποβοηθήσει στη βελτίωση της τιμής της μετοχής.<sup>106</sup>

Ίδια - Ξένα Κεφάλαια:<sup>107</sup>

Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	Ποσό Κεφάλαια, χρήσης 2003		ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ		
	ΑΡΧ.	ΕΥΡΩ	Ποσό Προηγούμενης χρήσης 1999	ΑΡΧ.	ΕΥΡΩ
I. Κεφάλαια Ιστοχόο (70.926.000 μετοχές των 750 Ερχ)					
1. Κατεβλημένο	53.194.500.000	156.110.051,36	39.895.875.000	117.082.538,52	
	<u>53.194.500.000</u>	<u>156.110.051,36</u>	<u>39.895.875.000</u>	<u>117.082.538,52</u>	
II. Διαφορά από την έκδοση μετοχών · υπέρ το όριο					
1. Κατεβλημένη	54.497.183.600	159.933.040,65	67.795.606.600	156.960.553,46	
	<u>54.497.183.600</u>	<u>159.933.040,65</u>	<u>67.795.606.600</u>	<u>156.960.553,46</u>	
III. Διαφορές αναπροσαρμογής Επιχορηγήσεις επενδύσεων					
1. Διαφορές από αναπρ. αξίας σπλιτών και χρεαγράφων	1.093.694	3.209,67	909.394	2.668,89	
2. Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας λοισίων περιουσιακών στοιχείων	94.580.059	277.564,37	78.299.956	223.787,10	
3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων πάγου ενεργητικού Μεσών	4.765.546.798		4.765.546.798		
Αποσβέσεις επιχορηγήσεων επενδύσεων πάγου ενεργητικού	823.038.251	3.942.568,547	4.039.687.789	11.855.283,31	
	<u>4.038.182.300</u>	<u>11.850.865,15</u>	<u>4.118.897.139</u>	<u>12.087.739,21</u>	
IV. Αποθεματικά κεφάλαια					
1. Τοκικό αποθεματικό	3.113.479.764	9.137.137,97	3.014.479.764	8.846.802,39	
2. Έκτακτα αποθεματικά	19.802.368.852	58.114.127,23	20.511.648.852	60.195.594,58	
5. Αμφοτερόπλευρα αποθεματικά ενδών διατάξεων νόμων	3.352.409.268	9.838.325,07	1.824.686.467	5.351.912,60	
	<u>26.268.277.884</u>	<u>77.089.590,27</u>	<u>25.350.815.083</u>	<u>74.397.109,57</u>	
V. Αποτελέσματα εις νέο					
1. Υπόλοιπα κερδών χρήσης εις νέο	0	0,00	705.506.956	2.070.453,28	
	<u>0</u>	<u>0,00</u>	<u>705.506.956</u>	<u>2.070.453,28</u>	
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (AI + AII + AIII + AIV + AV)	137.998.143.784	404.983.547,43	137.866.902.778	404.598.394,06	
B. ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ ΠΛ. ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ					
1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	536.294.657	1.573.865,47	536.294.657	1.573.865,46	
2. Λοιπές Προβλέψεις	1.143.269.756	3.355.157,02	1.016.937.838	2.984.410,39	
	<u>1.679.564.413</u>	<u>4.929.022,49</u>	<u>1.553.232.496</u>	<u>4.558.275,85</u>	
Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
I. Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
2. Δάνεια Τραπεζών	81.029.820.395	237.798.445,77	53.096.482.738	155.822.399,82	
	<u>81.029.820.395</u>	<u>237.798.445,77</u>	<u>53.096.482.738</u>	<u>155.822.399,82</u>	
II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
1. Προμηθευτές	2.896.127.892	8.499.274,22	946.296.526	2.777.099,12	
2α. Επιστράφις πληρωτέας μετοχών	976.652.765	2.865.892,19	0	0,00	
3. Τράπεζες Αβραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	6.978.289.458	20.479.206,04	7.379.120.000	21.655.524,58	
4. Προκαταβολές πελατών	45.824.434	134.481,10	75.933.232	222.841,47	
5. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	1.451.573.904	4.259.938,09	1.097.629.571	3.221.216,64	
6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί	126.055.693	369.936,03	151.291.842	443.996,60	
7. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	8.618.876.745	25.880.782,82	5.646.928.888	16.572.958,37	
8. Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	2.557.719.251	7.506.146,00	2.333.302.713	6.847.550,15	
10. Μερίσματα πληρωτέα	2.453.499.745	7.200.292,72	5.544.770.245	16.272.253,10	
11. Περισυλλεξι διαδρομα	1.951.161.510	5.726.079,27	962.167.957	2.823.677,06	
	<u>28.255.681.197</u>	<u>82.922.028,48</u>	<u>24.137.460.974</u>	<u>70.838.217,09</u>	
Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ + Γ II)	<u>109.285.901.592</u>	<u>320.720.474,25</u>	<u>77.233.923.712</u>	<u>226.658.616,91</u>	

Κύκλος Εργασιών – Κέρδη:

Τα αποτελέσματα χρήσης της εταιρείας, κατά αγορά δραστηριοποίησης, εξελίχθηκε την περίοδο 1998-2000 ως εξής:<sup>108</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
**Αποτελέσματα Χρήσης (σε εκατ. δρχ.)**

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ (σε εκατ. δρχ.)	1998	1999	2000
Εσοδα εκμ/σης πλοίων:			
Ναύλοι μεταφοράς	35.166	38.884	39.471
Εμπορική εκμ/ση κατ/τών	3.152	2.158	1.378
Διάφορα Έσοδα	4.916	5.272	5.717
<b>Συνολικά έσοδα εκμ/σης πλοίων</b>	<b>43.234</b>	<b>46.314</b>	<b>46.566</b>
Μειών: Κόστος εκμ/σης πλοίων (άνευ αποσβέσεων)	22.620	25.988	31.963
<b>Μικτό Κέρδος</b>	<b>20.614</b>	<b>20.326</b>	<b>14.603</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	47,7%	43,9%	31,4%
Πλέον: Άλλα Έσοδα Εκμ/σης	138	88	58
<b>Σύνολο</b>	<b>20.752</b>	<b>20.414</b>	<b>14.661</b>
Μειών: Έξοδα Διοίκησης	1.530	1.976	2.139
Έξοδα Διάθεσης	5.644	6.098	6.637
Έξοδα παραγωγής μη κόστολογ/ντα	35	0	0
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>7.209</b>	<b>8.074</b>	<b>8.776</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	16,7%	17,4%	18,8%
<b>Λειτουργικό Αποτέλεσμα (άνευ αποσβέσεων)</b>	<b>13.543</b>	<b>12.340</b>	<b>5.885</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	31,3%	26,6%	12,6%
Πλέον: Έσοδα από Συμμετοχές	5	5	5
Έσοδα χρεογράφων	15	3	239
Κέρδη από Πωλήσεις Συμ/κών-Χρ/φων	65	2.245	3.672
Έκτακτα & Ανόργανα Έσοδα	1.113	2.395	1.700
Έκτακτα Κέρδη από πώληση πλοίων	1.515	8.448	0
Μειών: Προβλέψεις υποτίμησης Συμ/κών-Χρ/φων	0	366	0
Έξοδα και ζημιές Συμ/κών-Χρ/φων	0	89	266
Μειών: Έκτακτα & Ανόργανα Έξοδα	1.423	2.565	1.604
<b>Κέρδη προ τόκων &amp; Αποσβέσεων</b>	<b>14.833</b>	<b>22.416</b>	<b>9.631</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	34,3%	48,4%	20,7%
Πλέον: Πιστωτικοί τόκοι	238	558	241
Μειών: Τόκοι και συναφή Έξοδα	2.424	2.813	3.649
<b>Κέρδη προ Αποσβέσεων</b>	<b>12.647</b>	<b>20.161</b>	<b>6.223</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	29,3%	43,5%	13,4%
Μειών: Αποσβέσεις (συνολικές)	2.509	3.381	3.196
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	<b>10.138</b>	<b>16.780</b>	<b>3.027</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	23,4%	36,2%	6,5%
Μειών: Φόροι χρήσης & λοιποί φόροι	102	404	688
Μειών: Αμοιβές Δ.Σ.	0	0	0
<b>Κέρδη μετά από Φόρους χρήσης &amp; αμοιβές Δ.Σ.</b>	<b>10.036</b>	<b>16.376</b>	<b>2.339</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	23,2%	35,4%	5,0%

**4.1.11. Συνδεδεμένες Εταιρείες:**

Οι Μινωικές Γραμμές συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο των ακόλουθων εταιρειών:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

Συμμετοχές	Ποσοστό Συμμετοχής
ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	100,0%
ΜΙΝΩΑΝ CHANGE Α.Ε.	100,0%
ΑΝΑΠΤΥΞΗ Α.Ε.	100,0%
ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ Α.Ε.	57,4%
ΜΙΝΩΑΝ LINES HIGH SPEED FERRIES Ν.Ε.	53,7%
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Α.Ν.Ε.	
ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	31,6%
ΜΙΝΩΑΝ FLYING DOLPHINS Α.Ν.Ε.	29,0%
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε. (ΑΕΓΕΑΝ)	24,7%
FORTHnet Α.Ε.	

**Θυγατρικές Εταιρείες:****ΜΙΝΩΑΝ CHANGE ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΗΡΙΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ Α.Ε.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 1996. Σκοπός της είναι η αποδοτικότερη εκμετάλλευση των ήδη λειτουργούντων ανταλλακτηρίων συναλλάγματος στα πλοία της μητρικής εταιρείας, καθώς και την επέκταση της δραστηριότητας αυτής στην ξηρά. Έδρα της Εταιρείας είναι το Ηράκλειο Κρήτης ενώ οι δραστηριότητες της περιλαμβάνουν την αγορά και πώληση ξένων τραπεζογραμματίων και ταξιδιωτικών επιταγών, την αγορά ευρωεπιταγών και προσωπικών επιταγών και τη χορήγηση δραχμικών προκαταβολών σε κατόχους πιστωτικών καρτών που εκδόθηκαν στο εξωτερικό.

**ΑΝΑΠΤΥΞΗ Α.Ε.**

Η εταιρεία, ιδρύθηκε εντός του 2000 με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης. Σκοπός της εταιρείας είναι η συμμετοχή της σε άλλες ανώνυμες εταιρείες εισηγμένες ή μη στο χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η εκμετάλλευση των μετοχών που θα αποκτήσει από τη συμμετοχή της αυτή.

**ΚΡΗΤΙΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ Α.Ε.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 1999 με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης. Σκοπός της εταιρείας είναι η δραστηριοποίηση στον ευρύτερο χώρο

του τουρισμού, διευρύνοντας τους επιχειρηματικούς ορίζοντες της μητρικής εταιρείας και προσφέροντας της ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παροχή ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων στην πελατεία της.

#### **ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ Α.Ν.Ε.(MINOAN CRUISES)**

Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1995 με έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης και αντικείμενο την εκμετάλλευση πλοίων ψυχαγωγίας (κρουαζιερόπλοια).

#### **MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES N.E.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1997 με έδρα το Δήμο Αμαρουσίου και αντικείμενο την αγορά και εκμετάλλευση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Μετά τη δημιουργία της MINOAN FLYING DOLPHINS το 1997, η εταιρεία περιήλθε σε αδράνεια και τέθηκε σε κατάσταση εκκαθάρισης.

#### **Συγγενείς Εταιρείες:**

#### **MINOAN FLYING DOLPHINS A.N.E.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1999 με έδρα την Αθήνα και αντικείμενο την εκμετάλλευση των πλοίων για τη μεταφορά προσώπων και οχημάτων.

#### **ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε (AEGEAN)**

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1995 με έδρα την Αθήνα και δραστηριοποιείται στο χώρο των αερομεταφορών.

#### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ & ΤΜΗΜΑΤΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ Α.Ε (FORTHnet)**

Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 1995 με έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης. Το αντικείμενο εργασιών είναι :

- Η παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης
- Η παροχή υπηρεσιών διασυνδεσιμότητας υπολογιστών και δικτύων
- Η παροχή υπηρεσιών Internet.<sup>109</sup>

<sup>109</sup> MINOAN LINES: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000, σελ.22-23

#### 4.1.12. Στόχοι – Προοπτικές:

**Βελτίωση της κερδοφορίας:** Προβλέπεται βελτίωση καθώς έχει ξεκινήσει η εκμετάλλευση του H/S/F KNOSSOS PALACE, και τεσσάρων ακόμα νεότευκτων πλοίων που προστέθηκαν στο στόλο της εταιρείας το 2001 και αναμένεται να δώσουν σημαντική ώθηση τόσο στα έσοδα όσο και στα κέρδη των Μινωικών Γραμμών. Είναι άλλωστε ξεκάθαρο ότι εκτός από τον προφανή λόγο της αντικατάστασης των παλαιότερων πλοίων, όπως και την ενδυνάμωση της θέσης των Μινωικών Γραμμών, τα νέα σύγχρονα πλοία λειτουργούν με μεγαλύτερα περιθώρια κερδών εκμετάλλευσης, οδηγώντας την εταιρεία σε μεγαλύτερη κερδοφορία για τα επόμενα χρόνια.

Άλλα θετικά στοιχεία που προστίθενται και συμβάλλουν σημαντικά στη διαφαινόμενη βελτίωση της κερδοφορίας είναι η μείωση των τιμών των καυσίμων, καθώς και η αύξηση του ναυτολογίου τόσο στις γραμμές του εσωτερικού όσο και της Αδριατικής.

**Υπεραξίες από πωλήσεις των παλαιών πλοίων:** Ο πλήρης εκσυγχρονισμός και η αντικατάσταση όλων των παλαιών πλοίων της εταιρείας, οδηγεί φυσιολογικά σε πώληση όσα από αυτά δεν μπορούν να δρομολογηθούν με αξιώσεις σε άλλες γραμμές, με αποτέλεσμα, λόγω της πλήρους, σχεδόν, απόσβεσης τους, να καταγράφουν μεγάλο ύψους υπεραξίες και παράλληλα να ενισχυθεί η ρευστότητα της εταιρείας.

**Χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος:** Η χρηματοδότηση του επενδυτικού της προγράμματος έχει πλήρως εξασφαλισθεί, μέσω της οργάνωσης κοινοπρακτικού τραπεζικού δανείου, αλλά και της τελευταίας αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Για τη χρηματοδότηση των πλοίων, το συνολικό κόστος φθάνει τα 375 εκατομμύρια ΕΥΡΩ, η εταιρεία θα ακολουθήσει το πάγιο χρηματοδοτικό σχήμα που προβλέπει κάλυψη κατά 70% από τραπεζικό δανεισμό και κατά 30% από τα ίδια κεφάλαια.<sup>110</sup>

<sup>110</sup> ΜΙΝΟΑΝ LINES: ΕΚΘΕΣΗ Δ.Σ. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2000. σελ.38 – 39.



**ANEK LINES**



## 4.2. ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

### 4.2.1. Επωνυμία:

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 Κίσαμου και Σελίνου κ. Ειρηναίου, καθώς και των άλλων παραγόντων του τόπου, με πρωταρχικό στόχο η εταιρία να υπηρετήσει την ασφαλή άνετη και ταχύτατη μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων, με σύγχρονα και πολυτελή πλοία.

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 Ε/Γ που εκτελούσε δρομολόγιο στην γραμμή Πειραιάς-Χανιά, βυθίστηκε, με συνέπεια τον πνιγμό 300 ατόμων.

Προσωρινή Επιτροπή που συνήλθε στο γραφείο του Δημάρχου Χανίων και όρισε ως πρόεδρο αυτής τον Σεβασμιότατο Μητροπολίτη, πρόκρινε την μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας υπό τον τίτλο «Ναυτική Εταιρία Κρήτης» Α.Ε. και τον διακριτικό τίτλο ANEK LINES. Το καταστατικό της υπογράφηκε την 1/4/1967 και υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορίου για έγκριση. Λόγω της προεργασίας που είχε γίνει, το καταστατικό εγκρίθηκε αμέσως από το Υπουργείο την 6/4/1967 και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης την 10/4/1967.

Η εταιρία είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών με αριθμό Μ.Α.Ε 11946/06/Β/86/07. Η έδρα της εταιρίας έχει ορισθεί ο Δήμος Χανίων και τα κεντρικά της γραφεία είναι εγκατεστημένα σε ιδιόκτητο ακίνητο που βρίσκεται επί των οδών Νικολάου Πλαστήρα και Αποκορώνου στα Χανιά.

### 4.2.2. Ιστορικό:

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της ANEK είναι:

Έτος 1967: Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η Εταιρεία με έδρα τα Χανιά.

Έτος 1970: Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της Εταιρείας 'ΚΥΔΩΝ' στην γραμμή Πειραιά – Χανιά.



**Έτος 1973:** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΑΝΤΙΑ' και 'ΡΕΘΥΜΝΟ' στη γραμμή Πειραιά – Ηράκλειο.

**Έτος 1978:** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΡΗΤΗ' στη γραμμή Πειραιά – Χανιά.

**Έτος 1987:** Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου 'ΑΠΤΕΡΑ' στη γραμμή Πειραιά-Χανιά.

**Έτος 1989:** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων 'ΛΑΤΩ' και 'ΛΙΣΣΟΣ' στην γραμμή Πάτρα-Ανκώνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου 'ΚΥΔΩΝ'.

**Έτος 1992:** Δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας του Ε/Γ-Ο/Γ 'ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ'. Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ 'ΤΑΛΩΣ' στην γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.

**Έτος 1996:** Αγορά και μετασκευή των Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΡΗΤΗ I' και 'ΚΡΗΤΗ II'. Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΡΗΤΗ'.

**Έτος 1997:** Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΡΗΤΗ I' και 'ΚΡΗΤΗ II' στην γραμμή Πάτρα-Ανκώνα.

**Έτος 1998:** Αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των Μετόχων της Εταιρείας στην αγορά χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.).

**Έτος 1999:** Έναρξη διαπραγμάτευσης των Μετόχων της Εταιρείας στις 21/1/1999. Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ 'ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β' και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη. Συμμετοχή στο 50% του Μ.Κ της 'ΛΑΝΕ' και παραχώρηση σε αυτή το Ε/Γ-Ο/Γ 'ΤΑΛΩΣ'. Συγχώνευση δια απορροφήσεως της 'Ρεθυμνιακής'. Ένταξη των πλοίων 'ΠΡΕΒΕΛΗΣ', 'ΑΡΚΑΔΙ' στο στόλο. Συμμετοχή στο 16,6% του Μ.Κ της 'ΝΕΛ'. Ίδρυση της 'ΑΝΕΚ LINES ITALIA srl' και συμμετοχή στο ιδρυτικό της κεφάλαιο κατά 51%. Ίδρυση της 'ΑΝΕΝ' και συμμετοχή στο Μ.Κ. με 20%.

**Έτος 2000:** Αγορά, μετασκευή και δρομολόγηση του Ε/Γ – Ο/Γ 'ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ' στη γραμμή Πάτρα – Τεργέστη. – Συμμετοχή 41,9% στο Μ.Κ της 'ΔΑΝΕ' - Συμμετοχή 50% στο Μ.Κ της 'ΕΤΑΝΑΠ' Α.Ε. – Συμμετοχή 62% στο Μ.Κ της 'ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε.' – Υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δυο υπερσύγχρονα Ε/Γ – Ο/Γ με τα ναυπηγεία 'FOSEN MEK. SHIPYARD' και παράδοση τον Οκτώβριο του 2000 και το Μάιο του 2001 αντίστοιχα, με option για άλλα δυο. – Παραλαβή και δρομολόγηση στη γραμμή Πάτρα – Ανκώνα του νεότευκτου πλοίου 'OLYMPIC CHAMPION' που πραγματοποιεί το δρομολόγιο Ηγουμενίτσα – Ανκώνα σε 15 ώρες- Αύξηση Μ.Κ.(25% κάλυψη =

9.5 δις δρχ/27.88 εκατ. EURO) – Πώληση Ε/Γ – Ο/Γ 'ΚΑΝΤΙΑ' και 'ΡΕΘΥΜΝΟ'- Αύξηση μετοχής στο Μ.Κ. της 'ΝΕΛ' στο 19.05%.

**Έτος 2001:**Σύνδεση με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN, AMADEUS και SIGMA – Παράδοση του δεύτερου νεότευκτου πλοίου 'HELENIK SPIRIT' που δρομολογήθηκε μαζί με το 'OLYMPIC CHAMPION' στη γραμμή Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκώνα μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού από Ηγουμενίτσα –Ανκώνα σε 15 ώρες.

Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της. Αναστήλωσε την ναυτική παράδοση του νησιού που ανατρέπει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισε και κράτησε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων της και όλων των επιβατών της. Αντάμειψε τις θυσίες των εργαζόμενων της.

Η εξελικτική πορεία της ANEK συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος της και ο πρωτοποριακός της χαρακτήρας την καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Και η ANEK με την σειρά της ακολουθεί όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4.2.3. Αντικείμενο εργασιών:**

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 εμπορευμάτων δια θαλάσσης στο εξωτερικό και εσωτερικό.

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 οποιασδήποτε 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 οποιαδήποτε 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 πενταετία.<sup>111</sup>

#### **4.2.4. Δίκτυο πωλήσεων:**

Η Εταιρεία λειτουργεί κεντρικά πρακτορεία στο Πειραιά, τα Χανιά και το Ρέθυμνο.

Η ANEK συνεργάζεται με Λιμενικούς Πράκτορες σε όλα τα Λιμάνια προσέγγισης του στόλου της για τη λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων και την εκπροσώπησή της, οι οποίοι είναι και οι κεντρικοί Πράκτορες για έκδοση εισιτηρίων και φορτωτικών, έχοντας άμεση συνεργασία με τα γραφεία ταξιδιών της περιοχής τους.

Διαθέτει δικό της σύστημα κρατήσεων θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, όπως προβλέπει η νομοθεσία, με ON-LINE σύνδεση των Κεντρικών Πρακτορείων με όλους τους λιμενικούς Πράκτορες. Επιπλέον, αρκετά γραφεία ταξιδιών έχουν συνδεθεί με το σύστημα κρατήσεων της εταιρείας με προοπτική να συνδεθούν σταδιακά όλα τα συνεργαζόμενα γραφεία.

Η εταιρεία συνεργάζεται με 600 περίπου Ταξιδιωτικά Γραφεία στην Ελληνική Επικράτεια: Χανιά, Αθήνα, Πειραιάς, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα. Η εταιρεία έχει Κεντρικούς Πράκτορες (αντιπροσώπους) στη Γερμανία, Ελβετία, Αγγλία, Αυστρία, Βέλγιο, Ολλανδία, Λουξεμβούργο και Κύπρο. Έχει επίσης ορίσει την ANEK LINES srl γενικό αντιπρόσωπο της στην Ιταλία, Σλοβενία, Κροατία, Ουγκαρία, όπου θα ενεργεί αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό της ANEK και αντιπροσώπους της στην Τσεχία, Σλοβακία και Πολωνία. Στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού και της αναβάθμισης του δικτύου πωλήσεων της η εταιρεία συνδέεται ON-LINE με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN, AMADEUS και SIGMA διευρύνοντας την παρουσία της με ταξιδιωτικά πρακτορεία που καλύπτουν σχεδόν όλη την Ευρώπη προσδοκώντας σημαντική αύξηση των πωλήσεων

<sup>111</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ 13 - 14

της. Το κεντρικό πρακτορείο Αθηνών της ANEK εκδίδει εισιτήρια και λειτουργεί ως γραφείο εξυπηρέτησης των επιβατών για την μεταφορά τους με λεωφορεία από και προς την Πάτρα.

Επίσης στις αρχές του 2001 στα πλαίσια της ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών, άρχισε να λειτουργεί μέσα στην ιστοσελίδα της εταιρείας ([www.anek.gr](http://www.anek.gr)) σύστημα ON-LINE για αγορές εισιτηρίων, για οποιαδήποτε γραμμή εξυπηρετεί η ANEK, δυνατότητα που δίνεται για πρώτη φορά από ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία.

Η ANEK αναπτύσσοντας αξιόλογη επιχειρηματική δυναμική, ενσωματώνει και χρησιμοποιεί τις νέες τεχνολογίες στην εταιρική της λειτουργία, φιλοδοξώντας να προσφέρει ολοκληρωμένες και σύγχρονες υπηρεσίες στους πελάτες της, στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου.

#### 4.2.5. Στόλος:

Τον στόλο της Εταιρείας απαρτίζουν 12 πλοία με τα ακόλουθα τεχνικά χαρακτηριστικά:<sup>112</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 6**  
**Ο Στόλος της Εταιρείας**

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΜΗΚΟΣ (μέτρα)	ΠΛΑΤΟΣ (μέτρα)	ΒΥΘΙΣΜΑ (μέτρα)	ΧΩΤΗΤΙΚ. Κ.ΟΧ.	ΤΑΧΥΤ. (κόμβοι)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤ.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΛΙΝΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ			ΕΤΟΣ	
								ΙΧ. (μόνο)	ΦΙΓ. & ΙΧ.	ΙΧ.	ΝΑΥΠΛΗΓ.	ΜΕΤΑΣΚ.
1 ΑΠΤΕΡΑ	140,85	22,40	6,00	8.897,24	20	1.569	634	397	46	85	1972	1994
2 ΛΙΣΣΟΣ	163,70	26,42	6,46	13.880,65	18	1.835	828	550	58	87	1972	1989
3 ΛΑΤΩ	188,40	24,03	7,20	15.404,04	21	1.790	873	700	89	165	1975	1989
4 ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	175,48	28,50	6,70	38.261,00	21	2.423	1.606	828	100	180	1992	-
5 ΚΡΗΤΗ I	191,80	29,40	6,95	27.239,00	23	1.477	472	719	122	86	1979	1997
6 ΚΡΗΤΗ II	191,80	29,40	6,95	27.239,00	23	1.477	472	719	122	86	1979	1997
7 ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β.	192,00	27,00	6,70	29.378,00	24	1.500	648	703	111	73	1990	1999
8 ΑΡΚΑΔΙ	128,10	21,00	5,50	6.809,21	16	1.281	426	260	27	90	1983	1989
9 ΠΡΕΒΕΛΗΣ	142,48	23,50	5,78	9.850,98	18,5	1.500	630	310	38	80	1980	1995
10 ΑΕΥΚΑ ΟΡΗ	192,00	27,00	6,70	29.378,00	24	1.500	654	703	111	73	1992	2000
11 OLYMPIC CHAMPION	204,00	25,80	6,75	32.694,00	30	1.850	808	503	119	105	2000	-
12 HELLENIC SPIRIT	204,00	25,80	6,75	32.694,00	30	1.850	710	664	119	105	2001	-

#### 4.2.6. Γραμμές:

Ο στόλος της ANEK αποτελείται σήμερα από 12 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

<sup>112</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ.17 - 18.

μεταφέρουν (ανά απλή διαδρομή) 20.050 επιβάτες και 7.060 επιβατηγά (Ι.Χ.) αυτοκίνητα. Όσον αφορά συνδυασμό μεταφοράς φορτηγών και Ι.Χ. αυτοκινήτων, τα πλοία της ANEK μπορούν να μεταφέρουν συγχρόνως, κατά ανώτατο όριο, περίπου 1.060 φορτηγά οχήματα (μέσου μήκους 16,5 μέτρων) και 1.210 Ι.Χ. επιβατηγά αυτοκίνητα.

#### **A. Γραμμές εσωτερικού:**

Η εταιρεία έχει δρομολογημένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία τα οποία εκτελούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δρομολόγια στις γραμμές Πειραιά-Χανίων, Πειραιά-Ρεθύμνου και Πειραιά-Ηρακλείου. Επίσης η εταιρεία διέθεσε με ναύλωση πλοία της στη ΔΑΝΕ για την εξυπηρέτηση της γραμμής Πειραιά-Δωδεκανήσου. Επίσης προς υλοποίηση είναι η δρομολόγηση Ε/Γ – Ο/Γ πλοίου για τη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ – ΙΟΥ – ΘΗΡΑΣ – ΑΜΟΡΓΟΥ – ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ.

#### **B. Γραμμές εξωτερικού:**

Η εταιρεία έχει δρομολογημένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία τα οποία εκτελούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δρομολόγια στις γραμμές Πάτρα-Ανκώνα, Πάτρα-Τεργέστη και Κατάνια-Ραβέννα.

#### **4.2.7. Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα:**

Όλα τα πλοία της Εταιρείας στις γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού διαθέτουν πολυτελή εστιατόρια, self service, bar, disco, casino, πισίνα, καταστήματα, χώρους μη καπνιζόντων, κυλιόμενες σκάλες, U.F.O. Games, T.V. Video, εκκλησία, αναρρωτήριο, καμπίνες για άτομα με ειδικές ανάγκες, ασανσέρ, πτερύγια ευστάθειας, κλιματισμός και telex/telefax. Η ANEK λοιπόν φροντίζει για την άνετη, ευχάριστη και ασφαλή εξυπηρέτηση των επιβατών της.<sup>113</sup> Το θέμα αυτό θίγει και ο κύριος Ζαμπετάκης Στέλιος (Διευθύνων Σύμβουλος) σε συνέντευξη τύπου που έδωσε.

Ο χώρος της κρουαζιέρας είναι ένας χώρος που αναπτύσσεται και δεν αφήνει αδιάφορη την ANEK. Πραγματοποιεί κρουαζιέρες όπως στα μαγευτικά μέρη της Δυτικής Μεσογείου και της Βόρειας Αφρικής: Μάλτα, Μόντριαλ,

<sup>113</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ. 15.

Καζαμπλάνκα, Γιβρατάλ, Τύνιδα, σύμφωνα με το πρόγραμμα του φθινοπώρου 2002.<sup>114</sup>

Όσον αφορά τις τιμές των Ναύλων ο κ. Ζαμπετάκης, (στο χρήμα και τουρισμός), επισημαίνει ότι το 1/3 του εισιτηρίου που πληρώνει ο επιβάτης είναι κρατήσεις υπέρ τρίτων. Είναι το κράτος, ο Φ.Π.Α., λιμενικά τέλη, λεμβούχοι, Ν.Α.Τ., κ.ο.κ. Επομένως δεν μπορεί το υπουργείο μονόπλευρα να απαιτεί μειώσεις ναύλων, χωρίς να προχωρά σε μειώσεις των άλλων επιβαρύνσεων.<sup>115</sup> Εδώ είναι ευκαιρία να πούμε ότι στην εταιρεία υπάρχει μια λίστα εκπτώσεων που χορηγούν, όπως και οι άλλες εταιρείες του χώρου, ανταποκρινόμενοι και σε μια πολιτική του υπουργείου που ήθελε αυτές τις εμπορικές εκπτώσεις. Τέτοιου είδους εκπτώσεις όσον αφορά τις κρουαζιέρες είναι:

- Στους μετόχους της Εταιρείας και στις οικογένειες τους που είναι κάτοχοι 200 τουλάχιστον μετοχών παρέχεται έκπτωση 10% στο ναύλο.
- Παιδιά μέχρι 4 ετών δεν καταβάλλουν ναύλο εφ' όσον δεν λαμβάνουν ιδιαίτερη κλίση. Από 5 – 18 ετών με κλίση έχουν έκπτωση 50% εφ' όσον διαμένουν στη ίδια καμπίνα με τους γονείς τους.
- Έκπτωση 10% σε όλους τους επιβάτες που δηλώνουν συμμετοχή μέχρι μια συγκεκριμένη ημερομηνία που καθορίζεται κάθε φορά.

Επίσης η ANEK προσφέρει δελεαστικές εκπτώσεις στα εισιτήρια για τις γραμμές εσωτερικού:

- 30% έκπτωση στους ναύλους επιστροφής.
- 20% έκπτωση στη γραμμή Κρήτης στους επιβάτες και Ι.Χ. που εκδίδουν εισιτήρια εσωτερικού και εξωτερικού συγχρόνως.
- 10% έκπτωση στις γραμμές ANEN & ΛANE στους επιβάτες και Ι.Χ. που εκδίδουν εισιτήρια εσωτερικού και εξωτερικού συγχρόνως.
- 50% έκπτωση σε παιδιά από 4 – 12 ετών. Παιδιά κάτω των 4 ετών ταξιδεύουν δωρεάν, χωρίς κλίση.
- 20% έκπτωση στους νέους έως 26 ετών που ταξιδεύουν στις θέσεις deck & seats.
- 10% ειδική έκπτωση στους επιβάτες άνω των 60 ετών.

<sup>114</sup> ANEK LINES: Διαφημιστικά Φυλλάδια. "Δρομολόγια 2002"

<sup>115</sup> Χρήμα και Τουρισμός: Συνέντευξη κ. Ζαμπετάκη

Από εκεί και πέρα όμως τα περιθώρια στενεύουν, αφού οι τιμές των καυσίμων ανεβαίνουν, τα πλοία νέας τεχνολογίας καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες καυσίμων και από την άλλη έχουμε το πλήρωμα του οποίου η σύνθεση είναι ανελαστική και σίγουρα οι εργαζόμενοι πρέπει να αμείβονται. Οπότε καταλαβαίνουμε ότι δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια και αν κάποιος ισχυρίζεται ότι θα μπει στη γραμμή για να ταραξει τα νερά από πλευράς πολιτικής τιμών, αυτό είναι μια πολιτική ντάμπινγκ και όχι μια πολιτική η οποία έχει σκοπό τον υγιή ανταγωνισμό, σημειώνει ο κ. Ζαμπετάκης.

Τέλος όσον αφορά τη θέση της ANEK απέναντι στη διαφήμιση παρά του ότι ο τομέας αυτός, της ήταν αδιάφορος εξαιτίας του μεγάλου κόστους, παρατηρήθηκε κατά το 2000 μεγάλη αλλαγή αφού είδαμε τα καράβια της ANEK σε διαφημίσεις στην τηλεόραση, καθώς έβγαλε CD – ROM, όπως επίσης διαφημίζει και τις υπηρεσίες της μέσω της ιστοσελίδας της στο Internet. Μάλιστα την διαφημιστική της προβολή προέβλεπε και η συνεργασία που υπέγραψε με την NEL LINES.

Εν κατακλείδι δίνοντας στις ναυτιλιακές εταιρείες αστέρια για την ποιότητα των υπηρεσιών τους, έχουμε εταιρείες ενός, δύο και τριών αστέρων. Η ANEK LINES κρίνεται για τις υπηρεσίες της και την ποιότητα τους ως μια ναυτιλιακή εταιρεία τριών αστέρων. (FORTHnet Directory).<sup>116</sup>

#### **Κοινωνική προσφορά:**

- Διάθεση σημαντικού αριθμού εισιτηρίων για τη διακίνηση ασθενών με οικονομικά προβλήματα.
- Οικονομική ενίσχυση οικογενειών πληρωμάτων με προβλήματα υγείας.
- Ενίσχυση ιδρυμάτων κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα.
- Συμμετοχή στη βράβευση μαθητών που πρώτευσαν στο διαγωνισμό της μαθητικής Εταιρείας.
- Ενίσχυση προσπαθειών για τη διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και την προβολή της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης.
- Ενεργή συμμετοχή στην τουριστική προβολή της χώρας.
- Απασχόληση ατόμων με ειδικές ανάγκες.

<sup>116</sup> ANEK LINES: Διαφημιστικά Φυλλάδια. Δρομολόγια 2002.

- Προσφορά δυνατότητας σε μαθητές σχολών εμπορικού ναυτικού να πραγματοποιήσουν εκπαιδευτικά ταξίδια και κάνουν την πρακτική τους εξάσκηση στα πλοία της.
- Προσφορά δυνατότητας σε φοιτητές οικονομικών σχολών να κάνουν την πρακτική τους εξάσκηση στα γραφεία της Εταιρείας.
- Παροχή εκπτώσεων από 10% έως και 100% στις εσωτερικού και εξωτερικού, σε αθλητικά σωματεία, πολιτιστικούς συλλόγους κ.τ.λ. Επίσης δωρεάν μεταφορά των πασχόντων από μεσογειακή αναιμία.<sup>117</sup>

#### 4.2.8. Πάγια περιουσιακά στοιχεία:

##### **Αύλα αγαθά.**

Η Εταιρεία κάνει χρήση του διακριτικού τίτλου 'ANEK LINES' που όμως δεν έχει κατοχυρωθεί ως σήμα. Δεν φαίνεται όμως πιθανό να δημιουργηθεί πρόβλημα εξαιτίας της παραλήψεως αυτής λόγω της μακροχρόνιας χρήσης του σήματος. Παραθέτουμε κατωτέρω συνοπτικές πληροφορίες για τα πάγια περιουσιακά στοιχεία τη Εταιρείας.

##### **Οικόπεδα – κτιριακές εγκαταστάσεις.**

Η Εταιρεία έχει στην ιδιοκτησία της ένα αγροτεμάχιο έκτασης 6.836,2 τ.μ. που βρίσκεται στο δεύτερο χλμ της λεωφόρου Χανίων-Σούδας, το οποίο αγοράστηκε το έτος 1975.

Η ANEK επίσης διαθέτει ιδιόκτητα γραφεία, σε κτίριο στο κέντρο των Χανίων, (επί των οδών Ν. Πλαστήρα και Αποκορώνου), όπου στεγάζονται οι κεντρικές υπηρεσίες της. Παράλληλα στο ίδιο κτίριο, χρησιμοποιούνται επίσης από τις κεντρικές υπηρεσίες της ANEK μισθωμένα γραφεία συνολικού εμβαδού 379 τ.μ. ενώ για τις αποθηκευτικές ανάγκες της Εταιρείας χρησιμοποιούνται άλλα 842 τ.μ. σε μισθωμένους χώρους στην περιοχή Χανίων.

Για την ασφάλιση των παραπάνω γραφείων έχουν συναφθεί ασφαλιστήρια συμβόλαια.

Τα Κεντρικά Πρακτορεία της ANEK στα Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Πειραιά, Αθήνα καθώς και οι Τεχνικές Υπηρεσίες της Εταιρείας στο Πειραιά,

<sup>117</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2000. Χανιά, Μάιος 2001. σελ.13.

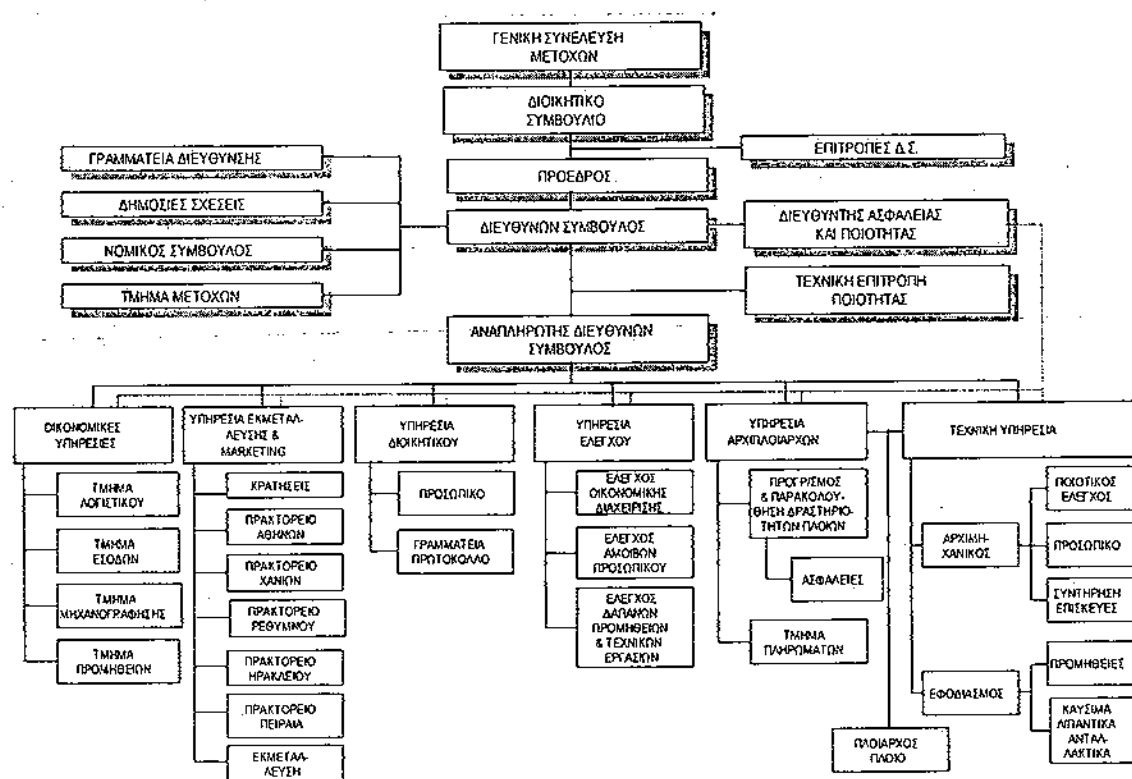


στεγάζονται μισθωμένοι χώρους με μακροχρόνια ανανεούμενα μισθωτήρια συμβόλαια. Επίσης, υπάρχουν εκδοτήρια εισιτηρίων στα λιμάνια Χανίων, Ηρακλείου, Πειραιά.

Στις λοιπές εγκαταστάσεις της Εταιρείας θα πρέπει να προστεθούν και οι ράμπες που τοποθέτησε η ANEK στο λιμάνι της Ανκόνα στα έτη 1989 και 1998 για την εξυπηρέτηση των πλοίων της.<sup>118</sup>

#### 4.2.9. Διοίκηση – Οργανόγραμμα:

**ΣΧΗΜΑ 2**  
Το Οργανόγραμμα της Εταιρείας<sup>119</sup>



<sup>118</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ.17.

<sup>119</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ. 28.

**4.2.10. Προσωπικό:**

Στον κατώτερο πίνακα παρατίθεται ο αριθμός του προσωπικού που απασχολούσε η Εταιρεία κατά την περίοδο 1999-2001:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7**  
**Το Προσωπικό της Εταιρείας**

	1999	2000	2001
Προσωπικό ξηράς	110	113	141
Επιστ. Προσωπικού ξηράς	54	55	51
Σύνολο προσωπικού ξηράς	164	168	192
Εργατοτεχνίτες	16	16	17
Αξιωματική	180	229	223
Κατώτερο πλήρωμα	950	964	983
Σύνολο προσωπικού πλοίων	1.130	1.193	1.206
Σύνολο προσωπικού εταιρείας	1.310	1.377	1.415

Σημειώνεται ότι ο συνολικός αριθμός του προσωπικού είχε τη παραπάνω εξέλιξη λόγω α) της συγχώνευσης με την ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ Ν.Τ.Α.Ε, της παραχώρησης του Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ στη ΛΑΝΕ και της απόκτηση του Ε/Γ-Ο/Γ ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β το 1999, β) της απόκτησης των Ε/Γ -Ο/Γ ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ και ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΜΠΙΟΝ και της πώλησης των Ε/Γ-Ο/Γ 'ΚΑΝΤΙΑ' και Ε/Γ-Ο/Γ 'ΡΕΘΥΜΝΟ' το 2000 και γ) της απόκτησης του Ε/Γ - Ο/Γ HELLENIC SPIRIT και της απασχόλησης νέων υπαλλήλων στο προσωπικό ξηράς με συμβάσεις ορισμένου χρόνου για το έτος 2001.

Από το επιστημονικό προσωπικό των 51 υπαλλήλων που απασχολούσε η εταιρεία το 2001 ως προσωπικό ξηράς, οι 32 είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι. και 19 Τ.Ε.Ι.

Η εταιρεία από το Απρίλιο του έτους 1998 έχει συντάξει Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας και Κατάστασης προσωπικού, ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με την διαδικασία του Ν.3789/57 και να συμπληρώσει την ατομική σύμβαση του μισθωτού.

Στα πλαίσια της προσπάθειας της διοίκησης για περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης του προσωπικού διοργανώνεται σε συνεχή βάση (από το έτος 1991) πρόγραμμα επιμόρφωσης του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας και ποιότητας, παροχής υπηρεσιών, Ναυτιλιακού Marketing, εργατικά, λογιστικά και Η/Υ. Το προσωπικό συμμετέχει επίσης σε σεμινάρια χρηματοοικονομικής νομοθεσίας και πρακτικής.

Οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού το 2001 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:<sup>120</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 8**  
**Αμοιβές και Έξοδα Προσωπικού**

Αμοιβές και έξοδα προσωπικού (εκατ. δρχ.)	2001
Αμοιβές πληρωμάτων	11.547
Μισθοί υπαλλήλων	1.657
Μισθοί εργατών	94
Κοινωνικές επιβαρύνσεις και βοηθήματα	1.767
Σύνολο	15.065

#### **4.2.11. Μετοχικό κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια – Ξένα – Κύκλος εργασιών – Κέρδη:**

Η εξέλιξη του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας από την ίδρυση της παρουσιάζεται συνοπτικά στον παρακάτω Πίνακα:

<sup>120</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ.29.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 9 Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ										
Ημερομηνία Γ.Σ.	Αριθμ. Φ.Ε.Κ.	Νέες μετοχές	Συνολο μετοχών Κοινών & προν.	Ονομική αξία μετοχής		Τρόπος αύξησης (δρχ.)			Συνολική αξία μετοχών	
				Δρχ.	Ευρώ	Συγχύση ΡΕΘΥΜΝ. με απορρίψη	Καταβολή μετρητών	Κεφαλήση αποθεματ.	Δρχ.	Ευρώ
Αρχικό μετοχικό κεφάλαιο	201 / 10-4-1967	89.200	89.200	1.000	2.9347		89.200.000		89.200.000	261.775,50
Απόφαση Γ.Σ. 26.11.72	1286 / 21.6.73	89.200	178.400	1.000	2.9347		89.200.000		178.400.000	523.550,99
Απόφαση Γ.Σ. 26.11.72	1286 / 21.6.73	121.600	300.000	1.000	2.9347		121.600.000		300.000.000	880.410,86
Απόφαση Γ.Σ. 30.12.73	164 / 27.2.74	56.600	356.600	1.000	2.9347		56.600.000		356.600.000	1.047.101,98
Απόφαση Γ.Σ. 19.7.78	2782 / 16.9.78	71.360	428.160	1.000	2.9347			71.360.000	428.160.000	1.256.522,38
Απόφαση Γ.Σ. 17.6.79	3028 / 1.9.79	428.160	856.320	500	1.4674		SPLIT 1/2		428.160.000	1.256.522,38
Απόφαση Γ.Σ. 16.5.83	1964 / 23.6.83	34.253	890.573	500	1.4674			17.126.500	445.286.500	1.306.783,57
Απόφαση Γ.Σ. 29.6.86	2679 / 23.7.86	387.206	1.277.779	500	1.4674			193.603.000	638.889.500	1.874.950,84
Απόφαση Γ.Σ. 29.11.87	69 / 15.1.87	319.445	1.597.224	500	1.4674		159.722.500		798.612.000	2.343.688,92
Απόφαση Γ.Σ. 26.6.88	2992 / 21.9.88	1.597.224	3.194.448	500	1.4674		288.400.861	510.211.139	1.597.224.000	4.687.377,84
Απόφαση Γ.Σ. 19.2.89	478 / 15.3.89	1.064.816	4.259.264	500	1.4674		532.408.000		2.129.632.000	6.249.837,12
Απόφαση Γ.Σ. 2.7.89	3180 / 11.8.89	473.252	4.732.516	500	1.4674			236.626.000	2.366.258.000	6.944.264,12
Απόφαση Γ.Σ. 2.7.89	3180/11.8.89 & 3375/22.8.90	880.785	5.613.301	500	1.4674		440.392.500		2.806.650.500	8.236.685,25
Απόφαση Γ.Σ. 8.7.90 <sup>a</sup>	3418 / 27.8.90 & 470/26.2.91 & 3571/20.8.91	420.400	6.033.701	500	1.4674		210.200.000		3.016.850.500	8.853.559,79
Απόφαση Γ.Σ. 7.7.91	3571 / 20.8.91	6.033.701	12.067.402	500	1.4674			3.016.850.500	6.033.701.000	17.707.119,59
Απόφαση Γ.Σ. 7.7.91	3571 / 20.8.91	1.508.425	13.575.827	500	1.4674		754.212.500		6.787.913.500	19.920.509,17
Απόφαση Γ.Σ. 9.7.95	4963/23.8.95	678.792	14.254.619	500	1.4674			339.396.000	7.127.309.500	20.916.535,58
Απόφαση Γ.Σ. 14.7.96 <sup>b</sup>	5931 / 21.8.96	3.563.655	17.818.274	500	1.4674		1.781.827.500		8.909.137.000	26.145.669,85
Απόφαση Γ.Σ. 14.7.96	5931 / 21.8.96 & 233 / 20.1.97	1.425.462	19.243.736	500	1.4674			712.731.000	9.621.868.000	28.237.323,55
Απόφαση Γ.Σ. 6.8.97	5749 / 6.8.97	384.875	19.628.611	500	1.4674			192.437.500	9.814.305.500	28.802.070,43
Απόφαση Γ.Σ. 2.8.98	8666 / 10.11.98	4.907.153	24.535.764	500	1.4674			2.453.576.500	12.267.882.000	36.002.588,41
Απόφαση Γ.Σ. 2.8.98	88 / 12.01.99	6.384.000	30.919.764	500	1.4674		3.192.000.000		15.459.882.000	45.370.159,94
Απόφαση Γ.Σ. 24.10.99	9907/10.12.99	3.147.000	34.066.764	547	1.6053	3.147.000.000		-27.637.908	-18.634.519.908	54.686.778,89
Απόφαση Γ.Σ. 25.6.00										
Αποφ. Γ.Σ. 21.1.01 – (τροπ. αποφ. Γ.Σ. 25.6.00)	11297/11.12.2000 1018/14.2.2001	25.673.677	59.740.441	547	1.6053		4.726.241.365	9.317.259.954	32.678.021.227	95.900.282,40
Αποφ. Γ.Σ. 17.6.2001	6314/20.7.2001		59.740.441	548.6075	1,61			96.033.097	32.774.054.324	96.182.111,00

Σύμφωνα με το μετοχολόγιο της Εταιρείας κατά την 31.12.2001 δεν υπήρχε κανένας μέτοχος με ποσοστό συμμετοχής μεγαλύτερο του 5%. Η ANEK είναι μια πολυμετοχική εταιρεία με ευρεία διασπορά των μετοχών της.<sup>121</sup>

<sup>121</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ.22 – 23.

Τα Ίδια και Ξένα Κεφάλαια της εταιρείας σύμφωνα με τον Ισολογισμό της 31.12.2001 έχουν ως εξής:<sup>122</sup>

### ΠΙΝΑΚΑΣ 10 Ίδια και Ξένα Κεφάλαια της Εταιρείας

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλιτέμης Χρήσεως 2001		Ποσά Προηγούμενης Χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
<b>A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
<b>I. Μετοχικά κεφάλαια (Μετοχές 15.892.190 κοινές, 374.596 προνομιούχες έκδοσης 1990 και 3.563.655 προνομιούχες έκδοσης 1996 των 548.607,5 Δρχ.)</b>				
1. Καταβλημένο	32.774.054,324	96.182.111,00	32.676.021,237	95.981.827,43
<b>II. Διαφορά στην έκδοση μετοχών υπέρ το όριο</b>	<b>12.321.348,313</b>	<b>35.100.802,09</b>	<b>12.097.381,445</b>	<b>34.942.866,28</b>
<b>III. Διαφορές αναπόλησης - επιχορηγήσεις επενδύσεων</b>				
1. Διαφορές από αναπόληση αξίας συμμετοχών & χρεογράφων	15.943.630	46.789,82	15.627.930	44.484,50
2. Διαφορές αναπόλησης αξίας λοιπών περιουσιακών στοιχείων	3.550.893	10.420,82	3.550.893	10.420,82
3. Επιχορηγήσεις παγίου ενεργητικού	1.389.311,513	4.077.216,47	1.491.337,487	4.112.590,13
5. Υπεροχία εισφοράς είδους σε άλλη Α.Ε.	653.417,255	2.504.526,06	653.417,255	2.504.526,06
	<b>2.262.223,291</b>	<b>6.638.953,17</b>	<b>2.274.136,295</b>	<b>6.629.801,57</b>
<b>IV. Αποθεματικά κεφάλαια</b>				
1. Τακτικό αποθεματικό	3.984.225,512	11.692.518,30	3.984.225,512	11.692.518,30
4. Έκτακτα αποθεματικά	6.807.236,927	19.977.217,69	6.807.236,927	19.977.217,69
5. Αφορολόγητο αποθεματικό ειδικών διατάξεων Νόμων	2.161.771,653	6.344.157,46	2.151.771,653	6.344.157,46
	<b>12.953.234,192</b>	<b>38.013.893,45</b>	<b>12.953.234,192</b>	<b>38.013.893,45</b>
<b>V. Υπόλοιπο (ζημιών χρήσεως εις νέο)</b>	<b>-1.658.020,007</b>	<b>-4.865.819,54</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (Α+Β+Γ+Δ+Ε+Ζ)</b>	<b>58.632.832.113</b>	<b>172.069.940,17</b>	<b>60.202.735.124</b>	<b>168.930.720,11</b>
<b>B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ</b>				
1. Προβλ. για αποζημ. προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	464.553,761	1.383.327,25	454.553,761	1.263.027,25
2. Λοιπές προβλέψεις	3.538.179	10.383,50	25.819,611	76.708,26
	<b>468.091,940</b>	<b>1.373.710,76</b>	<b>480.373,372</b>	<b>1.339.735,51</b>
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -</b>				
<b>I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>				
2. Δάνεια Τραπεζών	95.996.318,499	281.729.670,58	66.757.102,849	264.699.018,11
<b>II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>				
1. Προμηθευτές	3.335.824,752	9.789.654,44	3.695.054.605	10.819.826,31
2α. Επιταγές πληρωτέες	0	0,00	1.706.000	5.090,00
3. Τράπεζες - Λογαριασμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	5.841.522,494	17.143.132,78	0	0,00
4. Προκαταβολές πελατών	357.333,517	1.048.667,89	237.150,919	696.694,08
5. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	805.982,743	2.365.319,85	662.008.657	2.388.416,92
6. Ασφαλιστικοί οργανισμοί	645.409,706	1.894.085,71	166.324.582	540.746,09
7. Μακροπρόθεσμες υποχρ. πληρωτέες στην επόμενη χρήση	22.319.667,857	65.501.593,12	9.476.426,217	27.819.185,43
8. Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	562.953	1.652,10	2.119.628	6.721,69
10α. Μερίσματα παρελθουσών χρήσεων	170.511,537	500.460,70	164.129,757	510.496,07
11. Πατωτές διάφοροι	1.150.514,937	3.376.419,40	1.240.262,884	3.641.825,45
	<b>34.627.330,496</b>	<b>101.620.425,89</b>	<b>15.695.030,149</b>	<b>48.000.500,00</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Π + ΓΙ)</b>	<b>130.623.648.995</b>	<b>383.341.596,46</b>	<b>102.652.736.246</b>	<b>301.255.310,58</b>
<b>Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>				
1. Έσοδα επομένων χρήσεων	0	0,00	49.000	170,00
2. Έσοδα χρήσεως διαλυμένου	321.255,673	942.789,94	76.926,927	225.193,55
	<b>321.255,673</b>	<b>942.789,94</b>	<b>77.021,927</b>	<b>225.363,55</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)</b>	<b>190.045.626.721</b>	<b>557.728.037,33</b>	<b>162.823.462,158</b>	<b>428.200.023,64</b>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΟΤΙΚΟΥ</b>				
2. Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγεγραμτων και εμπίστων ασφαλιστων	2.495.737,938	7.177.514,12	2.495.737,938	7.177.514,12
4. Λοιποί λογαριασμοί τόξεως	10.645.686,910	31.250.731,94	7.349.894,410	21.969.349,07
	<b>13.141.424,848</b>	<b>38.428.246,07</b>	<b>9.845.632,348</b>	<b>29.146.863,19</b>

Η εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων χρήσης της Εταιρείας για την Ζετία 1999 – 2001 συνοψίζεται στον ακόλουθο πίνακα:<sup>123</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 11**  
**Αποτελέσματα Χρήσης (σε εκατ. δρχ.)**

<b>Αποτελέσματα χρήσης σε εκατ. δρχ.</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2001 (000 EUR)</b>
Εσοδα εκμετάλλευσης πλοίων				
Ναύλοι μεταφοράς	28.651	32.740	41.186	120.869
Εμπορική εκμετάλλευση πλοίων	4.346	4.681	5.849	17.164
Έσοδα ναυλώσεων	796	1.416	1.882	5.522
Διάφορα έσοδα	55	60	67	195
<b>Συνολικά έσοδα εκμετάλλευσης πλοίων</b>	<b>33.849</b>	<b>38.897</b>	<b>48.983</b>	<b>143.751</b>
Μείον : Κόστος εκμίσθης πλοίων (προ αποσβέσεων)	22.548	28.128	34.430	101.041
<b>Μικτό Κέρδος (προ αποσβέσεων)</b>	<b>11.301</b>	<b>10.769</b>	<b>14.553</b>	<b>42.710</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	33,4%	27,7%	29,7%	29,7%
Πλέον : Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	241	363	338	992
<b>Σύνολο</b>	<b>11.542</b>	<b>11.132</b>	<b>14.891</b>	<b>43.702</b>
Μείον : Εξοδα Διοίκησης (προ αποσβέσεων)	1.536	1.516	1.831	5.372
Εξοδα Διάθεσης (προ αποσβέσεων)	3.284	3.600	5.445	15.979
<b>Σύνολο Εξόδων</b>	<b>4.820</b>	<b>5.116</b>	<b>7.276</b>	<b>21.352</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	14,2%	13,2%	14,9%	14,9%
<b>Λειτουργικό Αποτέλεσμα</b>	<b>6.722</b>	<b>6.016</b>	<b>7.616</b>	<b>22.350</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	19,9%	15,5%	15,5%	15,5%
Πλέον : Κέρδη από πωλ. & έσοδα συμμ. & χρεογρ.	408	174	5	13
Πλέον : Εκτακτα & Ανόργανα Έσοδα	951	1.995	585	1.718
Μείον : Εκτακτα & Ανόργανα Εξοδα	544	549	686	2.012
<b>Κέρδη προ τόκων &amp; Αποσβέσεων</b>	<b>7.536</b>	<b>7.637</b>	<b>7.520</b>	<b>22.069</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	22,3%	19,6%	15,4%	15,4%
Πλέον : Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	1.283	326	219	642
Μείον : Τόκοι και συναφή Εξοδα	1.818	4.638	7.166	21.031
<b>Κέρδη προ Αποσβέσεων</b>	<b>7.001</b>	<b>3.325</b>	<b>573</b>	<b>1.680</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	20,7%	8,5%	1,2%	1,2%
Μείον : Αποσβέσεις (συνολικές)	2.521	1.986	2.231	6.546
<b>Αποτελέσματα προ φόρων</b>	<b>4.480</b>	<b>1.339</b>	<b>-1.658</b>	<b>-4.866</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	13,2%	3,4%	-3,4%	-3,4%
Μείον : Φόροι χρήσης & λοιποί φόροι	0	0	0	0
Αμοιβές Δ.Σ.	0	0	0	0
<b>Αποτελέσματα μετά από φόρους &amp; αμοιβές Δ.Σ.<sup>11</sup></b>	<b>4.480</b>	<b>1.339</b>	<b>-1.658</b>	<b>-4.866</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	13,2%	3,4%	-3,4%	-3,4%
Μείον Φόροι φορολογικού ελέγχου <sup>12</sup>	33	22	0	0
<b>Αποτελέσματα μετά από φόρους φορολ. ελέγχου</b>	<b>4.447</b>	<b>1.317</b>	<b>-1.658</b>	<b>-4.866</b>

<sup>123</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ. 35

ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας στην χώρα μας έχει τη χαρακτηριστική ιδιομορφία της έντονης εποχικότητας των πωλήσεων. Αυτό ισχύει και στη περίπτωση της ANEK όπως προκύπτει από τον κατώτερο πίνακα στον οποίο παραθέτουμε τον κύκλο εργασιών της εταιρείας για την χρήση 2001.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 12**  
**Εποχικότητα Κύκλου Εργασιών (σε εκατ. Δρχ-EURO)**

	ΔΡΧ	EURO	ΠΟΣΟΣΤΟ %
Ιανουάριος	2.488	7,302	5,08%
Φεβρουάριος	2.428	7,125	4,96%
Μάρτιος	3.066	8,998	6,26%
Απρίλιος	3.805	11,167	7,77%
Μάιος	3.245	9,523	6,62%
Ιούνιος	4.887	14,342	9,98%
Ιούλιος	6.897	20,240	14,08%
Αύγουστος	8.004	23,490	16,34%
Σεπτέμβριος	5.642	16,558	11,52%
Οκτώβριος	3.160	9,274	6,45%
Νοέμβριος	2.653	7,786	5,42%
Δεκέμβριος	2.707	7,944	5,53%
	48.983	143,751	100%

Δεδομένου ότι η επιβατηγός ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως παγίων κεφαλαίων, ενώ συγχρόνως χαρακτηρίζεται από ανελαστικότητα δαπανών (δαπάνες προσωπικού, ασφάλιστρα, καύσιμα-λιπαντικά, κτλ ). Όλους τους

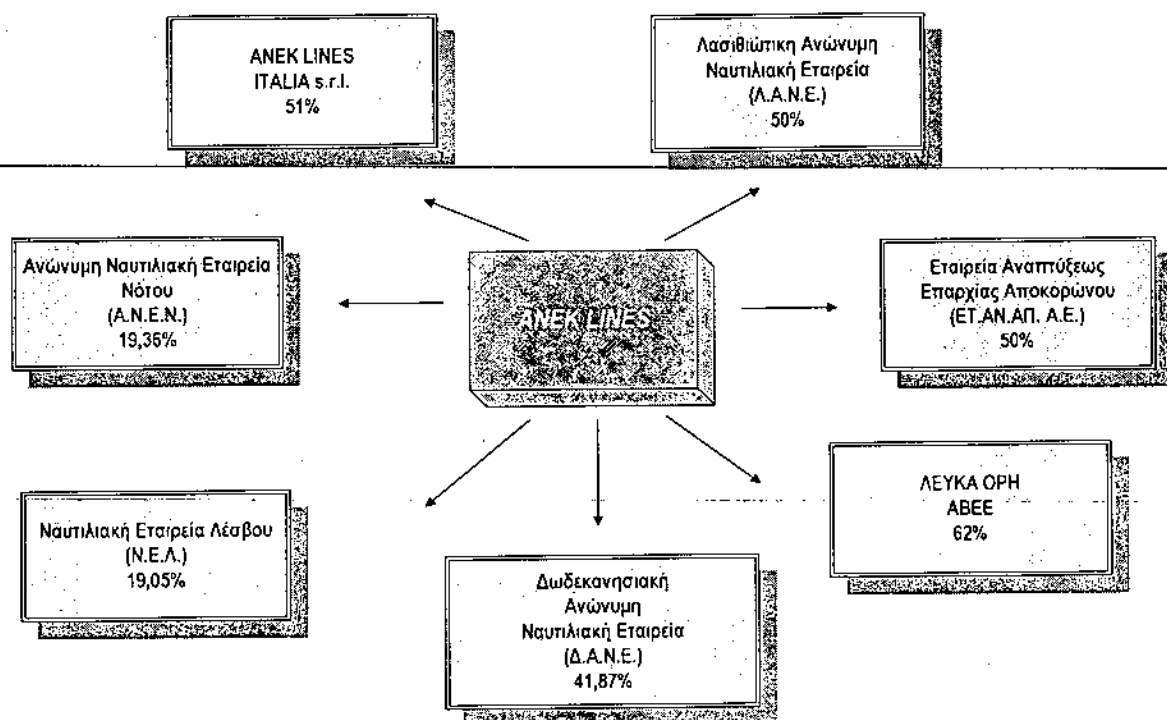
μήνες του έτους η πραγματοποίηση πωλήσεων σε περιόδους μη αιχμής διευκολύνει την εταιρεία στην κάλυψη των εξόδων λειτουργίας της.

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

- Στο εσωτερικό η εταιρεία δραστηριοποιείται σε γραμμές με την πιο αξιόλογη επιβατική και εμπορευματική κίνηση (Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο).
- Στο εξωτερικό με ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική και σύγχρονα πλοία, κατόρθωσε να αποσπάσει σημαντικό μερίδιο στην διακίνηση των φορτηγών οχημάτων, ενώ διατήρησε υψηλά ποσοστά πληρότητας σε επιβατική κίνηση τους καλοκαιρινούς μήνες.<sup>124</sup>

#### 4.2.12. Συνδεδεμένες εταιρείες:

**ΣΧΗΜΑ 3**  
**Οι συμμετοχές της Εταιρείας**



<sup>124</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ 16



**Θυγατρικές Εταιρείες:****ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ )**

Η ΛΑΝΕ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης, ιδρύθηκε το έτος 1993 και έχει έδρα τον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου. Στο έτος 1999 η ANEK απέκτησε το 50% της ΛΑΝΕ με εισφορά του Ε/Γ – Ο/Γ ΤΑΛΩΣ.

Την 31.12.2001 η ANEK κατέχει 1.621.154 κοινές ονομαστικές μετοχές της Λ.Α.Ν.Ε. ονομαστικής αξίας 2.000 δρχ. η κάθε μια και το 50% του μετοχικού της κεφαλαίου.

**ANEK LINES ITALIA s.r.l.**

Την 22-3-1999 ιδρύθηκε στην Ιταλία η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ANEK LINES ITALIA s.r.l. με έδρα την Ανκώνα. Η εταιρεία έχει ως αντικείμενο την ανάληψη πρακτόρευσης και την αντιπροσώπευση ναυτιλιακών εταιρειών ιταλικών ή ξένων, των ναυτικών βιομηχανιών και των αεροπορικών εταιρειών.

Το ποσοστό συμμετοχής της ANEK στην ANEK LINES ITALIA s.r.l. ανέρχεται σήμερα στο 51%, του εταιρικού κεφαλαίου της. Η ANEK έχει ορίσει την ANEK LINES ITALIA s.r.l. Γενικό Αντιπρόσωπο της στην Ιταλία, Κροατία και Ουγγαρία, όπου θα ενεργεί αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό της ANEK, και αντιπρόσωπό της στην Τσεχία, Σλοβακία και Πολωνία.

**Συγγενείς Εταιρείες:****ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ Α.Ε. ( ANEN )**

Η ANEN ιδρύθηκε το έτος 1999 και έχει έδρα την πόλη των Χανίων. Η ANEK συμμετείχε στο ιδρυτικό κεφάλαιο της ANEN με ποσοστό 20%, αποκτώντας 300.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 1.000δρχ. η κάθε μία.

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α. Ε. (NEΛ )**

Η NEΛ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης. Ιδρύθηκε το έτος 1972 και έχει έδρα την πόλη της Μυτιλήνης. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χ. Α. Α. από το 1995. Το έτος 1974 άνοιξε η πρώτη γραμμή Μυτιλήνης – Χίου.

Η ANEK συμμετείχε την 31.12.2001 στο μετοχικό κεφάλαιο της NEΛ με ποσοστό 19,05% κατέχοντας 7.639.160 μετοχές ονομαστικής αξίας δρχ. 300 η κάθε μία.

## **ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ. (ΔΑΝΕ SEA LINES)**

Η ΔΑΝΕ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης και ιδρύθηκε το έτος 1979 με έδρα το δήμο Ρόδου. Η ANEK συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της ΔΑΝΕ με ποσοστό 41,87%.

## **ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ ( ΕΤ. ΑΝ. ΑΠ. )**

Η ΕΤ. ΑΝ. ΑΠ. Ιδρύθηκε το 1978, έχει έδρα το Βάμο της επαρχίας Αποκορώνου του νομού Χανίων και δραστηριοποιείται και στη διάθεση εμφιαλωμένου νερού.

Η ANEK κατείχε την 31.12.2001 644.707 κοινές ονομαστικές με δικαίωμα ψήφου μετοχές ονομαστικής αξίας δρχ. 500 η κάθε μία και το 50% της εταιρείας.

### **ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ**

Οι εταιρείες της ANEK και ΕΤΑΝΑΠ το έτος 2000 ίδρυσαν από κοινού την εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ με ποσοστό συμμετοχής 24% και 76% αντίστοιχα. Την 31.12.2001 η ANEK κατείχε 57.600 κοινές ονομαστικές με δικαίωμα ψήφου μετοχές, ονομαστικής αξίας δρχ. 1.000 η κάθε μία και το 24% της εταιρείας αυτής. Σημειώνεται ότι η έμμεση συμμετοχή της ANEK στην εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ, μέσω της ΕΤ. ΑΝ. ΑΠ. της οποίας κατέχει το 50%, είναι 38% και συνεπώς η συνολική άμεση και έμμεση συμμετοχή της ANEK στην εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ είναι 62%.

Η εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ έχει έδρα στο Στύλο της επαρχίας Αποκορώνου του νομού Χανίων και μετά την εγκατάσταση του προγραμματισμένου μηχανολογικού εξοπλισμού θα δραστηριοποιηθεί, μεταξύ άλλων, στην παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας για εμφιάλωση νερού, αναψυκτικών, ελαίων, χυμών και γενικά τροφίμων.

### **Συμμετοχές της ANEK σε λοιπές Εταιρείες:**

Η ANEK συμμετέχει, με συμβολικά ποσοστά, στο μετοχικό κεφάλαιο των αναφερόμενων κατωτέρω δύο εταιρειών, η δραστηριότητα των οποίων δεν επηρεάζει ουσιαστικά τα αποτελέσματά της, λόγω του μικρού ποσοστού συμμετοχής:

**BIOXYM A. E.**

Η BIOXYM ιδρύθηκε το έτος 1964 και ίδρυσε ιδιόκτητο εργοστάσιο επεξεργασίας φρούτων για την παραγωγή χυμών, κ. τ. λ. , το οποίο και εκμεταλλεύεται. Η ANEK κατέχει 6.000 μετοχές της, δηλαδή ποσοστό 3% του μετοχικού κεφαλαίου της BIOXYM.

**ΣΕΛΙΝΟ Α. Ε.**

Η ΣΕΛΙΝΟ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης. Η ANEK κατέχει 1.745 μετοχές της ανωτέρω εταιρείας, ήτοι ποσοστό 0.49% του συνολικού αριθμού αυτών. Ιδρύθηκε το έτος 1989 και σύμφωνα προς το Καταστατικό της ο σκοπός αυτής είναι η οικονομική, πολιτιστική και πνευματική παραγωγή της επαρχίας Σελίνου του νομού Χανίων.

**Συμμετοχές Μελών του Δ.Σ. της ANEK σε άλλες Εταιρείες:**

- 'VARMIN A. E.' → Αντικείμενο εργασιών: Επεξεργασία Μαρμάρων
- 'ΣΕΚΑΒΙΝ Α. Ε.' → Αντικείμενο εργασιών: Πρατήρια - Σταθμοί Εξυπηρέτησης Μεταφορικών Μέσων
- 'ΑΝΤΕΛ Α. Β. Α. Τ. Ε. Τ. Ε.' → Αντικείμενο εργασιών: Εξοπλισμός Εργαστηρίων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων
- 'ΠΛΑΤΑΝΙΑΣ ΜΑΡΕ Α. Ε.' → Αντικείμενο εργασιών: Ξενοδοχειακές και Τουριστικές Επιχειρήσεις.

**Συμφωνίες – Συνεργασίες μεταξύ ANEK και θυγατρικών Εταιρειών:**

Στόχος της ANEK είναι η ανάπτυξη ενός πλαισίου συνεργασίας με όλες τις θυγατρικές και συγγενείς της εταιρείες ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας και να βελτιστοποιείται η λειτουργία των εταιρειών με άμεσο αποτέλεσμα τη μεγιστοποίηση της απόδοσης σε επίπεδο ομίλου. Έχει λοιπόν αποφασιστεί από της διοικήσεις όλων των συνεργαζόμενων εταιρειών ότι θα γίνονται συμφωνίες από κοινού, για προμήθειες υλικών, εμπορευμάτων, εργασίες συντηρήσεων-βελτιώσεων, γεγονός που προσδίδει μεγαλύτερη ευελιξία και διαπραγματευτική ισχύ σε ένα συνεργαζόμενο σχήμα 26 πλοίων. Επίσης διάφορες παρουσιάσεις σε εκθέσεις, εκδηλώσεις κ. τ. λ. θα γίνονται σε συνεννόηση και συνεργασία όλων των εταιρειών. Άλλες συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών του ομίλου που βρίσκονται σε ισχύ είναι οι εξής:

- Το δίκτυο πωλήσεων της ANEN θα είναι αυτό της ANEK, δηλαδή τόσο τα Κεντρικά Πρακτορεία, όσο και τα συνεργαζόμενα με την ANEK ταξιδιωτικά

γραφεία, θα έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν και εισιτήρια της ANEN. Επίσης, τη διαχείριση των εργασιών της ANEN, τουλάχιστον τα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας της, θα αναλάβει η ANEK άνευ αμοιβής.

- Η ΕΤ. ΑΝ. ΑΠ. Προμηθεύει με εμφιαλωμένο νερό εκτός από τα πλοία της ANEK, όλα τα πλοία φρατών συνδεδεμένων εταιρειών, ('Ν. Ε. Λ.', 'Δ. Α. Ν. Ε.', 'Α. Ν. Ε. Ν.') καθώς και τα πλοία της θυγατρικής ΛΑΝΕ.
- Η ΔΑΝΕ έχει εκμισθώσει πλοίο της ANEK ('ΠΡΕΒΕΛΗΣ') το οποίο εκτελεί δρομολόγια στα Δωδεκάνησα.

#### **Διεταιρικές Σχέσεις της ANEK και των Θυγατρικών της Εταιρειών:**

Η μόνη διεταιρική σχέση της ANEK είναι με τη θυγατρική της 'ANEK LINES ITALIA s.r.l.'. Με βάση την από 29-3-1999 σύμβαση αντιπροσώπευσης ορίζεται ως γενικός αντιπρόσωπος η 'ANEK LINES ITALIA' και θα αντιπροσωπεύει αποκλειστικά και μόνο την ANEK στην Ιταλία.

#### **4.2.13. Στόχοι – Προοπτικές:**

Η εταιρεία σήμερα λειτουργεί σε μια εξαιρετικά ανταγωνιστική αγορά στην Αδριατική και σε μια αγορά στις γραμμές εσωτερικού όπου θα αναπτυχθεί μεγαλύτερος ανταγωνισμός στο μέλλον. Επιπρόσθετα αντιμετωπίζει ανελαστικά έξοδα (καύσιμα – μισθοί πληρωμάτων κ.α.) ενώ το έσοδο της σε μεγάλο βαθμό ρυθμίζεται από το κράτος.

Η ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος, - το οποίο προέβλεπε τη ναυπήγηση σε νορβηγικό ναυπηγείο δυο νεότευκτων πλοίων που αποτελούν ότι τελειότερο ναυπηγείται σήμερα. Παράλληλα την αγορά του πλοίου «Σοφοκλής Βενιζέλος», που αγοράστηκε φέτος και έχει δρομολογηθεί στην Ιταλία, ενώ και την αγορά δυο νεαρών πλοίων από την Ιαπωνία. Επιπλέον έχουν σχέδια για ναυπήγηση δυο ακόμη πλοίων στο ναυπηγείο της Νορβηγίας, για τα οποία έχουν ήδη προγραμματίσει αύξηση κεφαλαίου.- και η μη δημιουργία νέων δανειακών υποχρεώσεων επιτρέπει τον ορθολογικό σχεδιασμό και την κατάρτιση επιχειρηματικών σχεδίων με βάση πραγματικές παραδοχές και υποθέσεις.

Με την απελευθέρωση της αγοράς και των ναύλων που εν μέρει φέρνει το νέο θεσμικό πλαίσιο για την Ακτοπλοΐα, την αύξηση ναύλων στις γραμμές εσωτερικού που βοηθά στην αναπλήρωση των απωλειών λόγω του κόστους



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.



καυσίμων, την κατάκτηση υψηλού μεριδίου στις γραμμές που δραστηριοποιείται και την επιδίωξη προσέγγισης και συνεργασίας των ναυτιλιακών εταιρειών της Κρήτης στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας με μοναδικό κριτήριο το συμφέρον των εταιρειών, η ANEK μπαίνει σίγουρα στο δρόμο της ανάκαμψης.<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> ANEK LINES: Ετήσιο Δελτίο Χρήσεως 2001. Χανιά 2002. σελ. 50 – 59

### **4.3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.**

#### **4.3.1. Επωνυμία:**

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου 1972 με την επωνυμία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Έδρα της εταιρείας είναι ο δήμος Μυτιλήνης όπου στεγάζονται και τα κεντρικά της γραφεία, η εταιρεία επιπλέον διατηρεί και δύο υποκαταστήματα στο Πειραιά. Η εταιρεία είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών με αριθμό 12470/06/Β/86/44 και η διάρκειά της έχει ορισθεί σε πενήντα (50) έτη με τη δυνατότητα παράτασης.

#### **4.3.2. Ιστορικό:**

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της Ν.Ε.Λ. είναι :

**1972:** Ίδρυση της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Αγορά του πλοίου «ΣΑΠΦΩ».

**1974:** Τίθεται σε εφαρμογή οι γραμμές Μυτιλήνης – Χίου και Μυτιλήνης – Θεσσαλονίκης .

**1975:** Τίθενται σε εφαρμογή οι γραμμές Μυτιλήνης – Χίου – Πειραιά – Ρόδου – Κύπρου – Χαΐφας, με εβδομαδιαία τακτικά δρομολόγια.

**1976:** Διάθεση σε τακτικά δρομολόγια μη επιδοτούμενων μεγάλων πλοίων στη γραμμή Λήμνου – Καβάλας .

**1980:** Έναρξη της μηχανογράφησης των υπηρεσιών της εταιρείας

**1981:** Αγορά του πλοίου «ΑΛΚΑΙΟΣ». Ίδρυση της Αναπτυξιακής Εταιρείας Λέσβου Α.Ε. με σκοπό την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της Λέσβου και τη συνεργασία με τη Ν.Ε.Λ. Α.Ε. για τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της Λέσβου.

**1988:** Αγορά του πλοίου «ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ»

**1990:** Αγορά του πλοίου «ΜΥΤΙΛΗΝΗ»

**1990:** Τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης – Βόλου

**1994:** Ίδρυση του κεντρικού πρακτορείου Πειραιώς .Αγορά κτίσματος στη Μυτιλήνη για τη στέγαση των γραφείων της εταιρείας .

**1995:**Αγορά του πλοίου «ΘΕΟΦΙΛΟΣ». Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας με δημόσια εγγραφή και εισαγωγή των μετοχών της στην κύρια αγορά του Χ.Α.Α.

**1998:**Παραγγέλλεται για ναυπήγηση το υπερταχύπλοο CORSAIRE 12000 στα γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval.

**1999:**Αγορά του πλοίου «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ». Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας με καταβολή μετρητών. Συνολικά έσοδα αύξησης Δρχ.17δισ περίπου. Συμμετοχή στρατηγικού επενδυτή (ΑΝΕΚ) στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας με ποσοστό 16,5%.

**1999:**Παραγγέλλονται για ναυπήγηση δύο νέα υπερταχύπλοα τύπου CORSAIRE 10000 και CORSAIRE 14000, στα γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval.

**2000:**Εξαγορά του 42% της ακτοπλοϊκής εταιρείας MedLink S.A., κατόχου τριών Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων με δραστηριοποίηση στη γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας , με στόχο το ποσοστό να ανέλθει σε 70%.

**2000:**Παραλαβή του υπερταχύπλοου «ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ» (CORSAIRE 12000) και δρομολόγηση στη γραμμή των δυτικών Κυκλάδων .

**2000:**Δρομολόγηση του «ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ» στη γραμμή Πειραιάς ή Ραφήνα – Πάρος – Νάξος και στη γραμμή Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη .

**2001:**Ίδρυση των θυγατρικών εταιριών Arisvi shipping Ltd και Irina shipping Ltd.

**2001:**Δρομολόγηση του πλοίου ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ στη γραμμή Ικαρίας – Σάμου.

**2001:**Λήφθηκε η απόφαση για την έκδοση Ομολογιακού Δανείου Μετατρέψιμου σε μετοχές .

**2001:**Παραλαβή του ταχύπλοου πλοίου ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ II τύπου Corsaire 10000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάρου – Νάξου.

**2001:**Παραλαβή του ταχύπλοου πλοίου ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ τύπου Corsaire 14000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πειραιά – Χίος – Μυτιλήνης .

**2001:**Πώληση του πλοίου «ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ».



### **4.3.3. Αντικείμενο Εργασιών:**

Σκοπός της εταιρείας ,όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 4 του Καταστατικού της είναι :

1. Η απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίων για τη μεταφορά προσώπων, οχημάτων παντός τύπου και εμπορευμάτων προς εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής γραμμής Λέσβου – Πειραιώς ,καθώς και άλλων εσωτερικού και εξωτερικού.

2. Η δια ναυλώσεως ή καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμετάλλευση πλοίων και γενικά πλωτών μέσων κάθε εθνικότητας και σημαίας .

3. Η εκμετάλλευση παντός είδους δια θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων ,επιβατών ή οχημάτων δι' ιδιοκτητών ή μη πλοίων αυτής .

4. Η άσκηση πάσης φύσεως και πάσης μορφής Τουριστικής Επιχειρήσεως που σχετίζεται με την δια θαλάσσης μεταφορά επιβατών .

5. Η συμμετοχή σε εταιρίες που επιδιώκουν οποιονδήποτε από τους σκοπούς καθώς και η σύμπραξη ή κοινοπραξία με αυτές .

6. Η ίδρυση θυγατρικών εταιριών με αντικείμενο την οργάνωση τουριστικών, μεταφορικών, βιομηχανικών, εμπορικών και λοιπών επιχειρήσεων.

7. Η διενέργεια εν γένει πάσης επιχειρήσεως ή εργασίας που διευκολύνει την εκπλήρωση των σκοπών της εταιρείας .<sup>126</sup>

### **4.3.4. Δίκτυο Πωλήσεων:**

Η εταιρεία λειτουργεί κεντρικά πρακτορεία σε διάφορα σημεία ανά την Ελλάδα. Ειδικότερα λειτουργεί πρακτορεία στον Πειραιά ,στην Αθήνα, στη Ραφήνα, στο Λαύριο, στη Θεσσαλονίκη, στη Μυτιλήνη, στη Χίο, στην Αλεξανδρούπολη, στο Βόλο, στην Καβάλα, στον Άγιο Ευστράτιο, στην Άνδρο, στη Σύρο, στην Τήνο, στη Μύκονο, στην Πάρο, στη Νάξο, στο Σίγρι Λέσβου, στη Λήμνο, στη Σαμοθράκη, στη Σάμο, και στην Ικαρία. Στον Πειραιά ,η εταιρία λειτουργεί μισθωμένο πρακτορείο επί της οδού Άστιγγος 2 στην πλατεία Καραϊσκάκη. Το πρακτορείο λειτουργεί με προσωπικό της εταιρείας και είναι συνδεδεμένο On-Line με τα πρακτορεία της Χίου και της Μυτιλήνης

<sup>126</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 9 – 10.

για κρατήσεις εισιτηρίων μετ' επιστροφής προς και από τους δύο αυτούς προορισμούς .

Επιπλέον η εταιρεία διατηρεί το υποπρακτορείο «SIRENE CLUB» στη γωνία Άστιγγος και Τζελέπη ,στην πλατεία Καραϊσκάκη. Το υποπρακτορείο αυτό εκδίδει εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων και έχει την αποκλειστικότητα διάθεσης εισιτηρίων για φορτηγά αυτοκίνητα καθώς και την υπευθυνότητα της λιμενικής πρακτόρευσης για το λιμάνι του Πειραιά. Η εταιρεία συνεργάζεται με μεγάλο αριθμό πρακτορείων στην ευρύτερη περιφέρεια Αθηνών και Πειραιά καθώς και στην υπόλοιπη Ελλάδα .

#### 4.3.5. Στόλος:

Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 5 Ε/Γ – Ο/Γ πλοία και 3 υπερταχύπλοα πλοία τύπου Corsaire. Τα πλοία αυτά είναι : Μυτιλήνη, Θεόφιλος, Αλκαίος ,Ταξιάρχης και Σαπφώ, τα υπερταχύπλοα είναι :Αίολος Κεντέρης , Αίολος Εξπρές ,Αίολος Εξπρές II. Το πλοίο Σαπφώ σταμάτησε την δρομολόγηση του το Σεπτέμβριο του 2001, εις αντικατάσταση του οποίου είχε δοθεί άδεια σκοπιμότητας για το νεότευκτο πλοίο Αίολος Κεντέρης το οποίο παρελήφθη τον Αύγουστο του 2001. Η εταιρεία σήμερα έχει υπό την κατοχή της τα εξής πλοία :

**ΠΙΝΑΚΑΣ 13**  
**Τα Πλοία της Εταιρεία**

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ	ΕΤΟΣ
ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ	2001
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ-II	2001
ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	2000
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	1973
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	1975
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	1976
ΑΛΚΑΙΟΣ	1970

Σημειώνεται ότι το Αίολος Εξπρές που αποκτήθηκε εντός του έτους 2000 καθώς και τα δύο νέα ταχύπλοα Αίολος Εξπρές II και το Αίολος Κεντέρης που αποκτήθηκαν εντός της χρονιάς που πέρασε ,αποτελούν την

τελευταία εξέλιξη των πλοίων νέας τεχνολογίας με βασικό πλεονέκτημα έναντι των συμβατικών επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων το σύστημα υδροπρόωσης που επιτρέπει την ανάπτυξη ταχύτητας 36 – 40 μιλίων ανά ώρα έναντι 18 – 27 μιλίων ανά ώρα που αναπτύσσουν τα αντίστοιχα συμβατικά πλοία. Επιπλέον διαθέτουν τριπλό σύστημα ελέγχου της συμπεριφοράς του πλοίου σε σχέση με τις επικρατούσες συνθήκες στην θάλασσα, το οποίο λειτουργεί μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, ώστε να παρέχει τη βέλτιστη άνεση στον επιβάτη.

Σημειώνεται επίσης ότι, όλα τα πλοία της εταιρείας συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ( ISM CODE)<sup>127</sup>

#### 4.3.6. Γραμμές:

Τα **δρομολόγια** που εκτελούνται σήμερα από τα πλοία της εταιρείας είναι τα ακόλουθα :

- Γραμμή Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη .
- Γραμμή Πειραιάς – Σύρος – Τήνος – Μύκονος .
- Γραμμή Πειραιάς – Πάρος – Νάξος – Ικαρία – Σάμος .
- Γραμμή Βορείου Ελλάδος (Μυτιλήνη – Λήμνος – Θεσσαλονίκη).
- Γραμμή Μυτιλήνη – Λήμνος – Καβάλα.
- Γραμμή Ραφήνα – Λήμνος – Καβάλα.
- Γραμμή Αλεξανδρούπολη – Λήμνο – Μυτιλήνη – Χίο – Σάμο – Κω – Ρόδο.
- Γραμμή Καβάλα – Λήμνος – Μυτιλήνη – Χίος – Πάτμος – Σάμος.<sup>128</sup>

<sup>127</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 27 – 29.

<sup>128</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 24 – 25.

#### **4.3.7. Διακρίσεις – Συμμετοχές σε Ερευνητικά Προγράμματα:**

Η ΝΕΛ έχει λάβει πλήθος διακρίσεων από την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία λόγω των πρότυπων μετεωρολογικών σταθμών των πλοίων του στόλου της. Επίσης, έχει λάβει διακρίσεις από διάφορα σωματεία και ομίλους, μεταξύ των οποίων οι κάτωθι:

- Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Ανοικτής Θαλάσσης (Ι.Ο.Α.Θ.).
- Lions Club.
- Διεύθυνση Φυσικής Αγωγής του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.
- Ένωση Ποδοσφαιρικών Σωματείων Λέσβου.
- Ένωση Συντακτών Επαρχιακού Τύπου.
- Ελληνική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία.

Επιπλέον, η ΝΕΛ συμμετέχει στα ακόλουθα ερευνητικά προγράμματα:

- **Πρόγραμμα VISION:** Περιλαμβάνεται στο ευρύτερο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα Brite – Euram και έχει ως στόχο την επίτευξη αυτόματης και ευφυούς επιτήρησης των μηχανών των πλοίων ώστε να επιτυγχάνεται η διάγνωση πιθανών βλαβών πριν την εκδήλωσή τους και η εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας των μηχανών. Η ΝΕΛ συμμετέχει στο πρόγραμμα ως πλήρης εταίρος (full partner) και ως χρήστης (end – user). Μεταξύ των συμμετεχόντων στο πρόγραμμα VISION είναι εταιρείες διεθνούς φήμης όπως η VTT Manufacturing Technology, η Carnaud Metalbox, η Nestle, ABB, καθώς και εκπαιδευτικά ιδρύματα όπως το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το University of Sutherland.

- **Πρόγραμμα ΠΑΒΕ 97:** Πρόκειται για επιδοτούμενο πρόγραμμα από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αξιόπιστο σύστημα διάγνωσης βλαβών κυρίων μηχανών πλοίων», το οποίο διεξάγεται σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Έχει ως στόχο την έγκαιρη διάγνωση πιθανών μηχανικών βλαβών και την εξασφάλιση της βέλτιστης λειτουργίας των μηχανών των πλοίων.

#### **4.3.8. Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία:**

Άλλα αγαθά:

Η εταιρία κάνει χρήση του διακριτικού τίτλου "NEL LINES" το οποίο όμως δεν έχει επίσημα κατοχυρωθεί ως σήμα. Δε φαίνεται πιθανό να δημιουργηθεί πρόβλημα εξαιτίας αυτής της παράλειψης λόγω της μακροχρόνιας χρήσης του σήματος.

#### **Οικόπεδα - Κτιριακές Εγκαταστάσεις**

Τα οικόπεδα που εμφανίζει η εταιρεία στον ισολογισμό της , ύψους Δρχ. 30,5 εκατ. αφορούν την αναλογία ιδιοκτησίας επί του οικοπέδου που αντιστοιχεί στα ιδιόκτητα γραφεία της εταιρείας στη Μυτιλήνη. Ειδικότερα, η εταιρεία διαθέτει τέσσερα (4) ιδιόκτητα γραφεία συνολικού εμβαδού 345,20τ.μ. σε κτίριο στο κέντρο της πόλης της Μυτιλήνης όπου στεγάζονται οι κεντρικές υπηρεσίες της. Τα ακίνητα της ΝΕΛ είναι ασφαλισμένα στο σύνολο της αξίας τους στην Εθνική Ασφαλιστική.<sup>129</sup>

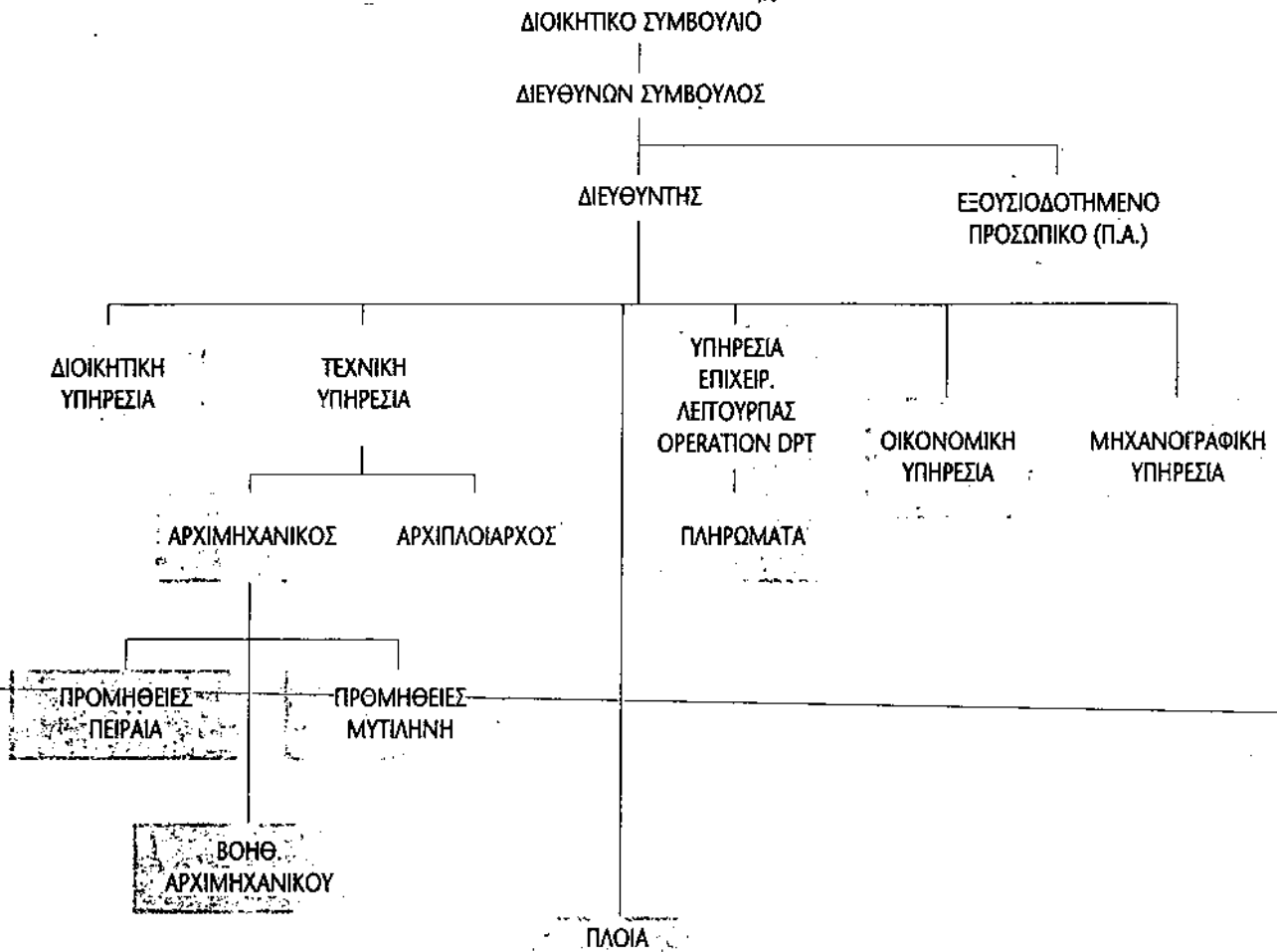
#### **4.3.9. Διοίκηση – Οργανόγραμμα:**

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικού της εταιρείας ,η ΝΕΛ διοικείται από ενδεκαμελές διοικητικό συμβούλιο. Το παρόν Δ.Σ. της εταιρείας εξελέγη με την 23.05.1999 απόφαση της τακτικής γενικής συνέλευσης των μετόχων και η θητεία του είναι τετραετής και διαρκεί έως την 04.06.2003.

Το σχήμα ακολουθεί στην επόμενη σελίδα:

<sup>129</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ενημερωτικό Δελτίο. Αθήνα, Αύγουστος 2001. σελ. 52.

## ΣΧΗΜΑ 4 Το Οργανόγραμμα της Εταιρείας <sup>130</sup>



Δυνάμει της παραγράφου α' του άρθρου 23 του καταστατικού της εταιρείας, κάθε έγγραφο με το οποίο η εταιρεία αναλαμβάνει υποχρεώσεις οποιασδήποτε μορφής και ύψους, για να είναι δεσμευτικό για την εταιρεία πρέπει να είναι υπογεγραμμένο από :

α) τον πρόεδρο αυτής Κ. Α. Γιακαλή ή τον αντιπρόεδρο Δ. Στουκίδη ή τον Κ. Κουντσούρο ή τον Κ. Μαυρογιάννη ή και

β) τον διευθύνοντα σύμβουλο αυτής κ.Α.Αθηναίο, ή τον κ. Βαμβουρέλλη ή τον κ. Ζαμπετάκη ή τον κ. Ζούρο.

Τα μέλη του Δ.Σ. με εξαίρεση τον κ. Απόστολο Αθηναίο ο οποίος τυγχάνει διευθυντής της εταιρείας, είναι ανεξάρτητα υπό την έννοια ότι δεν συνδέονται με άλλη σχέση με την εταιρεία και τους μετόχους της πλην της εν λόγω συμμετοχής τους στο Δ.Σ. Τα μέλη του Δ.Σ. δεν απασχολούνται ως

<sup>130</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 31.

μισθωτοί στην εταιρεία και δεν υπάρχουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ αυτών και της εταιρείας .

Λόγω της συμμετοχής της ANEK ως στρατηγικού επενδυτή στο μετοχικό κεφάλαιο της ΝΕΛ με ποσοστό 19% ,υφίσταται συμφωνία η οποία προβλέπει ότι η ANEK θα συμμετέχει στο Δ.Σ. της ΝΕΛ μέσω ενός εκπροσώπου της, ο οποίος θα εκλέγεται από τη Γ.Σ. της ΝΕΛ .Στη σημερινή σύνθεση του Δ.Σ. της ΝΕΛ ,ως εκπρόσωπος της ANEK συμμετέχει ο κ. Στυλιανός Ζαμπετάκης του Ιωάννη, ο οποίος τυγχάνει και διευθύνων σύμβουλος της ANEK.

Η διεύθυνση της εταιρείας ασκείται από έμπειρα στελέχη με πολύχρονη παρουσία στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας ,με αξιόλογη επιστημονική κατάρτιση και βασίζεται στον καταμερισμό των ευθυνών και αρμοδιοτήτων έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της χαρασόμενης από τη διοίκηση πολιτικής.<sup>131</sup>

#### **4.3.10. Προσωπικό:**

Ο αριθμός του προσωπικού που απασχολείται από τη ΝΕΛ ,κυμαίνεται κατά τη διάρκεια του έτους ανάλογα με της απαιτήσεις της εταιρείας .Κατά του θερινούς μήνες ο αριθμός απασχολούμενου προσωπικού αυξάνει και παράλληλα πραγματοποιείται εσωτερική μετακίνηση πληρωμάτων προς εξασφάλιση της ομαλής εκτέλεσης των δρομολογίων.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 14**  
**Εξέλιξη Προσωπικού Ξηράς και Πλοίων**

ΕΤΟΣ ΣΥΝΟΛΟ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΠΛΗΡΩΜΑ
1995 464	42	422
1996 465	40	425
1997 465	40	425

<sup>131</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 44 – 45.

1998 465	40	425
1999 527	42	485
2000 387	43	344
2001 393	43	350
2002 429	44	385

Το προσωπικό ξηράς της ΝΕΛ περιλαμβάνει 12 απόφοιτους ανώτατης εκπαίδευσης και 5 απόφοιτους ανώτερης εκπαίδευσης.<sup>132</sup>

### 3.3.11. Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη:

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη και ο τρόπος κάλυψης του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας από την ίδρυση της.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 15**  
**Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου**

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ Φ.Ε.Κ.	ΑΠΟΦΑΣΗ	ΠΟΣΟ		ΜΕΤΟΧΙΚΟ		ΟΝΟΜΑ- ΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ
			ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (ΣΕ ΧΙΛ. ΔΡΧ.)	ΤΡΟΠΟΣ ΚΑΛΨΗΣ ΚΕΦΑΛΗΣ (ΣΕ ΧΙΛ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΞΙΕΣ (ΣΕ ΧΙΛ. ΔΡΧ.)	ΜΕΤΟΧΩΝ		
1972	1550/17.08.72	Αρχικό Κεφάλαιο	71.500	71.500	-	71.500	1.000	71.500
1973	1489/02.08.73	Δ.Σ. 18/03/1973	68.500	68.500	-	140.000	1.000	140.000
1973	122/05.02.74	Ε.Γ.Σ. 11/11/1973	25.000	25.000	-	165.000	1.000	165.000
1976	2659/12.10.76	Γ.Σ. 27/06/1976	15.000	15.000	-	180.000	1.000	180.000
1977	3245/04.11.77	Ε.Γ.Σ. 19/10/1977	40.000	40.000	-	220.000	1.000	220.000
1980	368/04.03.81	Ε.Γ.Σ.-21/12/1980	35.000	35.000	-	255.000	1.000	255.000
1983	1424/01.06.83	Ε.Γ.Σ. 06/03/1983	25.000	25.000	-	280.000	1.000	280.000
1983	1424/01.06.83	Ε.Γ.Σ. 06/03/1983	280.000	-	280.000	560.000	1.000	560.000
1989	2497/18.06.92	Ε.Γ.Σ. 12/11/1989	93.760	93.760	-	653.760	1.000	653.760
1991	2497/18.06.92	Ε.Γ.Σ. 22/09/1991	92.338	595	91.743	746.098	1.000	746.098
1991	2497/18.06.92	Ε.Γ.Σ. 22/09/1991	328.963	328.963	-	1.075.061	1.000	1.075.061
1994	3814/05.07.95	Γ.Σ. 26/06/1994	ΜΕΙΩΣΗ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ ΑΠΟ ΔΡΧ. 1.000 ΣΕ ΔΡΧ. 200			1.075.061	200	5.375.305
1994	3814/05.07.95	Γ.Σ. 26/06/1994	376.270	376.270	-	1.451.331	200	7.256.655
1998	93/12.01.99	Ε.Γ.Σ. 13/12/1998	725.665	-	725.665	2.176.996	200	10.884.980
1999	4330/22.06.99	Ε.Γ.Σ. 23/05/1999	4.078.498	4.078.498	-	6.255.494	200	31.277.470
2000	7270/2.8.2000	Ε.Γ.Σ. 25/06/2000	6.744.506	5.493.407	1.251.099	13.000.000	200	65.000.000
2001	892/9.2.2001	Ε.Γ.Σ. 20/1/2001				8.021.457	200	40.107.284
2001	3875/14.6.2001	Ε.Γ.Σ. 20/5/2001	4.010.728	4.010.728	-	12.032.852	300	40.107.284



Μοναδική μέτοχος της ΝΕΛ με ποσοστό συμμετοχής άνω του 5% είναι η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ΑΝΕΚ).<sup>133</sup>

Ίδια – Ξένα Κεφάλαια<sup>134</sup>

### ΠΙΝΑΚΑΣ 16

#### Ίδια και Ξένα Κεφάλαια της Εταιρείας

ΠΑΘΗΤΙΚΟ		
	Ποσ. 31/12/01	Ποσ. 31/12/02
<b>A. Ίδια Κεφάλαια</b>	<b>2.021.456.800</b>	<b>8.255.494.000</b>
I. Μετοχικό κεφάλαιο (40.107.284 κομ. αναρμ. μετ. των 200 διστ.)	8.021.456.800	8.255.494.000
II. Διαφορές από έκδοση μετοχών υπέρ το όριο	14.789.659.378	14.431.518.478
III. Διαφορές αναπροσαρμογής-Επιχειρηματικές επενδύσεις		
2. Διαφορές αναπροσαρμογής αξίας λοιπών περιουσιακών στοιχείων	8.719.800	0
3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων παγίου ενεργητικού	23.774.015	31.913.597
	<u>37.393.818</u>	<u>31.913.597</u>
IV. Αποθεματικά Κεφάλαια		
1. Τοιςμ. Αποθεματικό	694.917.373	894.917.373
4. Έκτακτο Αποθεματικό	2.458.919.193	2.458.919.193
	<u>3.153.836.566</u>	<u>3.353.836.566</u>
V. Αποτελέσματα εκ νέου Υπόλοιπα ζημιών-κερδών εκ νέου Υπόλοιπα κερδών προηγ. χρήσεων Έξοδα πολιτικού απόδοχ. έως 31/12/99	(2.080.848.464) 887.233.967 (2.768.492.387)	867.233.967 0 0
	<u>(3.961.906.884)</u>	<u>867.233.967</u>
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (AI + AII + AIII + AIV + AV)</b>	<b>22.006.739.872</b>	<b>24.739.994.608</b>
<b>B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΜΑΤΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>		
1. Προβλέψεις για αποχρέωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	61.538.946	57.581.244
2. Λοιπές προβλέψεις	0	732.051
	<u>61.538.946</u>	<u>58.313.295</u>
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>		
I. Μεσοπρόθεσμες υποχρεώσεις		
2. Δάνεια Τραπεζών	21.359.955.454	10.811.673.168
II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		
1. Προμηθευτές	1.141.463.106	610.772.954
2. Τράπεζες λογ. άρρα/όρων υπαρχ.	2.168.434.768	2.181.313.774
4. Προκαταβλητές πελατών	61.074.029	368.741.572
5. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	408.094.258	341.860.851
8. Λογιστηριακά οργανισμοί	438.785.752	250.200.145
10. Μέρηματα πληρωτέα	409.115.060	802.147.040
11. Παθητικές διαφορές	594.398.382	548.947.596
	<u>5.719.345.353</u>	<u>5.102.983.932</u>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων (ΓI + ΓII)</b>	<b>26.579.300.817</b>	<b>15.914.657.098</b>
<b>Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>		
1. Έσοδα αποδότων χρήσεων	17.030.120	30.596.120
2. Έξοδα προη. δικαιωμένων	204.587.999	85.808.584
	<u>221.618.119</u>	<u>96.404.684</u>

<sup>133</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 18 – 19.

<sup>134</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ενημερωτικό Δελτίο. Αθήνα, Αύγουστος 2001. Ισολογισμός.

Η εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων χρήσης της Εταιρείας για τη χρονική περίοδο 1997 – 2000 παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:<sup>135</sup>

### ΠΙΝΑΚΑΣ 17

#### Λογαριασμός Εκμετάλλευσης και Αποτελεσμάτων 1996 - 2000

(Ποσά σε δρχ εκατ.)	1997	1998	1999	2000	2001
Έσοδα Εκμετάλλευσης Πλοίων	8.084	9.052	10.127	11.548	14.392
Μείον: Κόστος Εκμετάλλευσης Πλοίων	5.436	6.072	7.395	10.904	12.388
<b>Μικτό Κέρδος</b>	<b>2.648</b>	<b>2.980</b>	<b>2.732</b>	<b>644</b>	<b>2.003</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	32,8%	32,9%	27,0%	5,6%	13,9%
Πλέον: Λοιπά Έσοδα Εκμετάλλευσης	393	416	504	494	89
<b>Σύνολο</b>	<b>3.041</b>	<b>3.396</b>	<b>3.236</b>	<b>1.138</b>	<b>2.092</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	37,6%	37,5%	32,0%	9,9%	14,5%
Μείον: Έξοδα Διοίκησης	410	448	448	548	592
Μείον: Έξοδα Διάθεσης	445	526	687	814	1.017
<b>Σύνολο Εξόδων Διοίκησης και Διάθεσης (1)</b>	<b>855</b>	<b>974</b>	<b>1.135</b>	<b>1.361</b>	<b>1.609</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	10,6%	10,8%	11,2%	11,8%	11,2%
<b>Λειτουργικό Αποτέλεσμα (1)</b>	<b>2.186</b>	<b>2.422</b>	<b>2.100</b>	<b>(223)</b>	<b>483</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	27,0%	26,8%	20,7%	(1,9%)	3,4%
Πλέον: Έκτακτα και Ανόργανα Έσοδα - Έξοδα	(5)	(16)	219	(74)	(100)
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ Τόκων, Αποσβέσεων και Φόρων Χρήσης</b>	<b>2.181</b>	<b>2.406</b>	<b>2.319</b>	<b>(297)</b>	<b>383</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	27,0%	26,6%	22,9%	(2,6%)	2,7%
Μείον: Χρεωστικοί Τόκοι	460	503	487	1.086	1.172
Πλέον: Πιστωτικοί Τόκοι	69	79	310	193	8
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ Αποσβέσεων και Φόρων Χρήσης</b>	<b>1.790</b>	<b>1.982</b>	<b>2.142</b>	<b>(1.190)</b>	<b>(781)</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	22,1%	21,9%	21,2%	(10,3%)	(5,4%)
Μείον: Αποσβέσεις (συνολικές)	933	933	1.072	890	1.116
<b>Κέρδη / (Ζημιές) προ Φόρων Χρήσης</b>	<b>857</b>	<b>1.049</b>	<b>1.071</b>	<b>(2.081)</b>	<b>(1.896)</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	10,6%	11,6%	10,6%	(18,0%)	(13,2%)
Μείον: Φόροι Χρήσης, Λοιποί Φόροι και Αμοιβές Δ.Σ.	2	4	15	0	0
<b>Κέρδη / (Ζημιές) μετά από Φόρους Χρήσης και Αμοιβές Δ.Σ.</b>	<b>855</b>	<b>1.045</b>	<b>1.055</b>	<b>(2.081)</b>	<b>(1.896)</b>
(% στον κύκλο εργασιών)	10,6%	11,6%	10,4%	(18,0%)	(13,2%)

<sup>135</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ετήσιο Δελτίο Απολογισμός Χρήσης 2001. Μυτιλήνη Ιούνιος 2002. σελ. 36

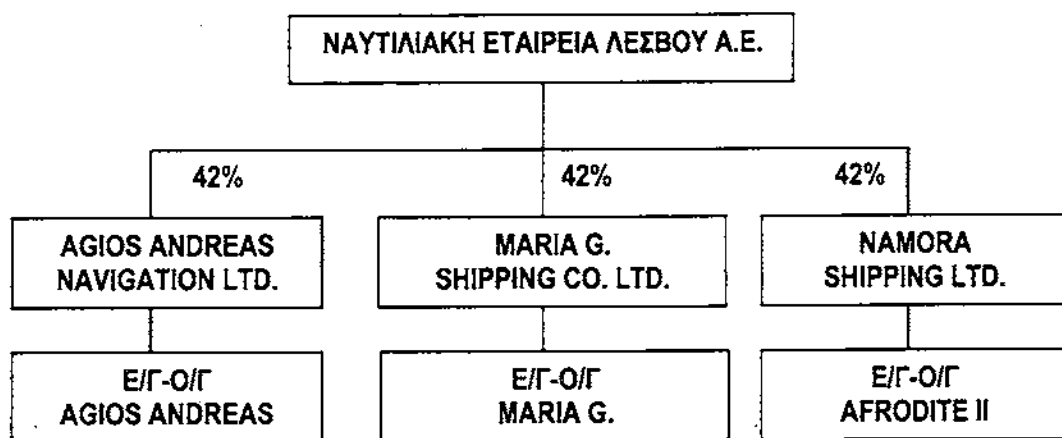
**ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.**

Τα έσοδα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στη χώρα μας παρουσιάζουν έντονη εποχικότητα η οποία συνδέεται με την τουριστική κίνηση. Για το λόγο αυτό και τα έσοδα της ΝΕΛ παρουσιάζουν διακυμάνσεις ανάλογα με την περίοδο του έτους. Οι πλέον προσοδοφόροι μήνες είναι αυτοί της θερινής περιόδου (από τον Ιούνιο μέχρι και τον Σεπτέμβριο) καθώς επίσης και η περίοδος του Πάσχα. Αυτό φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί ο οποίος παρουσιάζει τα μηνιαία έσοδα της Εταιρείας κατά την περίοδο 1998 – 2000.<sup>136</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 18****Μηνιαία Έσοδα Εκμετάλλευσης Πλοίων περιόδου 1998 – 2000**

<b>ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1998 – 2000</b>						
<b>(σε χιλ. ευρώ)</b>	<b>1998</b>	<b>%</b>	<b>1999</b>	<b>%</b>	<b>2000</b>	<b>%</b>
Ιανουάριος	386.794	4	445.578	4	453.391	4
Φεβρουάριος	350.418	4	384.817	3	468.990	4
Μάρτιος	354.224	4	526.592	5	535.582	5
Απρίλιος	785.062	8	800.015	8	787.776	7
Μάιος	525.184	6	678.494	7	824.847	7
Ιούνιος	835.344	9	840.522	8	986.209	8
Ιούλιος	1.450.426	16	1.660.790	16	1.886.711	16
Αύγουστος	1.970.888	22	2.136.748	21	2.514.932	22
Σεπτέμβριος	958.965	11	992.423	10	1.234.422	11
Οκτώβριος	577.051	6	627.860	6	687.645	6
Νοέμβριος	444.508	5	536.719	5	609.834	5
Δεκέμβριος	413.410	5	496.212	5	557.860	5
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9.052.274</b>	<b>100</b>	<b>10.126.770</b>	<b>100</b>	<b>11.548.199</b>	<b>100</b>

<sup>136</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ενημερωτικό Δελτίο. Αθήνα, Αύγουστος 2001. σελ. 50 – 51.

**4.3.12. Συνδεδεμένες Εταιρείες:****ΣΧΗΜΑ 5****Συγγενείς εταιρείες:**

Εντός του 2000 η ΝΕΑ βάσει σχετικού συμφωνητικού κατέβαλε το ποσό των 2.700 εκατ. δρχ ως τίμημα για τη συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών Agios Andreas Navigation Ltd., Namora Shipping Ltd. και Maria G. Shipping Co. Ltd. οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοία υπό το διακριτικό τίτλο «Med Link». Η εταιρεία έχει συμφωνήσει να αυξηθεί περαιτέρω η συμμετοχή της στις ανωτέρω εταιρείες μέχρι το 70%, έναντι του συνολικού τιμήματος ύψους 4,2 έως 4,6 δις. δρχ. αναλόγως του τρόπου αποπληρωμής.

**AGIOS ANDREAS NAVIGATION LTD.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε σύμφωνα με το δίκαιο της Μάλτας με την υπό ημερομηνία 5 Απριλίου 1995 πράξη σύστασης και καταστατικό το οποίο καταχωρήθηκε στην Εφορία Εταιρειών Μάλτας με αριθμό C18188. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στη Βαλέτα, Μάλτα. Η διάρκεια της εταιρείας είναι αόριστη.

**NAMORA SHIPPING LTD.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε σύμφωνα με το δίκαιο της Κύπρου την 2 Απριλίου 1993 με αριθμό καταχώρησης 54482. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στην Λεμεσό, Κύπρος. Η διάρκεια της εταιρείας είναι αόριστη.

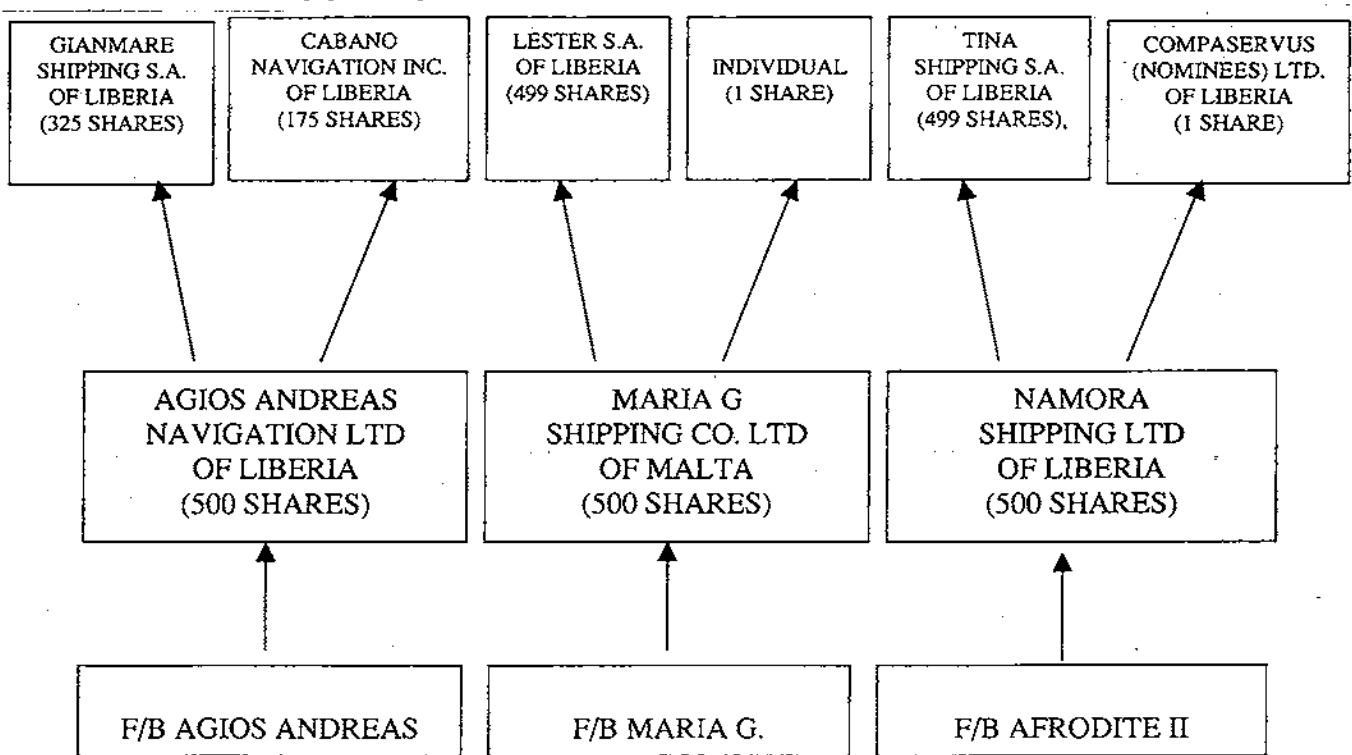
**MARIA G. SHIPPING CO. LTD.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε σύμφωνα με το δίκαιο της Μάλτας με την υπό ημερομηνία 10 Μαρτίου 1998 πράξη σύστασης και καταστατικό το οποίο καταχωρήθηκε στην Εφορία Εταιρειών Μάλτας με αριθμό C22629. Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στη Βαλέτα, Μάλτα. Η διάρκεια της εταιρείας είναι αόριστη.

Οι νέες συνθήκες της αγοράς που διαμορφώνονται, σε συνδυασμό με την επικείμενη οριστική άρση του cabotage, θα έχουν ως συνέπεια τη ραγδαία όξυνση του ανταγωνισμού στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Για το λόγο αυτό και στα πλαίσια του στόχου της ενδυνάμωσης της θέσης της Εταιρείας, της περαιτέρω δυναμικής ανάπτυξης και εξέλιξη της, καθώς και της επέκτασης των δραστηριοτήτων της σε δρομολόγια εξωτερικού, η ΝΕΛ προχώρησε στη συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο μικρότερων εταιρειών του κλάδου.

### ΣΧΗΜΑ 6

**Οι Εταιρείες με τις οποίες η ΝΕΛ υπεγράφη Ιδιωτικό Συμφωνητικό Συνεργασίας και Προσύμφωνο Πωλήσεων Μετοχών.**



Βάσει του ανωτέρω Ιδιωτικού Συμφωνητικού αποφασίστηκε η εξαγορά του 70% του συνόλου των μετόχων της κάθε μιας των Πλοιοκτητριών Εταιρειών από τη ΝΕΛ. Το συνολικό τίμημα για την αγορά από τη ΝΕΛ των παραπάνω μετοχών ορίστηκε σε Δρχ. 4.200.000.000 ή Δρχ. 4.596.000.000, ανάλογα με τον τρόπο αποπληρωμής, καταβλητέο σε δύο δόσεις.

**Συνέργιες:**

Οι συνέργιες που αναμένεται να προκύψουν από τη συμμετοχή της ΝΕΛ στο μετοχικό κεφάλαιο της «Med Link», συνοψίζονται στα κάτωθι κύρια σημεία:

- Επέκταση των δρομολογίων της ΝΕΛ και είσοδος σε γραμμές και προορισμούς του εξωτερικού, ειδικότερα στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας και Τουρκίας – Ιταλίας.
- Αξιοποίηση των πλοίων ΣΑΠΦΩ και ΑΛΚΑΙΟΣ, τα οποία λόγω της υφιστάμενης νομοθεσίας δεν μπορούν να εκτελούν δρομολόγια μετά τη συμπλήρωση 35 ετών, σε δρομολόγια Ελλάδας – Ιταλίας και Τουρκίας – Ιταλίας, όπου δεν υφίσταται ο χρονικός αυτός περιορισμός.
- Δημιουργία οικονομιών κλίμακας και συνέργιες όσον αφορά τις αγορές καυσίμων, τις επισκευές και τις ασφαλίσσεις των πλοίων.

**Εταιρείες που Συμμετέχουν στην Εκδότρια Εταιρεία:****ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.**

Είναι στρατηγικός επενδυτής και μεγαλύτερος μέτοχος της ΝΕΛ. Ήδη συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της ΝΕΛ κατά 19% με 7.639.160 μετοχές.

**Διεταιρικές Συναλλαγές:**

Σημειώνεται ότι δεν υπήρξαν διαιτηρικές συναλλαγές μεταξύ της Εκδότριας Εταιρείας και των συγγενών εταιρειών, καθώς και μεταξύ της Εκδότριας Εταιρείας και του στρατηγικού επενδυτή ANEK Α.Ε.<sup>137</sup>

**4.3.13. Στόχοι – Προοπτικές:**

Η μελλοντική στρατηγική ανάπτυξης της εταιρείας έχει προσαρμοσθεί στις νέες συνθήκες της αγοράς όπως αυτές διαμορφώνονται, στις στρατηγικές κινήσεις των εταιρειών του κλάδου καθώς και στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που προβλέπεται να επικρατήσει μετά την οριστική άρση του cabotage. Η στρατηγική της ΝΕΛ όπως έχει διαμορφωθεί βασίζεται στους κάτωθι άξονες και αποβλέπει στην επίτευξη στόχων που περιγράφονται στη συνέχεια :

- **Εκσυγχρονισμός του στόλου:** Ο εκσυγχρονισμός του στόλου της εταιρείας δεν περιορίζεται μόνο στην αντικατάσταση των πλοίων από πιο

<sup>137</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ενημερωτικό Δελτίο. Αθήνα, Αύγουστος 2001. σελ. 114 – 128.

σύγχρονα, αλλά περιλαμβάνει και τη μείωση των χρόνων ταξιδιού, την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατηγό κοινό και τη μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων με άμεση συνέπεια την αύξηση της κερδοφορίας της εταιρείας. Η ΝΕΛ έχει ήδη κάνει σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή με την παραλαβή του Αίολος Εξπρές και την ναυπήγηση των δυο ακόμα νέων υπερταχύπλων πλοίων Αίολος Εξπρές II και Αίολος Κεντέρης.

- **Επέκταση σε νέες γραμμές και προορισμούς :** Η επέκταση των δρομολογίων της ΝΕΛ στη γραμμή Πειραιά – Πάρου – Σύρου – Μυκόνου ήταν ένα σημαντικό βήμα για την εταιρεία. Στόχος της εταιρείας αποτελεί η εδραίωση της παρουσίας της στη γραμμή αυτή και η επέκταση των δρομολογίων σε άλλους προορισμούς των Κυκλάδων όπως στη γραμμή Πειραιά – Πάρου – Νάξου. Στόχος της ΝΕΛ επίσης αποτελεί η επέκταση των δρομολογίων σε γραμμές εξωτερικού, ο οποίος ενισχύεται με τη συμμετοχή στη «Med Link» η οποία δραστηριοποιείται στις γραμμές της Αδριατικής καθώς και στη γραμμή Τουρκίας – Ιταλίας. Οι γραμμές της Αδριατικής είναι μεγάλης δυναμικότητας και υψηλής κερδοφορίας, χωρίς να παρουσιάζει έντονη εποχικότητα η ζήτηση τους. Στη γραμμή Τουρκίας – Ιταλίας η ζήτηση για μεταφορά επιβατών και κυρίως φορτηγών και εμπορευμάτων αυξάνει με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Μεγαλύτερο βάρος στη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων και εμπορευμάτων παρά στη μεταφορά επιβατών. Η στρατηγική αυτή αναμένεται να αποδώσει σημαντικά κέρδη στην εταιρεία, χωρίς να απαιτηθούν ιδιαίτερα υψηλές επενδύσεις σε πλοία.

- **Επέκταση του δικτύου πωλήσεων της εταιρείας :** Ακολουθώντας στρατηγική επέκτασης του δικτύου πωλήσεων, μέσα στο τελευταίο χρόνο διπλασιάστηκε ο αριθμός των συνεργαζόμενων με την εταιρεία πρακτορείων. Η επέκταση του δικτύου πωλήσεων συνεχίζεται με στόχο την κάλυψη ολόκληρου του Ελλαδικού χώρου. Επενδύοντας στη τεχνολογία η ΝΕΛ έχει αναπτύξει μια πρωτοποριακή εφαρμογή για κράτηση θέσεων μέσω του διαδικτύου (internet), ενώ η εξέλιξη στον τρόπο πώλησης και έκδοσης εισιτηρίων συνεχίζεται με γρήγορους ρυθμούς.

- **Αναβάθμιση παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατηγό κοινό:** Η ΝΕΛ επιδιώκει τη συνεχή αναβάθμιση των παρεχόμενων προς το επιβατηγό κοινό υπηρεσιών. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της καθιέρωσης νέων υπηρεσιών, την αναβάθμιση και βελτίωση των χώρων στα πλοία και την

περαιτέρω εκπαίδευση των πληρωμάτων των πλοίων. Στόχος είναι η εναρμόνιση των παρεχόμενων προς το επιβατηγό κοινό υπηρεσιών με τα πλέον σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Η υλοποίηση των ανωτέρων μελλοντικών στόχων και προοπτικών της ΝΕΛ ενισχύεται περαιτέρω από τη συμμετοχή ως στρατηγικού επενδυτού με ποσοστό 19% της εταιρείας ANEK ,η οποία είναι από τους σημαντικότερους στο κλάδο της ακτοπλοΐας .Η συνεργασία με την ANEK πέραν της δημιουργίας μιας επιχειρηματικής σύμπραξης που θα εμφανίζεται στην αγορά σαν μονάδα κοινής δράσης ,θα δημιουργήσει συνέργιες όσον αφορά την επέκταση του δικτύου πωλήσεων ,την επιτυχέστερη διαχείριση των ανθρώπινων πόρων και τη βελτίωση του επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών.<sup>138</sup>

---

<sup>138</sup> ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. Ενημερωτικό Δελτίο. Αθήνα, Αύγουστος 2001. σελ. 134 – 135.





ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.



#### **4.4. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.**

##### **4.4.1. Επωνυμία:**

Η Επιχειρήσεις Αττικής Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών με διακριτικό τίτλο «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.» ως αμιγώς εταιρεία συμμετοχών δεν έχει δραστηριότητα. Δραστηριοποιείται μέσω των θυγατρικών της εταιρειών ,στην επιβατηγό ναυτιλία. Ιδρύθηκε το 1918 και η σημερινή της επωνυμία «Επιχειρήσεις Αττικής Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών» προέκυψε την 27 Αυγούστου με απόφαση της έκτακτης γενικής συνέλευσης των μετόχων. Η έδρα της είναι στη Βούλα Αττικής ,Λεωφόρος Αλκουονίδων 157.Η διάρκεια της εταιρείας είναι μέχρι το 2108. Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της εταιρείας ο σκοπός της εταιρείας είναι :

1. Συμμετοχή σε άλλες επιχειρήσεις οποιασδήποτε μορφής και σκοπού στην Ελλάδα και στο εξωτερικό
2. Κατοχή μετοχών εταιρειών εισηγμένων και μη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών ή και σε άλλα Χρηματιστήρια εκτός Ελλάδας .

Κύριο αντικείμενο δραστηριότητας των θυγατρικών εταιρειών του ομίλου είναι η επιβατηγός ναυτιλία. Τα πλοία του ομίλου δραστηριοποιούνται στην Αδριατική θάλασσα ,στη Βαλτική θάλασσα και στις Ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές . Η εταιρεία εισήχθη στο Χ.Α.Α. το 1924. Η δραστηριοποίηση της στο κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας αρχίζει από το 1993 ,όταν μεταβιβάστηκε το ιδιοκτησιακό της καθεστώς στον κ. Περικλή Σ. Παναγόπουλο και άλλαξε δραστικά ο επιχειρηματικός της προσανατολισμός.

##### **4.4.2. Ιστορικό:**

**1918:** Ίδρυση της εταιρείας με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία "Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος". Αντικείμενο εργασιών η παραγωγή και εμπορία αλεύρων για αρκετές δεκαετίες υπό νέα επωνυμία "Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε."

**1924:** Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

**1992:** Αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος και επωνυμίας σε "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.", μετέπειτα "Επιχειρήσεις Αττικής και Συμμετοχών".

**1993:** Υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., μετέπειτα Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και παραγγελία ναυπήγησης των δύο πρώτων Superfast, (Superfast I και Superfast II) στη Γερμανία.

**1995:** Απρίλιος και Ιούνιος: Δρομολόγηση των Superfast I και Superfast II στη γραμμή Πάτρα – α – Πάτρα.

**1996:** Ιούλιος: Παραγγελία δύο νέων Superfast, (Superfast III και Superfast IV) στα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φινλανδίας.

**1998:** Απρίλιος: Δρομολόγηση Superfast III και Superfast IV στη γραμμή Πάτρα – Ανκόνα – Πάτρα. Τα Superfast I και Superfast II εγκαινιάζουν μια νέα σύνδεση μεταξύ Πάτρας – Ηγουμενίτσας και Μπάρι στη νότιο Ιταλία.

Ιούλιος: Παραγγελία τεσσάρων νέων Superfast, στα ναυπηγεία Howaldswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας με δικαίωμα που επιβεβαιώθηκε το Μάρτιο 1999 για ακόμα δυο πλοία. Το πρώτο ζευγάρι (Superfast V και Superfast VI) προορίζεται για τις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας. Τα άλλα τέσσερα Superfast (Superfast VII, VIII, IX και X) θα δρομολογηθούν μεταξύ Γερμανίας – Σουηδίας και Γερμανίας – Φινλανδίας στη Βαλτική θάλασσα.

**1999:** Αύγουστος: Συμφωνία με μετόχους της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. για την αγορά ποσοστού ελέγχου 38,8% της τελευταίας, ποσοστό που αργότερα φθάνει το 48,57% και αλλαγή του εμπορικού σήματος και ονόματος της εταιρείας σε Blue Star Ferries. Οι Γραμμές Στρίντζη διαθέτουν στόλο 14 πλοίων που εξυπηρετεί γραμμές του εσωτερικού και μεταξύ Ελλάδας – Ιταλίας. Το πρόγραμμα ναυπηγήσεων της εταιρείας Στρίντζη περιλαμβάνει την κατασκευή τεσσάρων νέων επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων, που θα δρομολογηθούν στις γραμμές εσωτερικού.

Δεκέμβριος: Ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας Attica Premium A.E. με σκοπό να αναλάβει τη Γενική Αντιπροσώπευση των πλοίων του Ομίλου Αττική, στα νησιά του Αιγαίου, στην Κεντρική και Βόρειο Ελλάδα και σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**2000:** Μάρτιος: Παραγγελία στα ναυπηγεία Flender Werft AG δύο νέων Superfast.

Σεπτέμβριος: Πρώτη σε παγκόσμιο διαγωνισμό η Superfast Ferries επιλέγεται μεταξύ 42 άλλων εταιρειών ως η προτιμώμενη Εταιρεία για

τη δρομολόγηση επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων μεταξύ του Rosyth στο Fife της Σκωτίας και της ηπειρωτικής Ευρώπης. Το λιμάνι του Zeebrugge στο Βέλγιο επιλέγεται για την καθημερινή σύνδεση μεταξύ Σκωτίας και ηπειρωτικής Ευρώπης.

Οκτώβριος: Χορήγηση επτά αδειών σε πλοία του Ομίλου για την εκτέλεση ακτοπλοϊκών δρομολογίων εσωτερικού.

2001: Φεβρουάριος και Απρίλιος: Παράδοση των Superfast VI και Superfast V από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας. Δρομολόγηση των δύο πλοίων στις γραμμές της Αδριατικής.

Μάιος: Δρομολόγηση του Superfast VII στη γραμμή Ροστόκ, Γερμανίας – Χάνκο, Φινλανδίας, εγκαινιάζοντας έτσι τις δραστηριότητες της Superfast Ferries στη Βαλτική θάλασσα. Το ακολουθεί στην ίδια γραμμή το Superfast VIII τον Ιούλιο του 2001.<sup>139</sup>

#### **4.4.3. Αντικείμενο Εργασιών:**

Ο όμιλος ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. διαθέτει σήμερα σε εκμετάλλευση οκτώ (8) υπερσύγχρονα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία SUPERFAST τα οποία δραστηριοποιούνται στην Αδριατική, στη Βαλτική και στη Βόρεια θάλασσα. Από το σύνολο των οκτώ πλοίων SUPERFAST δύο παρελήφθησαν το 1995, τέσσερα το 2001 και δύο εντός του 2002. Επίσης αναμενόταν να γίνει εντός του 2002 η παράδοση δύο ακόμα πλοίων SUPERFAST.

Μετά την απόκτηση πλειοψηφικού πακέτου συμμετοχής στην Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., στο τέλος του 1999, ο όμιλος διεύρυνε την παρουσία του στην Αδριατική θάλασσα και παράλληλα απέκτησε δραστηριότητα στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές διαθέτοντας δώδεκα (12) πλοία BLUE STAR εκ των οποίων τα τέσσερα είναι ολοκαίνουργια και έχουν αποκτηθεί από τα μέσα του 2000 και έπειτα. Ο όμιλος προωθεί τον εκσυγχρονισμό και τη σταδιακή ανανέωση του στόλου των πλοίων της θυγατρικής του εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και σχεδιάζει την ανάπτυξη νέων γραμμών στην Ελλάδα με νέας τεχνολογίας πλοία και υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών. Η διαχείριση και λειτουργία των πλοίων SUPERFAST και των

<sup>139</sup> [www.attica-enterprises.com/gr/history.htm](http://www.attica-enterprises.com/gr/history.htm). "Ιστορικό Ομίλου".

πλοίων BLUE STAR γίνεται κατά τα πρότυπα του κώδικα διασφάλισης ποιότητας ISO 9002.

### **Εποχικότητα Εσόδων:**

Τα έσοδα του ομίλου παρουσιάζουν εποχικότητα, ακολουθώντας την εποχικότητα που εμφανίζει η αγορά της Αδριατικής και οι ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές. Αναλυτικότερα, η αγορά της Αδριατικής εξυπηρετεί τρεις κατηγορίες πελατών: τους επιβάτες, τα επιβατικά οχήματα και τα φορτηγά που διακινούν εμπορεύματα. Η διακίνηση επιβατών και οχημάτων συναρτάται άμεσα με τον τουρισμό, ο οποίος χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, με υψηλότερη κίνηση τους μήνες Ιούλιο έως Σεπτέμβριο και χαμηλότερη μεταξύ Νοεμβρίου και Φεβρουαρίου. Αντίθετα, η εμπορευματική κίνηση εμφανίζεται κατανεμημένη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με πολύ μικρότερη εποχικότητα. Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι ότι το 50% και πλέον των εκάστοτε ετήσιων εσόδων προέρχεται από την κίνηση της υψηλής περιόδου.

Στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές παρουσιάζεται έντονη εποχικότητα, η οποία συνδέεται με την τουριστική κίνηση. Οι μήνες με την υψηλότερη εποχικότητα είναι της θερινής περιόδου καθώς και η περίοδος του Πάσχα.

### **Νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας:**

Τα πλοία του ομίλου δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο, όπου υπάρχει πλήρη ελευθερία των θαλάσσιων μεταφορών, υπόκεινται μόνο σε διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς για την Ακτοπλοΐα και την ασφάλεια των πλοίων, φορτίων και επιβατών. Η ελληνική ακτοπλοΐα λειτούργησε όλα αυτά τα χρόνια μέσα σε ένα “προστατευτικό” σύστημα, το λεγόμενο cabotage. Η μερική απελευθέρωση των δρομολογήσεων και των ναυτολογίων από την τρέχουσα χρήση 2002 βρίσκει τον όμιλο μέσω της θυγατρικής του εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. σε πλεονεκτική θέση αφού δύο ακόμα νέα υπερσύγχρονα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία του ομίλου, το BLUE STAR PAROS και το BLUE STAR NAXOS, δρομολογούνται εντός του β' τριμήνου του 2002, στις γραμμές των Κυκλάδων.<sup>140</sup>

<sup>140</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 7 – 9.

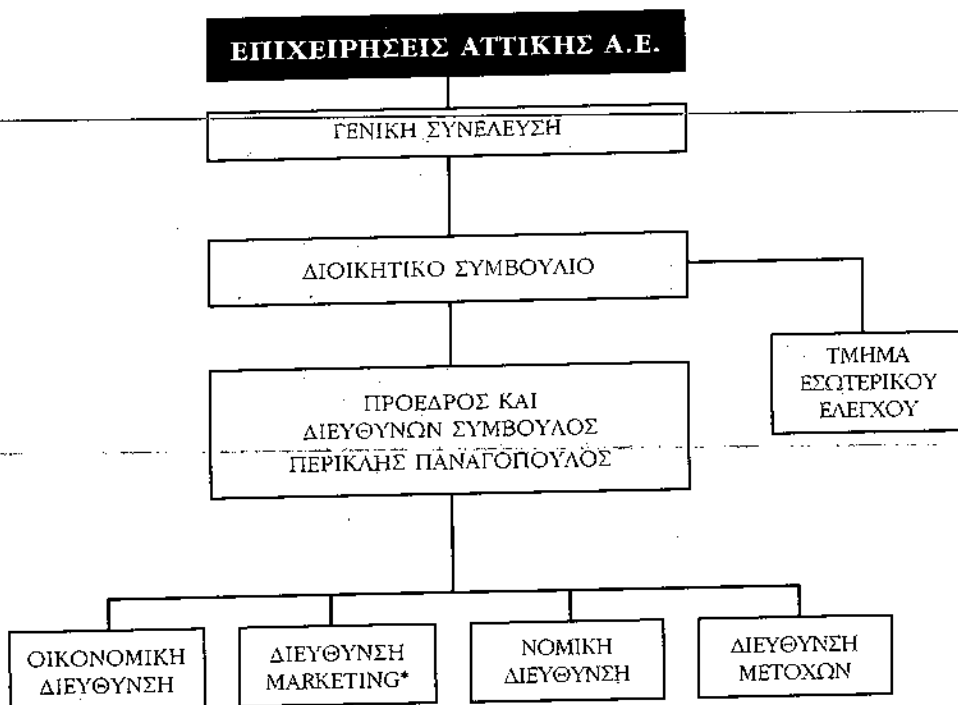
#### 4.4.4. Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία:

Η εταιρεία λόγω της φύσεως των εργασιών της δεν διαθέτει σημαντικά πάγια περιουσιακά στοιχεία. Τα κύρια περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας είναι : κτήρια, μηχανήματα, λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός, τα πλοία της εταιρείας και λοιπά μεταφορικά μέσα.<sup>141</sup>

#### 4.4.5. Διοίκηση – Οργανόγραμμα:

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας είναι 6μελές, η θητεία του λήγει με την τακτική γενική συνέλευση του 2002 .Η εταιρική και διοικητική έδρα της εταιρείας είναι ,Λεωφόρος Αλκυονίδων 157, Βούλα 16673. Την εταιρεία εκπροσωπούν ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος κ. Περικλής Παναγόπουλος ,ο αντιπρόεδρος κ. Αλέξανδρος Παναγόπουλος και το μέλος του διοικητικού συμβουλίου κ. Χαράλαμπος Ζαβιτσάνος .

**ΣΧΗΜΑ 7**  
**Το Οργανόγραμμα της Εταιρείας**



<sup>141</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 12 – 13.

**4.4.6. Προσωπικό:**

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ως εταιρεία συμμετοχών απασχολεί 10 άτομα. Η εξέλιξη του μέσου όρου του προσωπικού που ασχολήθηκε στον όμιλο στις χρήσεις 2001-2002, έχει ως ακολούθως :<sup>142</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 19**

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	2001	2002
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	244	229
ΝΑΥΤΙΚΟΙ(ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ)	1419	1222
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1663	1451

**4.4.7. Μετοχικό Κεφάλαιο:**

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε 93.756.312 εκατ. ευρώ διαιρούμενο σε 104.173.680 κοινές ανώνυμες μετοχές ,ονομαστικής αξίας 0,90 ευρώ η κάθε μετοχή.

Η εξέλιξη του μετοχικού κεφαλαίου (σε Δρχ.) από το 1991, παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 20**  
**Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου**

Ημερομηνία Γενικής Συνέλευσης	Αρ. ΦΕΚ & Ημερομηνία Λήξης	Τρόπος Αύξησης (Δρχ.) Μετρητά	Κεφαλ/ση ( Δρχ.) Αποθεματικών	Αριθμός Μετοχών	Ονομαστική Αξία	Συνολικό Μετοχικό Κεφάλαιο
Μετοχικό Κεφάλαιο μέχρι 31.12.1990				657.000	256	168.192.000
27.6.1991	3691/91	94.608.000		2.628.000	100	262.800.000
19.3.1992	3526/92	262.800.000		5.256.000	100	525.600.000
21.5.1993	2022/93	1.576.800.000		21.024.000	100	2.102.400.000
28.4.1995	2025/95	525.600.000		26.280.000	100	2.628.000.000
2.5.1997	1978/97	525.600.000		31.536.000	100	3.153.600.000
23.3.1998	1616/98	630.720.000		37.843.200	100	3.784.320.000
27.8.1998	7143/98		3.784.320.000	75.686.400	100	7.568.640.000
14.10.1999	8452/99		756.864.000	83.255.040	100	8.325.504.000
14.10.1999	8452/99	756.864.000		90.823.680	100	9.082.368.000
14.10.1999	8452/99	1.335.000.000		104.173.680	100	10.417.368.000
29.6.2001	8420/01		21.530.095.314	104.173.680	306,675 *	31.947.463.314

<sup>142</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 22 – 25.

Σύμφωνα με την από 19.07.2001 απόφαση επαναληπτικής γενικής συνέλευσης των μετόχων εκδόθηκε μετατρέψιμο ομολογιακό δάνειο ,τριετούς διάρκειας με ιδιωτική τοποθέτηση ύψους 45.000.000 ευρώ με κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης των παλαιών μετοχών .Δέον είναι να σημειωθεί ότι εάν το σύνολο των ομολογίων μετατραπεί σε μετοχές ,θα προέκυπταν 8.586.000 νέες μετοχές και κατά συνέπεια το σύνολο των μετοχών θα ανήρχετο σε 112.759.680. Βάσει των στοιχείων της επαναληπτικής γενικής συνέλευσης των μετόχων της 8ης Μαΐου 2002 ,οι μέτοχοι με ποσοστό συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας , ίσο ή μεγαλύτερο του 3% είναι οι ακόλουθοι :<sup>143</sup>

ΜΕΤΟΧΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
CHASE INVESTMENTS INC	21.169.146	20,32%
RADLEY SERVICES CO.	4.426.020	4,25%
UNISON MARITIME INC	4.377.580	4,20%
PANOIL MARITIME INC	3.996.000	3,84%
PANCARGO MARITIME INC	3.979.680	3,82%
PRESTIGE SHIPPING S.A.	3.887.520	3,73%
UNIVERSAL MARINE INC	3.464.040	3,33%
Λοιπά νομικά πρόσωπα με ποσοστό μικρότερο του 3%	6.483.680	6,22%
Επενδυτικό κοινό	52.390.014	50,29%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>104.173.680</b>	<b>100,00%</b>

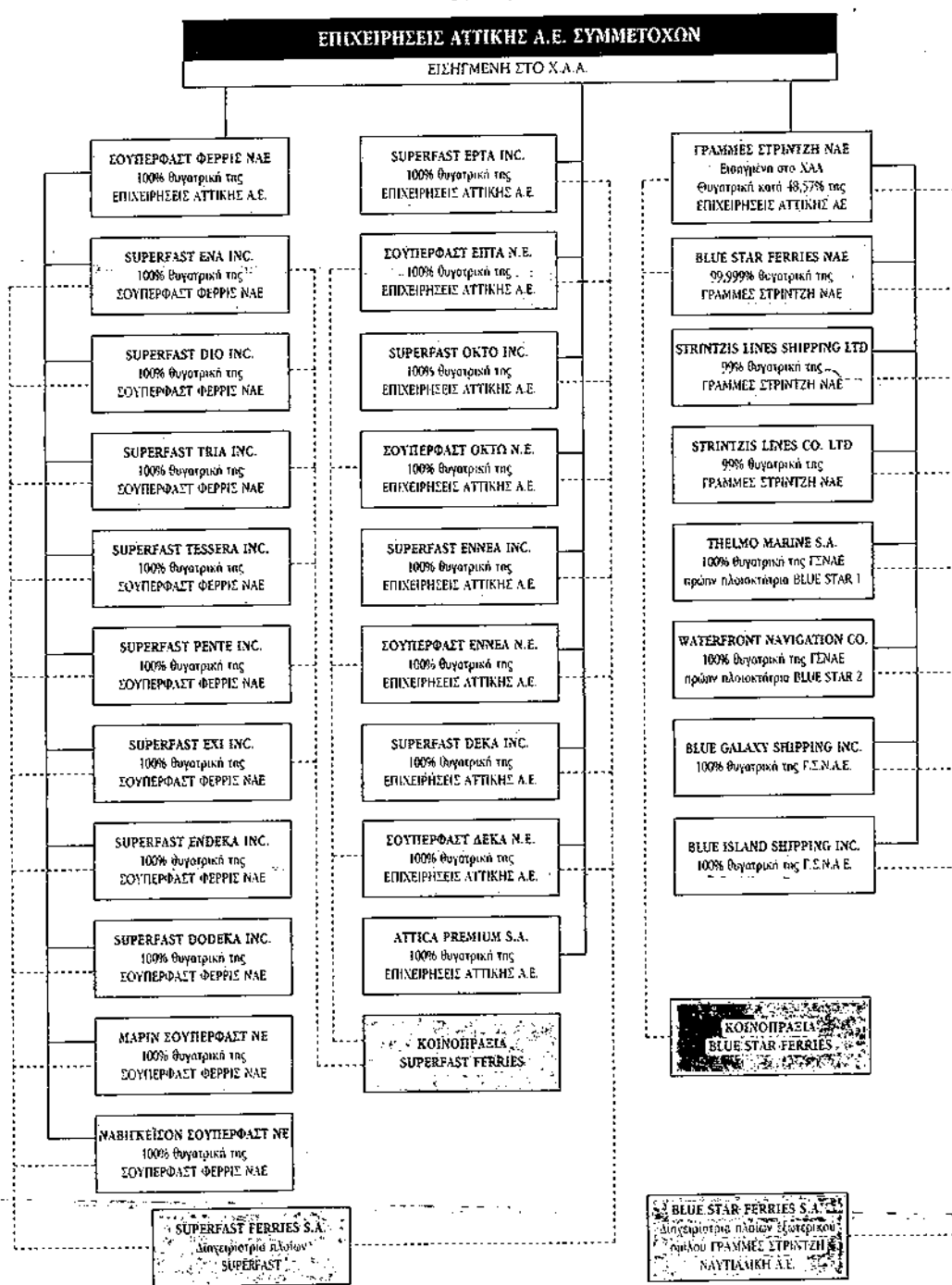
<sup>143</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 18 – 20.



## 4.4.8. Συνδεδεμένες Εταιρείες:

### ΠΙΝΑΚΑΣ 21

#### Η Διάρθρωση του Ομίλου ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.<sup>144</sup>



#### 4.4.9. Στόχοι – Προοπτικές:

Ο όμιλος ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ συνεχίζει με δυναμισμό την ανάπτυξη του επεκτείνοντας τις δραστηριότητες του ολοένα και περισσότερο σε θαλάσσιες συνδέσεις εκτός Ελλάδος . Ήδη μέσα στο 2001 ο όμιλος πρώτος άνοιξε τους ορίζοντες της Ελληνικής σημαίας δρομολογώντας υπερσύγχρονα νεότευκτα πλοία SUPERFAST στη γραμμή Rostock, Γερμανίας και Hanke, Φινλανδίας .Επίσης ,από τα μέσα Μαΐου της τρέχουσας χρήσης 2002, ο όμιλος δραστηριοποιείται και στη Βόρεια θάλασσα με πλοία SUPERFAST ,στην απευθείας σύνδεση της Σκοτίας με το λιμάνι Zeebrugge στην ηπειρωτική Ευρώπη.

Παράλληλα οι ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. προωθεί τον εκσυγχρονισμό και τη σταδιακή ανανέωση του στόλου των πλοίων της θυγατρικής του εταιρείας Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και σχεδιάζει την ανάπτυξη νέων γραμμών στην Ελλάδα με νέας τεχνολογίας πλοία και υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών.

Εντός της τρέχουσας χρήσης 2002 ο όμιλος ολοκληρώνει ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα συνολικού ύψους ενός (1) δις ευρώ περίπου που αφορά την ναυπήγηση δέκα (10) νέων υπερσύγχρονων επιβατηγών – οχηματαγωγών πλοίων: έξι (6) πλοία SUPERFAST (SUPERFAST VII έως και SUPERFAST XII) και τέσσερα (4) πλοία BLUE STAR (BLUE STAR CHIOS, BLUE STAR MYCONOS, BLUE STAR SANTORINI και BLUE STAR SERIFOS). Η συνεχής επέκταση των δραστηριοτήτων σε νέες αγορές εκτός Ελλάδος με την ταυτόχρονη ανάπτυξη νέων γραμμών στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές με νέας τεχνολογίας πλοία και υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών ,υπογραμμίζουν το δυναμισμό και την ικανότητα προσαρμογής του ομίλου στις νέες συνθήκες της αγοράς.<sup>145</sup>

<sup>145</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 80 – 81.

 **Blue Star Ferries®**



## **4.5. ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.**

### **4.5.1. Επωνυμία:**

Η Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. ιδρύθηκε την 10<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1992 και είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο ανωνύμων εταιρειών με αριθμό 27574/06/Β/92/34. Η διάρκεια της έχει ορισθεί μέχρι το 2091 με δυνατότητα παράτασης . Η εταιρεία έχει έδρα τη Βούλα Αττικής ,Λεωφόρος Αλκυονίδων 157.

### **4.5.2. Αντικείμενο Εργασιών:**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού σκοπός της εταιρείας είναι:

1. Η απόκτηση και η πλοιοκτησία πλοίων ή η συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιριών ελληνικών ή αλλοδαπών που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και / ή την εκμετάλλευση πλοίων.

2. Για την επίτευξη του σκοπού της η εταιρεία μπορεί:

- Να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση με όμοιο η παρεμφερή σκοπό, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου.
- Να συνεργάζεται με οποιοδήποτε φυσικό η νομικό πρόσωπο του ιδιωτικού ή και του δημόσιου τομέα του εσωτερικού ή του εξωτερικού με οποιοδήποτε τρόπο.
- Να ιδρύει υποκαταστήματα ή πρακτορεία ή γραφεία οπουδήποτε και
- Να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή οποιουδήποτε εταιρικού τύπου με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό.

### **4.5.3. Δίκτυο Πωλήσεων:**

- **Γραμμές Αδριατικής:**

Ο Όμιλος Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., μέλος του Ομίλου Επιχειρήσεων Αττικής, λειτουργεί σε ενιαία μηχανογραφική βάση με τον Όμιλο Superfast Ferries. Το Δίκτυο Πωλήσεων του Ομίλου επεκτείνεται σε όλο τον κόσμο με το διορισμό Κεντρικών Αντιπροσώπων – Premium Sales Agents

στις κυριότερες αγορές και Λιμενικών Πρακτόρων στα Λιμάνια αναχώρησης των πλοίων.

Οι Premium Sales Agents συνδέονται ηλεκτρονικά με τον Όμιλο και όλες οι κρατήσεις γίνονται με συνδέσεις ON – LINE. Το σύστημα κρατήσεων του Ομίλου είναι από τα πλέον σύγχρονα και αξιόπιστα της αγοράς και συνδέεται με Διεθνή Δίκτυα Κρατήσεων όπως το START, SABRE, SIGMA και το GALILEO μέσω των οποίων συνδέονται ON – LINE περισσότερα από 50.000 Τουριστικά Γραφεία σε όλο τον κόσμο.

Ο Όμιλος συμμετείχε στις κυριότερες τουριστικές εκθέσεις στη Ευρώπη προβάλλοντας όχι μόνο τα προγράμματά του – υπηρεσίες του αλλά και τον Ελληνικό Τουρισμό γενικότερα.

#### ▪ **Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές:**

Στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές ο Όμιλος Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. Είναι πάντα πρωτοπόρος αφού ο τύπος του εισιτηρίου που χρησιμοποιείται τα τρία τελευταία χρόνια καθιερώθηκε ως το κοινό ακτοπλοϊκό εισιτήριο που χρησιμοποιούν πλέον όλες οι εταιρείες. Επίσης η διάρκεια ελέγχου επιβίβασης check – in με τη μέθοδο Bar Code που εφαρμόζει μέχρι σήμερα ο Όμιλος κάνει δυνατή την παραγωγή ονομαστικών καταστάσεων επιβαινόντων αμέσως μετά την αναχώρηση του πλοίου. Το σύστημα αυτό το εφαρμόζουν πλέον όλες οι Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες.

Το Δίκτυο Πωλήσεων του Ομίλου στη Ελλάδα είναι εξαιρετικά ανεπτυγμένο αφού υπάρχουν περισσότερα από 500 σημεία πώλησης (Τουριστικά Γραφεία) τα οποία συνδέονται με τον κεντρικό ηλεκτρονικό υπολογιστή του Ομίλου.

Το 2001 ο Όμιλος εξέδωσε περισσότερα από 2.500.000 εισιτήρια επιβατών και οχημάτων τα οποία στο σύνολο τους εκδόθηκαν ηλεκτρονικά.

#### **4.5.4. Στόλος:**

Η Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. είναι αμιγώς ναυτιλιακή εταιρεία με σημαντική παρουσία στις διεθνείς και εσωτερικές γραμμές. Ο όμιλος σήμερα διαθέτει δώδεκα (12) πλοία ,από τα οποία τα δέκα (10) είναι επιβατηγά – οχηματαγωγά και τα δύο (2) είναι τύπου catamaran και μεταφέρουν μόνο επιβάτες. Ο όμιλος με την δρομολόγηση των τριών (3)

νεότευκτων πλοίων που παρελήφθησαν το 2000 και των άλλων δυο που παρελήφθησαν το β' τρίμηνο του 2002 και με την πώληση των παλαιών πλοίων προβαίνει σε ταχύτατη ανανέωση του στόλου προκειμένου να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό και καλύτερη σύνδεση των λιμένων που θα εξυπηρετεί.

Τα δεκατρία πλοία που απαρτίζουν το στόλο του ομίλου είναι τα ακόλουθα : **BLUE BRIDGE, CESME 2, BLUE SKY, BLUE HORIZON, CESME 1, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ, BLUE AEGEAN, SUPER FERRY II, SEA JET 1, SEA JET 2, BLUE STAR 1, BLUE STAR 2, BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ.**

#### 4.5.5. Γραμμές:

Ο όμιλος το 2001 δραστηριοποιήθηκε στις ακόλουθες γραμμές :

##### 1. Γραμμές Ελλάδος – Ιταλίας

- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Ανκόνα με τα πλοία Blue star 1 και Blue star 2.
- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Βενετία με τα πλοία Blue Horizon και Blue Sky.
- Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Πρίντεζι με το πλοίο Blue Bridge.

##### 2. Γραμμές Ιονίου

- Πάτρα – Σάμη – Ιθάκη με το πλοίο Κεφαλονιά
- Κυλλήνη – Αργοστόλι Κεφαλληνίας με το πλοίο Ionian Sun μέχρι το Σεπτέμβριο του 2001

##### 3. Γραμμές Κυκλάδων

- Πειραιάς – (Σύρος) – Πάρος – Νάξος – (Ιος) – Σαντορίνη με το Blue Star Ithaki
- Πειραιάς – Σύρος – Τήνος – Μύκονος – (Δονούσα) – (Αμοργός) με το Blue Aegean για την περίοδο Ιούνιος – Οκτώβριος 2001
- Ραφήνα – Άνδρος – Τήνος – Μύκονος με το Superferry II.
- Ραφήνα – Τήνος – Μύκονος – Πάρος με τα Sea jet 1 και Sea jet 2 για την περίοδο Απρίλιος - Οκτώβριος 2001.<sup>146</sup>

<sup>146</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 7 – 9.

#### **4.5.6. Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα:**

Τα πλοία της BLUE STAR FERRIES για να γίνουν ανταγωνιστικά αλλά και για να ικανοποιήσουν τους επιβάτες τους προσφέρουν: Stabilisers, Πλήρης Κλιματισμός, Καφετέρια, Night Club, Bar, A la carte Εστιατόριο, Self – Service Εστιατόριο, Αίθουσα Συνεδριάσεων, Θέσεις αεροπορικού τύπου, Παιδότοπος, Casino – Slot Machines, Gift Shop, Boutique, Πισίνα, Open Desk Bar, Ανελκυστήρας / Κυλιόμενες σκάλες, Telex / Telefax, Cardio Express System, Camping στο πλοίο, Αναρρωτήριο, Χώροι μη καπνιστών.

Τα πλοία της Blue Star Ferries μπαίνουν δυναμικά στον τομέα της κρουαζιέρας. Πραγματοποιούν κρουαζιέρες, με το πρόγραμμα τις mini κρουαζιέρας και με το πρόγραμμα Hotel & Ferry, τα οποία συνδυάζουν το ταξίδι με τα πολυτελή πλοία Blue Star Ferries, από Πάτρα – Ηγουμενίτσα για Ανκόνα ή από Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα για Βενετία και επιστροφή, με παραμονή σε ξενοδοχεία 3 ή 4 αστέρων με πρωινό, στις ομορφότερες πόλεις της Ευρώπης όπως: Βενετία, Φλώρινα, Μιλάνο, Ρώμη, Νάπολη, Λυών, Παρίσι, Νίκαια, Ίνσμπρουκ, Σάλτσμπουργκ, Στρασβούργο, Πράγα, Βουδαπέστη, Βασιλεία, Λονδίνο, Βρυξέλες, Γενεύη, Ζυρίχη, Μόναχο, Φρανκφούρτη, Άμστερνταμ, Βιέννη, για δυο ή περισσότερες διανυκτερεύσεις.

Όσον αφορά τις τιμές των ναύλων, ισχύει, ότι ισχύει γενικότερα στις ναυτιλιακές εταιρείες. Όπως προαναφέρθηκε τα περιθώρια για μείωση των τιμών των ναύλων είναι περιορισμένα, αφού τα πλοία έχουν μεγάλο κόστος καυσίμων και πληρώνουν υψηλούς φόρους. Όμως η Blue Star Ferries για διευκόλυνση του επιβατικού κοινού της συμπεριλαμβάνει στις τιμές του ταξιδιού τη μεταφορά με λεωφορείο Αθήνα – Πειραιά – Πάτρα και επιστροφή. Ημιδιατροφή καθώς πραγματοποιεί και μια σειρά εκπτώσεων και προσφορών στους επιβάτες της.

Οι εκπτώσεις αυτές είναι: S ή D κατηγορία παιδιά έως 4 ετών ταξιδεύουν δωρεάν, ενώ παιδιά ηλικίας 4 – 12 ετών έχουν έκπτωση 50%. Καμπίνες παιδιά έως 12 ετών, έχουν έκπτωση 50%.

Οι προσφορές περιλαμβάνουν: Οικογενειακές προσφορές. Οι τιμές συμπεριλαμβάνουν τον ναύλο 4 ατόμων (ενήλικες ή παιδιά) σε 4 – κλίνη καμπίνα. Οι επιβάτες πρέπει να ταξιδεύουν με ένα εισιτήριο. Super Οικονομικά. Οι τιμές συμπεριλαμβάνουν τον ναύλο για 1 αυτοκίνητο και έως 5 άτομα (ενήλικες ή παιδιά) στην κατηγορία D. Camping στο πλοίο. Οι επιβάτες, καταβάλλοντας τον ναύλο Οικονομικής θέσης (S ή D), έχουν το δικαίωμα να

κάνουν χρήση του Camper τους κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Το νερό και το ηλεκτρικό παρέχονται δωρεάν. Για λόγους ασφάλειας απαγορεύεται η χρήση υγραερίου και άλλων καυσίμων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η προσφορά ισχύει με τα πλοία Blue Star 1, Blue Star 2, Blue Horizon, Blue Sky και Blue Bridge.

Ενώ παρέχει και την δυνατότητα να αποκτήσουν όσοι επιθυμούν την κάρτα μέλους STARCLUB. Με την κάρτα αυτή δίνεται η δυνατότητα ανταλλαγής συναλλάγματος πάνω στο πλοίο, σε καλύτερες τιμές. Η δυνατότητα απόλαυσης γευμάτων στο Self Service Εστιατόριο και το ποτό στο Bar, σε προνομιακές τιμές.

Η διαφήμιση παίζει και για τη Strintzis Lines σημαντικό ρόλο που ενισχύει την ανταγωνιστική της θέση στον κλάδο. Ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες απολαμβάνουμε διαφημίσεις κυρίως στην τηλεόραση με τα Blue Star Ferries και τις ανέσεις τους. Έχουμε και τη δυνατότητα ενημέρωσης για δρομολόγια, τιμές, ανέσεις κτλ. μέσω της ιστοσελίδας στο διαδίκτυο.<sup>147</sup>

#### **Ασφαλιστική Κάλυψη:**

Τα πλοία του Ομίλου είναι ασφαλισμένα κατά κινδύνων σκάφους και μηχανών (Hull and Machinery), για την υπερβάλλουσα αξία (increased value) και για κινδύνους εκ πολεμικών γεγονότων (war risks). Οι κίνδυνοι σκάφους και μηχανών καθώς και υπερβάλλουσας αξίας καλύπτονται στις διεθνείς ασφαλιστικές αγορές (Αγγλίας, Νορβηγίας).<sup>148</sup>

Τέλος η αξιοπιστία της Blue Star Ferries αποδεικνύεται και έμπρακτα, καθώς έχει αποκτήσει το πιστοποιητικό ISO 9002. Μια απόδειξη ποιότητας που απονεμήθηκε από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations, του διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping. Καθώς και το πιστοποιητικό ποιότητας ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE.<sup>149</sup>

#### **4.5.7. Πάνγια Περιουσιακά Στοιχεία:**

<sup>147</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ: "Διαφημιστικά Φυλλάδια".

<sup>148</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 1

<sup>149</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ: "Διαφημιστικά Φυλλάδια".

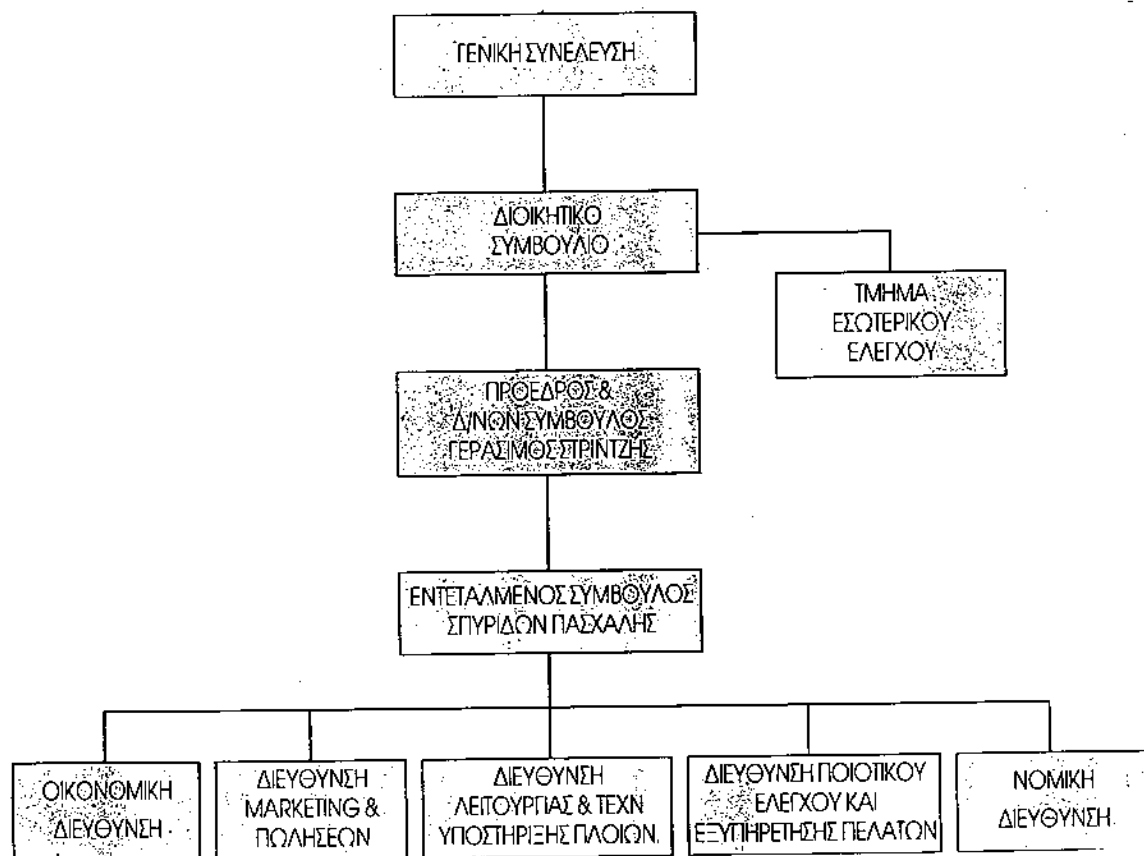


Τα πάγια περιουσιακά στοιχεία που διαθέτει η εταιρεία αφορούν: έντεκα (11) σήματα, δώδεκα (12) πλοία και λοιπά μεταφορικά μέσα. Η εταιρεία είναι ιδιοκτήτρια γραφείων που βρίσκονται στον 3<sup>ο</sup> όροφο επί της Ακτής Ποσειδώνος 26.<sup>150</sup>

#### **4.5.8. Διοίκηση – Οργανόγραμμα:**

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας είναι θμελής και έχει τριετή θητεία. Την εταιρεία εκπροσωπούν ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος. Όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, όπως επίσης και τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη της Εταιρείας έχουν Ελληνική ιθαγένεια.

**ΣΧΗΜΑ 8**  
**Το Οργανόγραμμα της Εταιρείας**



<sup>150</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001. σελ. 10 - 11.

**4.5.9. Προσωπικό:**

Η εξέλιξη του μέσου όρου του προσωπικού που απασχολήθηκε στην Εταιρεία και στον Όμιλο του 2000 και το 2001, έχει ως ακολούθως:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 22**  
**Το προσωπικό της Εταιρείας**

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΕΤΑΙΡΙΑ		ΟΜΙΛΟΣ	
	2001	2000	2001	2000
Διοικητικό προσωπικό	13	14	114	116
Ναυτικοί (Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα)	299	499	613	820
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	312	513	727	936

**4.5.10. Μετοχικό Κεφάλαιο – Κεφάλαια Ίδια Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη:**

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σε Ευρώ 157.500.000 (ή Δρχ. 53.668.125.000) διαιρούμενο σε 105.000.000 κοινές ανώνυμες μετοχές, ονομαστικής αξίας Ευρώ 1,50 (ή Δρχ. 511,125) η κάθε μετοχή. Η εξέλιξη του μετοχικού κεφαλαίου, από το 1992, παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 23**  
**Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ					
ΕΤΟΣ	ΗΜΕΡ. ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ	ΦΕΚ	ΠΟΣΟ ΑΥΞΗΣΗΣ (σε Δρχ.)	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ (σε Δρχ.)	ΤΡΟΠΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ
1992	Αρχικό Κεφ.	5228/92	12.000.000	12.000.000	Μετρητά
1992	11.2.92	318/93	13.541.620.000	13.553.620.000	Εισφορά σε είδος
1992	23.12.92	446/93	-3.000.000.000	16.553.620.000	Μετρητά
1993	16.12.93	496/94	-2.032.900.000	14.520.720.000	Επιστροφή ακύρωση μετοχών
1993	17.12.93	1501/93	363.020.000	14.883.740.000	Μετρητά
1993	17.12.93	1501/93	3.720.940.000	18.604.680.000	Μετρητά
1998	25.6.98	5320/98	3.720.936.000	22.325.616.000	Κεφαλ. Αποθεματικών
1998	20.7.98	5939/98	14.800.000.000	37.125.616.000	Μετρητά
2000	22.5.00	5745/00	-	37.125.616.000	Μείωση ονομ. αξίας 1000/500
2000	22.5.00	5745/00	14.850.246.500	51.975.862.500	Μετρητά
2000	22.5.00	5745/00	524.137.500	52.500.000.000	Μετρητά
2001	28.6.01	6377/01	1.168.125.000	53.668.125.000	Κεφαλοποίηση αποθεματικών με αύξηση της ονομαστικής αξίας

Κύριος Μέτοχος της Εταιρείας είναι η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. με ποσοστό συμμετοχής 48,57%.<sup>151</sup>

Ίδια – Ξένα Κεφάλαια:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 24**  
Τα Ίδια κα Ξένα Κεφάλαια της Εταιρίας<sup>152</sup>

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό Κλεισμ. χρήσ. 2001		Ποσό Προηγ. 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
<b>A. ΊΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
<b>I. Κεφάλαιο Μετοχικό</b>				
1. Καταβλημένο (105.000.000 ανώνυμες των 500 δρχ.)	53.668.125.000	157.500.000,00	52.500.000.000	154.071.900,22
II. Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το όριο	26.952.372.200	79.097.203,82	28.120.497.200	82.525.303,60
III. Διαφορές αναπροσαρμογής- Επιχορηγήσεις επενδύσεων				
3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων πάγιου ενεργητικού	130.198.133	382.092,83	130.198.133	382.092,83
IV. Αποθεματικά κεφάλαια				
1. Τακτικό αποθεματικό	802.163.021	2.354.110,11	802.163.021	2.354.110,11
5. Ειδικό αποθεματικό ειδικών διατάξεων, Νόμων	3.441.160.508	10.098.783,59	3.441.160.508	10.098.783,59
	4.243.323.529	12.452.893,70	4.243.323.529	12.452.893,70
V. Αποτελέσματα εις νέον Ζημίον εις νέον	(396.233.273)	(1.162.826,92)	(5.012)	(14,71)
<b>Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων (AI + AII + AIII + AVI + AV)</b>	<b>84.597.785.589</b>	<b>248.269.363,43</b>	<b>84.994.013.850</b>	<b>249.432.175,64</b>
<b>B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>				
1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	22.470.420	65.944,01	22.470.420	65.944,01
2. Λοιπές Προβλέψεις	8.030.746	23.567,85	220.213,142	646.260,14
	30.501.166	89.511,86	242.683.562	712.204,15
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
1. Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
2. Δάνεια Τραπεζών	54.773.644.810	160.744.372,15	57.568.871.227	168.947.531,11
4. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχ.	0	0,00	57.201.964.096	167.870.767,71
	54.773.644.810	160.744.372,15	114.770.835.323	336.818.298,82
II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
1. Προμηθευτές	2.254.496.124	6.616.276,23	2.199.289.421	6.454.260,96
2. Επιταγές πληρωτέες (μετ/νες)	0	0,00	1.189.727	3.491,50
3. Τράπεζες λογαριασμοί βραχ/σιμων υποχρεώσεων	2.990.255.152	8.775.510,35	705.655.487	2.070.889,18
5. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	686.105.785	2.013.516,61	214.140.582	628.436,98
6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	68.070.853	199.767,73	33.313.448	97.765,07
7. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	7.368.056.841	21.623.057,49	8.054.913.314	23.638.777,15
10. Μερίσματα πληρωτέα	7.010.140	20.572,68	8.560.440	25.122,35
11. Πιστωτές διάφοροι	62.214.885	182.582,20	152.858.299	448.593,69
	13.436.209.780	39.431.283,29	11.369.920.718	33.367.338,88
<b>Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ I+Γ II)</b>	<b>68.209.854.590</b>	<b>200.175.655,44</b>	<b>126.140.756.041</b>	<b>370.185.637,70</b>

<sup>151</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001, σελ. 12 –16.

<sup>152</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ,σελ. 44 –

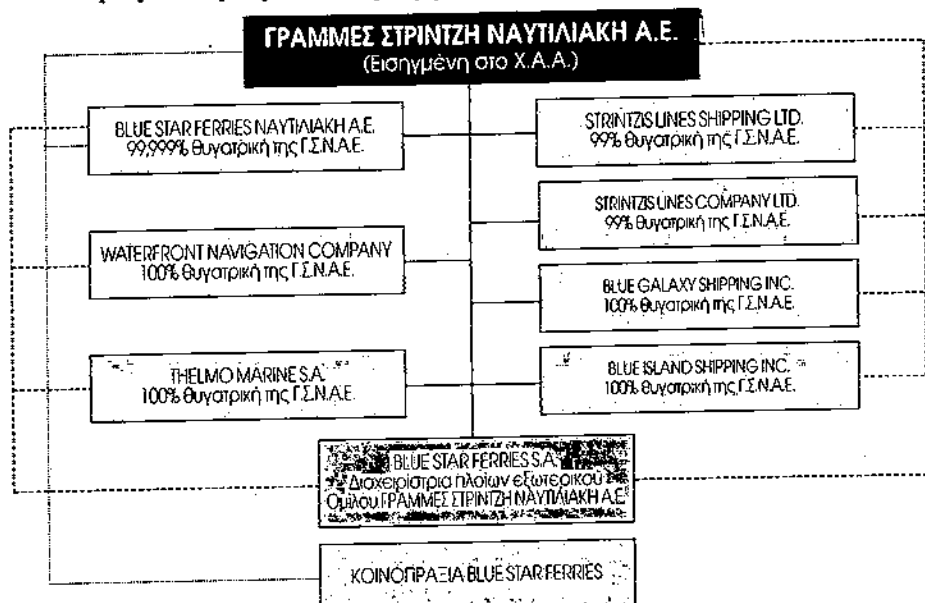
Ο κύκλος εργασιών και αποτελεσμάτων της Εταιρείας και του Ομίλου παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.<sup>153</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 25**  
**Εξέλιξη Εργασιών και Αποτελεσμάτων**

ΧΡΗΣΗ	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.				ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
	2001		2000		2001		2000	
	€	Δρχ.	€	Δρχ.	€	Δρχ.	€	Δρχ.
Κύκλος εργασιών από:								
Εμπορική δραστηριότητα								
Παροχή υπηρεσιών	46.326,9	15.785,9	59.314,9	20.211,6	107.749,5	36.715,6	99.556,6	33.923,6
Σύνολο κύκλου εργασιών	46.326,9	15.785,9	59.314,9	20.211,6	107.749,5	36.715,6	99.556,6	33.923,6
Μείον: Κόστος πωλήσεων	34.291,5	11.684,8	46.071,8	15.699,0	73.388,0	25.007,0	72.105,5	24.569,9
Μικτό κέρδος	12.035,4	4.101,1	13.243,1	4.512,6	34.361,5	11.708,6	27.450,1	9.353,7
(% στον κύκλο εργασιών)	25,98%	25,98%	22,33%	22,33%	31,89%	31,89%	27,57%	27,57%
Μείον: Εξόδα διοίκησης	617,1	210,3	3.216,2	1.095,9	2.999,1	1.021,9	3.742,9	1.275,4
Εξόδα διάθεσης	3.796,3	1.293,6	4.924,5	1.678,0	8.615,1	2.935,6	7.899,5	2.691,8
Σύνολο εξόδων	4.413,4	1.503,9	8.140,7	2.773,9	11.614,2	3.957,5	11.642,4	3.967,2
(% στον κύκλο εργασιών)	9,53%	9,53%	13,72%	13,72%	10,78%	10,78%	11,69%	11,69%
Λειτουργικό αποτέλεσμα	7.622,0	2.597,2	5.102,4	1.738,7	22.747,3	7.751,1	15.807,7	5.386,5
(% στον κύκλο εργασιών)	16,45%	16,45%	8,60%	8,60%	21,11%	21,11%	15,88%	15,88%
Πλέον: Εσοδα από συμμετοχές	-	-	2.719,4	926,6	-	-	-	-
Εσοδα κεφαλαίων	1.041,0	354,7	2.171,2	739,8	1.059,6	361,1	2.316,6	789,4
Εκτακτα και ανόργανα εσοδα	1.235,8	421,1	832	284	2.222,0	757,2	422,8	144,1
Μείον: Εκτακτα και ανόργανα εξόδα	1.831,8	624,2	533,9	181,9	1.892,6	644,9	321,6	109,6
Κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων	8.067,0	2.748,8	9.542,3	3.251,6	24.136,3	8.224,5	18.226,6	6.210,4
(% στον κύκλο εργασιών)	17,41%	17,41%	16,09%	16,09%	22,40%	22,40%	18,31%	18,31%
Μείον: Τόκοι και συναφή εξόδα	3.183,7	1.064,9	4.388,9	1.495,5	11.961,7	4.025,9	9.200,7	3.135,1
Κέρδη προ αποσβέσεων	4.883,3	1.663,9	5.153,4	1.756,1	12.174,6	4.148,6	9.024,9	3.075,3
(% στον κύκλο εργασιών)	10,54%	10,54%	8,69%	8,69%	11,30%	11,30%	9,07%	9,07%
Μείον: Αποσβέσεις (συνολικές)	4.420,2	1.506,2	5.153,4	1.756,1	8.261,1	2.815,0	7.231,6	2.464,2
Κέρδη προ φόρων	463,1	157,7	0,0	0,0	3.913,5	1.333,6	1.793,3	611,1
(% στον κύκλο εργασιών)	1,00%	1,00%	0,00%	0,00%	3,63%	3,63%	1,80%	1,80%
Μείον: Δικαιώματα μειοψηφίας	-	-	-	-	0,4	0,1	0,4	0,1
Μείον: Αναμορφώσεις Αποτελεσμάτων	-	-	-	-	1.467,3	500	-	-
Κέρδη προ φόρων και μετά από αναμορφώσεις αποτελεσμάτων και δικαιώματα μειοψηφίας	463,1	157,7	-	-	2.445,8	833,5	1.792,9	610,9
Μείον: Φόροι κτήσης	-	-	-	-	-	-	-	-
Διαφορές φορολογικού ελέγχου	1.625,9	554,0	-	-	-	-	-	-
Αμοιβές ΔΣ	-	-	-	-	-	-	-	-
Κέρδη (ζημιές) μετά από φόρους κτήσης και διαφορές φορολογικού ελέγχου	(1.162,8)	(396,3)	-	-	-	-	-	-

#### 4.5.11. Συνδεδεμένες Εταιρείες:

### ΣΧΗΜΑ 9 Διάρθρωση Ομίλου Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.



#### Θυγατρικές Εταιρείες:

##### BLUE STAR FERRIES NAYTILIAKH A.E.

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 30/07/1993 με έδρα τον Πειραιά, Ακτή Ποσειδώνος 26 και δραστηριοποιείται στον κλάδο του Τουρισμού με την επωνυμία ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ Α.Ε. Είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών με αριθμό 29508/04/B/93/116. Η διάρκεια της έχει οριστεί μέχρι το 2013 με δυνατότητα παράτασης.

Την 07/05/2000 η εταιρεία άλλαξε την επωνυμία της και αντικείμενο εργασιών και έγινε αμιγώς ναυτιλιακή εταιρεία. Έχει ως σκοπό την απόκτηση και πλοιοκτησία πλοίων ή τη συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιρειών, ελληνικών ή αλλοδαπών, που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και την εκμετάλλευση ιδίων πλοίων.

##### STRINTZIS LINES SHIPPING LTD

Κυπριακή εταιρεία που ιδρύθηκε την 21/05/1996. Είναι θυγατρική κατά 99% της Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και είναι πλοιοκτήτρια του υπό κυπριακή σημαία πλοίου Blue Bridge που εκτελεί πλόες μεταξύ Ελλάδας – Ιταλίας.

**STRINTZIS LINES COMPANY LIMITED**

Εταιρεία Μάλτας που ιδρύθηκε την 06/03/1998. Η εταιρεία είναι θυγατρική κατά 99% της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και πρώην πλοιοκτήτρια του πλοίου Superferry, το οποίο μετονομάστηκε σε Blue Aegean.

**THELMO MARINE S.A.**

Λιβεριανή εταιρεία που ιδρύθηκε την 11/12/1998. Η εταιρεία είναι θυγατρική κατά 100% της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε., και είναι η πρώην πλοιοκτήτρια του πλοίου Blue Star 1 το οποίο μεταβίβασε την 05/06/2000 στην εταιρεία Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.

**WATERFRONT NAVIGATION COMPANY**

Λιβεριανή εταιρεία που ιδρύθηκε την 10/03/1999. Η εταιρεία είναι θυγατρική κατά 100% της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και είναι πρώην πλοιοκτήτρια του πλοίου Blue Star 2, το οποίο και μεταβίβασε στην εταιρεία Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. την 06/07/2000.

**BLUE GALAXY SHIPPING INC.**

Παναμαϊκή εταιρεία που ιδρύθηκε την 02/05/2001. Η εταιρεία είναι θυγατρική κατά 100% της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και είναι η πλοιοκτήτρια του πλοίου Cesme 2 (πρώην Blue Galaxy).

**BLUE ISLAND SHIPPING INC.**

Παναμαϊκή εταιρεία που ιδρύθηκε την 02/05/2001. Η εταιρεία είναι θυγατρική κατά 100% της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. και είναι η πλοιοκτήτρια του πλοίου Cesme 1 (πρώην Blue Island).

**BLUE STAR FERRIES S.A.**

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10/01/2000 με έδρα την Λιβερία. Έχει οριστεί διαχειρίστρια των πλοίων του Ομίλου που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Η διεθνής πρακτική των ναυτιλιακών εταιρειών καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη διαχειρίστριας εταιρείας για το συντονισμό ανά τον κόσμο δραστηριοτήτων των πλοίων και τη σχέση των ανά τον κόσμο προμηθευτών και συνεργατών των ναυτιλιακών εταιρειών.

Η εταιρεία αναλαμβάνει τη διαχείριση των αντισυμβαλλόμενων πλοιοκτητριών εταιρειών, με αρμοδιότητα να διαχειρίζεται και να εκπροσωπεί

κάθε εταιρεία σε ζητήματα προσωπικού, πλοίου, δρομολογίων, ασφάλειας και απαιτήσεων.

#### **Εταιρείες που έχουν ενιαία Διεύθυνση ή κοινή Διοίκηση:**

##### **ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ BLUE STAR FERRIES**

Η Κοινοπραξία με την επωνυμία BLUE STAR FERRIES ιδρύθηκε με την από 20/07/2000 σύμβαση Κοινοπραξίας Πλοίων και μέλη της είναι οι εταιρείες ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. και η BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

Σκοπός της Κοινοπραξίας είναι ο συντονισμός των Πλοιοκτητριών για την από κοινού εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών γραμμών Ελλάδας – Ιταλίας και γραμμών εσωτερικού ή και εξωτερικού, όπου δραστηριοποιούνται τα πλοία, ο συντονισμός της εκδόσεως εισιτηρίων και φορτωτικών προς αποφυγή διπλοκρατήσεων, η βελτίωση των προσφερομένων από τις πλοιοκτήτριες υπηρεσιών και δρομολογίων.

##### **STRINTZIS LINES S.A.**

Παναμαϊκή εταιρεία που ιδρύθηκε την 09/02/1997. Η εταιρεία είναι διαχειρίστρια των πλοίων του Ομίλου. Σήμερα η εταιρεία βρίσκεται σε αδράνεια αφού η δραστηριότητα της μεταφέρθηκε εξ' ολοκλήρου στη BLUE STAR FERRIES S.A.

#### **Εταιρείες που συμμετέχουν στην ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.:**

Κύριος Μέτοχος της Γραμμής Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε. είναι η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. με ποσοστό συμμετοχής 48,57%. Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗ Α.Ε. είναι αμιγώς Εταιρεία Συμμετοχών (Holding Company) και δραστηριοποιείται, μέσω των θυγατρικών της εταιρειών, στην επιβατηγό ναυτιλία. Ιδρύθηκε το 1918 και η σημερινή της επωνυμία είναι: «ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ».<sup>154</sup>

#### **4.5.12. Στόχοι – Προοπτικές:**

Τον Φεβρουάριο του 2002, πραγματοποιήθηκε στα Ναυπηγεία Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co. Ltd. της Κορέας η

<sup>154</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001,σελ. 26 – 36.

καθέλκυση του Blue Star Naxos, του δεύτερου από τα δυο υπερσύγχρονα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία του Ομίλου που δρομολογείται στις γραμμές των Κυκλάδων από το καλοκαίρι του 2002. Η γραμμή που εξυπηρετεί είναι: Πειραιά – Πάρου – Νάξου – Σαντορίνης μαζί με το αδελφό πλοίο Blue Star Paros, το οποίο δρομολογήθηκε το Μάιο του 2002.

Την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2002 τα Διοικητικά Συμβούλια των εταιρειών “ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.” και “ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.”, μετά από διαμεσολάβηση της Τράπεζας Πειραιώς, εξέτασαν πρόταση για ενδεχόμενη συγχώνευση τους και συμφώνησαν να διερευνήσουν τα οικονομικά, νομικά και επιχειρηματικά δεδομένα ενός τέτοιου εγχειρήματος.

Η Εταιρεία προχωρώντας στην ανανέωση και πλήρη εκσυγχρονισμό του στόλου της ολοκλήρωσε τον Μάρτιο του 2002 την πώληση του επιβατηγού – οχηματαγωγού πλοίου Blue Star Aegean, ηλικίας 30 ετών, στην εταιρεία BRIARSTAR LIMITED, Ιρλανδίας.

Ο Όμιλος με το νέο – εδραιωμένο πλέον – εμπορικό του σήμα Blue Star Ferries στοχεύει στο εκσυγχρονισμό και τη σταδιακή ανανέωση του στόλου των πλοίων του και παράλληλα στην ανάπτυξη νέων γραμμών στην Ελλάδα με νέας τεχνολογίας πλοία και υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών. Η ψήφιση του Νόμου 2932/01 περί “Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές” που αφορά την απελευθέρωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας θα επιτρέψει στο Όμιλο να σχεδιάσει ελεύθερα και να πραγματοποιήσει τα δρομολόγια εκείνα που θα μεγιστοποιήσουν το οικονομικό όφελος του Ομίλου βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τα νησιά της χώρας μας.<sup>155</sup>

<sup>155</sup> ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ. 39.



# ***SUPERFAST***<sup>®</sup>



#### **4.6. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.**

##### **4.6.1. Επωνυμία:**

Η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ιδρύθηκε στις 9 Νοεμβρίου 1993 (ΦΕΚ 6354/25.11.93) και έλαβε τη σημερινή της επωνυμία με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της 19.06.96 (ΦΕΚ 4978/12-7-96). Η έδρα της εταιρείας βρίσκεται στο Δήμο Βούλας και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών με αριθμό 29933/04/Β/93/210 – ΦΕΚ 4978/12.07.96. Η διάρκεια της έχει ορισθεί μέχρι το 2043, με δυνατότητα παράτασης.

##### **4.6.2. Αντικείμενο Εργασιών:**

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού της, σκοπός της Εταιρείας είναι η απόκτηση και πλοιοκτησία πλοίων ή η συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιρειών, ελληνικών ή άλλων αλλοδαπών, που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και / ή την εκμετάλλευση και / ή τη διαχείριση πλοίων. Για την επίτευξη του σκοπού η Εταιρεία μπορεί:

- Να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό οποιουδήποτε εταιρικού τύπου.
- Να συνεργάζεται με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα του εσωτερικού ή εξωτερικού με οποιοδήποτε τρόπο.
- Να ιδρύει υποκαταστήματα ή πρακτορεία ή γραφεία οπουδήποτε.
- Να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή οποιουδήποτε εταιρικού τύπου με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό..

Σημειώνεται ότι ο καταστατικός σκοπός της Εταιρείας δεν έχει τροποποιηθεί από την ίδρυση της.<sup>156</sup>

<sup>156</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ.44.

#### 4.6.3. Στόλος:

Ο στόλος της ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. αποτελείται σήμερα από δέκα (10) πλοία:<sup>157</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 26**  
**Ο στόλος της Εταιρείας**

Όνομασία πλοίου	Μήκος (μέτρα)	Πλάτος (μέτρα)	Βύθισμα (μέτρα)	Χωρητικότητα Κ.Ο.Χ.	Ταχύτητα (κόμβοι)	Αριθμός Επιβατών	Αριθμός Κλινών	Αριθμός ΙΧ.	Συνδυασμός Φ/Γ και ΙΧ.	Έτος Ναυπήγησης
SUPERFAST I	173,70	24	6,40	23.663	27	1.400	626	830	100 Φ/Γ & 120 Ι.Χ.	1995
SUPERFAST II	173,70	24	6,40	23.663	27	1.400	626	830	100 Φ/Γ & 120 Ι.Χ.	1995
SUPERFAST III	194,30	25	6,55	29.067	28,5	1.400	750	950	122 Φ/Γ & 160 Ι.Χ.	1998
SUPERFAST IV	194,30	25	6,55	29.067	28,5	1.400	750	950	122 Φ/Γ & 160 Ι.Χ.	1998
SUPERFAST V	203,90	25	6,60	31.500	29,7	1.595	840	1.000	140 Φ/Γ & 200 Ι.Χ.	2000
SUPERFAST VI	203,90	25	6,60	31.500	29,7	1.595	840	1.000	140 Φ/Γ & 200 Ι.Χ.	2000
SUPERFAST VII	203,30	25	6,60	30.285	30,4	622	622	695	110 Φ/Γ & 110 Ι.Χ.	2001
SUPERFAST VIII	203,30	25	6,60	30.285	30,4	717	622	695	110 Φ/Γ & 110 Ι.Χ.	2001

#### 4.6.4. Γραμμές:

Η Superfast Ferries πραγματοποιεί δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές αλλά και σε γραμμές του εσωτερικού. Βλέπουμε τα πλοία της Superfast στην Αδριατική θάλασσα, στις γραμμές **Ελλάδα – Ιταλία**, με τα εξής δρομολόγια: Πάτρα – Ανκόνα, Ηγουμενίτσα – Ανκόνα, Πάτρα – Μπάρι και Ηγουμενίτσα – Μπάρι. Καθώς και στη Βαλτική θάλασσα με τα δρομολόγια: Γερμανία – Φινλανδία και τέλος στη Βόρειο θάλασσα στην γραμμή Σκοτία – Βέλγιο.

Πραγματοποιούνται και δρομολόγια εσωτερικού από την Blue Star Ferries, μέλος της Premium Alliance, στις Κυκλάδες, τα Ιόνια νησιά, τα Δωδεκάνησα και τώρα και στην Κρήτη.

#### 4.6.5. Υπηρεσίες – Προσφορές – Διαφήμιση – Ποιότητα:

Τα πλοία της Superfast Ferries για να κάνουν το ταξίδι των επιβατών τους άνετο, ασφαλή και αξέχαστο διαθέτουν: Disco, Casino, Jacuzzi / Sauna, Video Games, Shopping, Πισίνα, Παιδότοπο, Εστιατόριο a la carte, Εστιατόριο μπουφέ, Εστιατόριο Self service, Bars, Pool bar / Snack bar.

Όσον αφορά τις τιμές των εισιτηρίων της, προσφέρει μεγάλα πλεονεκτήματα. Τα εισιτήρια της διακρίνονται σε 4 κατηγορίες:

- **Supertone:** Εισιτήριο απλής μεταβίβασης για τον προορισμό της επιλογής σας.
- **Superflex:** Βγαίνετε κερδισμένοι, κλείνοντας εισιτήριο μετ' επιστροφής.
- **Supersaver:** Το πιο οικονομικό πακέτο μετ' επιστροφής.
- **Superkid:** Στα Superfast Ferries τα παιδιά κάτω των 4 ετών πληρώνουν μόνο 5 Ευρώ ναύλο, εφόσον δεν καταλαμβάνουν κρεβάτι ή κουκέτα. Τα παιδιά από 4 – 12 ετών έχουν 50% έκπτωση στον επιλεγμένο ναύλο.
- **Supersenior:** Ένα εισιτήριο ειδικά για τους επιβάτες που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους. Έτσι, κερδίζουν επιπλέον 10% στα εισιτήρια Supertone και Superflex.
- Εκπτώσεις παρέχονται επίσης σε επιβάτες με ειδικές ανάγκες και σε φοιτητές.

Για όσους ταξιδεύουν συχνά η Superfast Ferries τους δίνει την δυνατότητα να γίνουν μέλος του Superfast Travel Club και να κερδίζουν πακέτα προνομίων. Αυτό προσφέρει: - Προσωπική κάρτα μέλους. – Συστήματα συγκέντρωσης πόντων: κερδίζετε πόντους από την κατηγορία της καμπίνας και του οχήματος, από την χρήση λεωφορείου Superfast, από την αναβάθμιση κατηγορίας θέσης, από τις αγορές στο πλοίο στα μπαρ, εστιατόρια και καταστήματα. – Σύστημα εξαργύρωσης πόντων: επιλεγμένα δώρα, δωροεπιταγές για αγορές στο πλοίο, αναβάθμιση κατηγορίας θέσης, έκπτωση σε μελλοντικά ταξίδια, εκδρομές και ταξίδια και πολλά δώρα. – Συμμετοχή στη κλήρωση Bonus Game, όπου κερδίζετε πλούσια δώρα.

Ενώ οι ωφέλειες ενός ταξιδιού με την Superfast Ferries δεν σταματάνε εδώ, αφού πραγματοποιεί και super συνεργασίες "TRAIN AND FERRY!". Η Superfast Ferries είναι μέλος της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Μετέχει ως πλήρες μέλος στα σιδηροδρομικά εισιτήρια Interail και Eurodomino. Οι κάτοχοι των ανωτέρω εισιτηρίων ταξιδεύουν με τα Superfast Ferries πληρώνοντας μόνο λιμενικά τέλη και πιθανές διαφορές αλλαγής θέσεως. Για τους επιβάτες που ταξιδεύουν από Ελλάδα, ο ΟΣΕ και η Superfast Ferries παρέχουν πακέτο προσφορών με την ονομασία Train and Ferry, που

συνδυάζει το δίκτυο Intercity, τα δρομολόγια της Superfast Ferries για Πάτρα – Ανκόνα και Πάτρα – Μπάρι και το δίκτυο των ιταλικών τρένων για Ρώμη, Φλωρεντία, Βενετία, Μιλάνο ή οποιονδήποτε προορισμό στην Ιταλία. Επίσης, η Superfast Ferries προσφέρει χαμηλές τιμές με τα εισιτήρια Balkan Flexipass για ταξίδια με τρένο στις βαλκανικές χώρες.

Ο στόλος της Superfast Ferries δραστηριοποιείται και στον τομέα της κρουαζιέρας μέσα από δυο προγράμματα. Τα superfast specials και τα superfast feel free specials. Τα Superfast Specials είναι οργανωμένα προγράμματα εκδρομών. Εννέα υπέροχες προτάσεις, διάρκειας 6 έως 10 ημερών, ειδικά σχεδιασμένες για όσους θέλουν να ταξιδέψουν με τη σιγουριά και τη φροντίδα Superfast. Ρώμη, Φλωρεντία, Βιέννη, Σικελία, ελληνόφωνα χωριά, Γενεύη, Παρίσι, Eurodisney, Βιέννη, Πράγα, Μόναχο, Ελσίνκι, Αγία Πετρούπολη.

Για όσους θέλουν να συνδυάσουν στα ταξίδια τους οργάνωση και απόλυτη ελευθερία κινήσεων με το δικό τους αυτοκίνητο, η επιλογή είναι Superfast Specials Feel Free: συναρπαστικές ταξιδιωτικές προτάσεις οι οποίες ανταποκρίνονται σε όλες τις επιθυμίες, εκδρομές και μίνι κρουαζιέρες στο γραφικό Μπάρι και τις ωραιότερες πόλεις τις Νότιας και Κεντρικής Ευρώπης και περιηγήσεις στις μαγευτικές Άλπεις.

Τέλος η Superfast Ferries δείχνει μεγάλο ενδιαφέρον για τη διαφήμιση των υπηρεσιών της γι' αυτό και συχνά τα πλοία της στην τηλεόραση, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Καθώς μπορούμε να απολαύσουμε την πολυτέλεια τους και να πάρουμε πληροφορίες πάσης φύσεως για την εταιρεία από την ιστοσελίδα της στο internet και από τα διαφημιστικά της φυλλάδια.

Ενώ η ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών της αποδεικνύεται με πράξεις, αφού το 2002 η Superfast Ferries τιμήθηκε με το πιστοποιητικό ποιότητας ISO 14001 για διαχείριση του περιβάλλοντος, από τον Αμερικάνικο Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping. Τα Superfast Ferries είναι τα πρώτα επιβατηγά πλοία υπό ελληνική σημαία στα οποία απονεμήθηκε αυτό το έγκυρο διεθνές πιστοποιητικό.

Το 1998 η Superfast Ferries τιμήθηκε με το πιστοποιητικό ποιότητας ISO 9002, από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations του διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping, για την εξαιρετική ποιότητα των υπηρεσιών της. Τα Superfast Ferries είναι τα πρώτα

επιβατηγά πλοία υπό ελληνική σημαία στα οποία απονεμήθηκε αυτό το έγκυρο διεθνές πιστοποιητικό εξασφάλισης ποιότητας. Το 2002 η Superfast Ferries τιμήθηκε με το ISO 9001 του 2000.<sup>158</sup>

#### 4.6.6. Διοίκηση:

Η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, είναι η ακόλουθη:<sup>159</sup>

**ΠΙΝΑΚΑΣ 27**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Περικλής Σ. Παναγόπουλος	Πρόεδρος
Αλέξανδρος Π. Παναγόπουλος	Αντιπρόεδρος
Δημήτριος Ι. Κλάδος	Μέλος
Ιωάννης Β. Κρητικός	Μέλος
Γεώργιος Ν. Καρυστινός	Μέλος
Χαράλαμπος Ν. Ζαβιτσάνος	Μέλος

<sup>158</sup> SUPERFAST FERRIES "Διαφημιστικά Φυλλάδια" 2003.

<sup>159</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ.45.

**4.6.7. Κεφάλαια Ίδια Ξένα – Κύκλος Εργασιών – Κέρδη:**

**ΠΙΝΑΚΑΣ 28**  
**Τα Ίδια και Ξένα Κεφάλαια της Εταιρείας<sup>160</sup>**

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλεισμ. χρήσεως 2001		Ποσά Προηγ. χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
<b>A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
I. Κεφάλαιο Μετοχικό				
(Μετοχές 69.507.500 των 500,9025 δρχ. ή Ά 1,47)				
1. Καταβλημένο	34.816.480.518	102.176.025,00	29.050.000.000	85.253.118,12
IV. Αποθεματικά κεφάλαια				
1. Τακτικό αποθεματικό	637.417.998	1.870.632,42	446.388.925	1.310.018,85
4. Εκτακτα αποθεματικά	3.806.018.007	11.169.531,94	107.240.172	314.718,04
	4.443.436.005	13.040.164,36	553.629.097	1.624.736,89
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (AI+AIV)	39.259.916.523	115.216.189,36	29.603.629.097	86.877.855,01
<b>B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>				
2. Λοιπές προβλέψεις	0	0,00	86.924	255,10
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
I. Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
2. Δάνεια Τραπεζών	4.504.520.032	13.219.427,83	0	0,00
	4.504.520.032	13.219.427,83	0	0,00
II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
1. Προμηθευτές	1.192.390	3.499,31	654.900	1.921,94
3. Τράπεζες Νόμοι βραχ/σμων υποχρεώσεων	0	0,00	5.100.000.000	14.966.984,59
5. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	150.000	440,21	5.064.198	14.861,92
7. Μακροπρόθ. υποχρ. πληρ. στην επόμ. χρήση	513.093.913	1.505.778,17	0	0,00
10. Μερίσματα πληρωτέα	2.133.498.485	6.261.184,10	4.546.551.069	13.342.776,43
11. Πιστωτές διάφοροι	19.250.000	56.493,03	19.730.000	57.901,69
	2.667.184.788	7.827.394,82	9.672.000.167	28.384.446,57
Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ I+Γ II)	7.171.704.820	21.046.822,65	9.672.000.167	28.384.446,57

<sup>160</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ.124.

Ο κύκλος εργασιών και αποτελεσμάτων της εταιρείας και του ομίλου της παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.<sup>161</sup>

### ΠΙΝΑΚΑΣ 29 Εξέλιξη Εργασιών – Αποτελεσμάτων

(σε χιλ. Ευρώ / σε εκατ. Δρχ.)	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.				ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ			
	2001		2000		2001		2000	
	Ευρώ	Δρχ.	Ευρώ	Δρχ.	Ευρώ	Δρχ.	Ευρώ	Δρχ.
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>								
Κύκλος εργασιών					119.277	40.644	97.881	33.353
Μείον: Κόστος πωλήσεων					70.060	23.873	50.263	17.127
Μικτό κέρδος					49.217	16.771	47.618	16.226
(% στον κύκλο εργασιών)					41,27%	41,27%	48,65%	48,65%
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης					444	151	340	116
Σύνολο μικτών κερδών					49.661	16.922	47.958	16.342
Μείον: Έξοδα διοίκησης	30	10	78	27	5.934	2.022	4.692	1.599
Έξοδα διάθεσης					16.856	5.744	14.946	5.093
Σύνολο εξόδων	30	10	78	27	22.790	7.766	19.638	6.692
(% στον κύκλο εργασιών)					19,11%	19,11%	20,06%	20,06%
Λειτουργικό αποτέλεσμα	(30)	(10)	(78)	(27)	26.871	9.156	28.320	9.650
(% στον κύκλο εργασιών)					22,53%	22,53%	28,94%	28,94%
Πλέον: Έσοδα από συμμετοχές	18.690	6.369	14.673	5.000				
Έσοδα από πωλήσεις χρεογράφων					17.072	5.818	10.625	3.620
Έκτακτα και ανόργανα έσοδα					1.012	345	745	254
Μείον: Έκτακτα και ανόργανα έξοδα					42.931	14.629	38.200	13.016
Κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων	18.660	6.359	14.595	4.973				
(% στον κύκλο εργασιών)					36,00%	36,00%	39,03%	39,03%
Πλέον: Πιστωτικοί τόκοι	62	21	140	48	751	256	765	261
Μείον: Τόκοι και συναφή έξοδα	715	244	219	75	15.299	5.213	7.343	2.502
Κέρδη προ αποσβέσεων	18.007	6.136	14.516	4.946	28.383	9.672	31.622	10.775
(% στον κύκλο εργασιών)					23,80%	23,80%	32,31%	32,31%
Μείον: Αποσβέσεις (συνολικές)	63	22	40	14	12.563	4.281	5.744	1.957
Κέρδη προ φόρων	17.944	6.114	14.476	4.932	15.820	5.391	25.878	8.818
(% στον κύκλο εργασιών)					13,27%	13,27%	26,44%	26,44%
Μείον: Φόροι χρήσης και λοιποί φόροι	22	8	55	19				
Αμοιβές Δ.Σ.	56	19	56	19				
Κέρδη μετά από φόρους χρήσης και αμοιβές Δ.Σ.	17.866	6.087	14.365	4.894				
(% στον κύκλο εργασιών)								
Μείον: Φόροι φορολογικού ελέγχου								
Κέρδη μετά από φόρους χρήσης, αμοιβές Δ.Σ. και φόρους φορολογικού ελέγχου	17.866	6.087	14.365	4.894				

<sup>161</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ. 46.



#### **4.6.8. Συνδεδεμένες Εταιρείες:**

##### **Θυγατρικές – Συγγενείς Εταιρείες**

- SUPERFAST ENA INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 03/11/1993 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST I
- SUPERFAST DIO INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 03/11/1993 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST II
- SUPERFAST TRIA INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 07/05/1996 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST III
- SUPERFAST TESSERA INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 07/05/1996 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST IV
- SUPERFAST PENTE INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 18/03/1998 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST V
- SUPERFAST EXI INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 18/03/1998 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST VI
- SUPERFAST ENDEKA INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 20/01/2000 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST XI
- SUPERFAST DODEKA INC → Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 20/01/2000 και είναι πλοιοκτήτρια του SUPERFAST XII

Πλην των ανωτέρω εταιρειών η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. συμμετέχει επίσης κατά 100% στις εταιρείες ΜΑΡΙΝ ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ Ν.Ε. και ΝΑΒΙΓΚΕΙΣΟΝ ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ Ν.Ε.

##### **Εταιρείες που έχουν ενιαία Διεύθυνση ή κοινή Διοίκηση:**

Στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. συμμετέχουν επίσης οι συγγενείς εταιρείες SUPERFAST FERRIES S.A. και η ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ οι οποίες δεν έχουν μετοχική σχέση με τη μητρική εταιρεία.

##### **SUPERFAST FERRIES S.A.**

Η εταιρεία έχει έδρα στη Λιβερία και έχει εγκατασταθεί στην Ελλάδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.89/67 όπως τροποποιήθηκε με το Ν.814/78 από την 10.12.1993, Φ.Ε.Κ. 305/ΤΑΠΣ 31.12.1993. Έχει ορισθεί διαχειρίστρια των πλοιοκτητριών εταιρειών του Ομίλου βάσει συμβάσεων διαχείρισης με αυτές.

## ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ (νυν ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΡΙΜΙΟΥΜ ΑΛΛΑΪΑΝΣ)

Η Κοινοπραξία συνεστήθη την 28.11.1995 και έδρα της είναι η Βούλα Αττικής. Από τις αρχές του 2002 η κοινοπραξία μετονομάστηκε σε ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΡΙΜΙΟΥΜ ΑΛΛΑΪΑΝΣ. Σκοπός της Κοινοπραξίας είναι ο συντονισμός των Πλοιοκτητριών για την από κοινού εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού, ο συντονισμός της εκδόσεως των εισιτηρίων και φορτωτικών προς αποφυγή διπλοκρατήσεων, η βελτίωση των προσφερόμενων από τις πλοιοκτήτριες υπηρεσιών και η ορθολογικότερη ανάπτυξη των δρομολογίων.<sup>162</sup>

### 4.6.9. Στόχοι – Προοπτικές:

Οι στόχοι της Εταιρείας είναι όμοιοι με αυτούς που αναφέρθηκαν παραπάνω κατά την παρουσίαση των ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. των οποίων είναι θυγατρική εταιρεία κατά 100%.<sup>163</sup>

<sup>162</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ. 52 – 54.

<sup>163</sup> ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ 2001.σελ. 80 – 81.

## Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Κλείνοντας θεωρήσαμε απαραίτητο ότι αφού πολλές Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες δραστηριοποιούνται στην αγορά της Αδριατικής ότι θα έπρεπε να αναφέρουμε ορισμένα χαρακτηριστικά της για να την γνωρίσουμε και να δούμε τις συνθήκες που επικρατούν.

### Η Μορφή της Αγοράς:

Η λειτουργία της αγοράς της Αδριατικής καθορίζεται από το Νομοθετικό Διάταγμα 285 της 8/11 9 1969, το οποίο αφορά στα ελληνικά επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και άλλων Μεσογειακών λιμένων. Σύμφωνα λοιπόν με το διάταγμα αυτό οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη περιορίζονται στην ενημέρωση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την έναρξη των δρομολογίων και τα λιμάνια προέλευσης – προορισμού (30 ημέρες πριν) αλλά και για την απόσυρση πλοίου από μία γραμμή (10 ημέρες πριν). Πρόκειται ουσιαστικά για τυπικές υποχρεώσεις οι οποίες αποσκοπούν στην ενημέρωση τόσο του ΥΕΝ όσο και του επιβατικού κοινού. Τούτο επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι το ΥΕΝ δεν έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει κανένα πλοιοκτήτη από τη δραστηριοποίηση του στην αγορά αυτή.

Πρόκειται ουσιαστικά για μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά με την ελεύθερη είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων σε αυτήν. Αυτή η ελευθερία εισόδου και εξόδου στην αγορά είναι επακόλουθο ότι επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μειώσουν τη διατιθέμενη χωρητικότητα την περίοδο αντιαιχμής (off peak season) και αντίστοιχα να δρομολογούν περισσότερα πλοία την περίοδο αιχμής, προκειμένου να ικανοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση για μεταφορά.

Στην Αδριατική, οι όποιοι περιορισμοί στην άσκηση μεταφορικής δραστηριότητας μπορούν να τεθούν μόνο από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα πάντα στα πλαίσια ενίσχυσης της Ενιαίας Αγοράς και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Χαρακτηριστική είναι η παρέμβαση της Ε.Ε. στην εν λόγω αγορά, προκειμένου να αποτραπεί η λειτουργία ναυτιλιακών εταιρειών με τη μορφή καρτέλ, εξαιτίας στρέβλωσης του ανταγωνισμού που είναι δυνατόν αυτή να προκαλέσει. Σε ότι αφορά την επάνδρωση των πλοίων η Ε.Ε. επεμβαίνει επίσης θέτοντας όρους που υπόκεινται βέβαια στην νομοθεσία του

κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο. Εφαρμόζονται βέβαια και οι διεθνείς κανόνες επάνδρωσης όπως αυτές ορίζονται από τις Διεθνείς Συμβάσεις και Οργανισμούς. Σε καμία πάντως περίπτωση οι κανονιστικές ρυθμίσεις από την Ε.Ε. και άλλους διεθνείς οργανισμούς δεν επηρεάζουν ούτε καθορίζουν το επίπεδο της προσφοράς και της τιμής της παρεχόμενης υπηρεσίας και κατά συνέπεια τον ελεύθερο χαρακτήρα της αγοράς.

Αναφορικά με την προσφορά των υπηρεσιών στην αγορά αυτή, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι δραστηριοποιούνται λίγες μόνο επιχειρήσεις. Πρόκειται για μια ολιγοπωλιακή αγορά με τα στοιχεία του διαφοροποιημένου ολιγοπωλίου όπως αυτό ορίζεται από την Οικονομική Θεωρία. Πράγματι στην αγορά δραστηριοποιείται ένας σχετικά μικρός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών (συνολικά 11 το 1999). Ωστόσο τα μερίδια αγοράς που κατέχουν οι εταιρείες διαφοροποιούνται με αποτέλεσμα το 70% της κίνησης σε επιβάτες και φορτηγά οχήματα να ελέγχεται μόλις από 4 εταιρείες. Το δεύτερο χαρακτηριστικό το οποίο συνθέτει τον ολιγοπωλιακό χαρακτήρα της αγοράς είναι η αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων σε θέματα τιμολογιακής πολιτικής αλλά και σε θέματα προσέλκυσης πελατών (εκπτώσεις, προσφορές κλπ.). αποτέλεσμα αυτής της αλληλεξάρτησης ήταν και η προσπάθεια συγκρότησης καρτέλ, η οποία οδήγησε στην επέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού. Τέλος, το προϊόν που παρέχουν οι επιχειρήσεις μπορεί να χαρακτηριστεί ως διαφοροποιημένο, όχι τόσο από άποψη της τιμής – στον ελεύθερο ανταγωνισμό η τιμή αποτελεί κυρίαρχο προσδιοριστικό παράγοντα της ζήτησης – αλλά από άποψη ποιότητας υπηρεσίας σε θέματα άνεσης, ταχύτητας, χρόνου μετακίνησης, ωράρια αφίξεων – αναχωρήσεων με στόχο την διεύρυνση του μεριδίου της αγοράς τους. Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν μια μορφή αγοράς, η οποία λειτουργεί μακριά από τον κρατικό προστατευτισμό και μπορεί να χαρακτηριστεί όπως προαναφέραμε ως διαφοροποιημένο ολιγοπώλιο.

### Η Ζήτηση στην Αγορά της Αδριατικής:

Στη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας ενώ ανεπίσημα δεν υπάρχει καμία συνεργασία μεταξύ των ολιγοπωλητών, στην πραγματικότητα ακολουθούν μια συγκεκριμένη πολιτική στην διαμόρφωση της τιμής του προϊόντος τους.

Στηρίζεται στα εξής:

- Υπάρχει σταθερότητα τιμής του προϊόντος στην αγορά, που προκύπτει από το γεγονός ότι όλες οι ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις του κλάδου συνειδητοποιούν ότι ένας έντονος ανταγωνισμός τιμών θα έχει καταστρεπτικά αποτελέσματα για όλους. Επομένως δέχονται μια σταθερότητα της τιμής του προϊόντος και ο ανταγωνισμός μεταφέρεται σε άλλους τομείς όπως είναι η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, τα εκπτώτικα πακέτα κ.α.
- Όταν μια επιχείρηση μειώσει την τιμή του προϊόντος, τότε οι υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις θα την ακολουθήσουν. Ο κάθε ολιγοπωλήτης μη θέλοντας να χάσει το μερίδιο της αγοράς που κατέχει, όταν ένας ανταγωνιστής μειώσει τις τιμές του, θα προχωρήσει και αυτός σε μείωση της τιμής της αντίστοιχης μεταφορικής υπηρεσίας.
- Όταν μια επιχείρηση αυξήσει την τιμή του προϊόντος, τότε καμία από τις υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις δεν θα την ακολουθήσει. Ο ολιγοπωλήτης δεν θα ακολουθήσει τον ανταγωνιστή του σε μια αύξηση της τιμής του προϊόντος με τη σκέψη ότι διατηρώντας την ίδια τιμή θα αυξήσει το μερίδιο της αγοράς του από το μερίδιο των πελατών του ολιγοπωλητή που αύξησε τις τιμές του.

#### Οι Γραμμές της Θαλάσσιας Σύνδεσης Ελλάδας – Ιταλίας:

Οι βασικές θαλάσσιες γραμμές οι οποίες συνδέουν τα ελληνικά λιμάνια με τα σημαντικότερα Ιταλικά είναι οι ακόλουθες έξι:

1. Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Πρίντεζι.
2. Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Αγκώνα – Βενετία.
3. Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Οτράντο.
4. Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Μπάρι.
5. Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Ντουμπρόβνικ.
6. Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Τεργέστη.

Το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς το οποίο προσεγγίζει σύμφωνα με τα στοιχεία του 1995 πάνω από 95% κατέχουν τρεις γραμμές και συγκεκριμένα οι γραμμές:

- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Πρίντεζι,
- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Αγκώνα – Βενετία και
- Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Μπάρι.

Η γραμμή Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Ντουμπρόβνικ καταργήθηκε μετά το 1991 εξαιτίας των πολιτικών εξελίξεων στη Γιουγκοσλαβία ενώ μόλις μετά το 1993 καθιερώνεται η γραμμή Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Τεργέστη.

### Τα Κυριότερα Λιμάνια της Αγοράς:

#### Το Λιμάνι της Πάτρας:

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί το σημαντικότερο δυτικό λιμένα της Ελλάδας και την πύλη προς την Ιταλία και την υπόλοιπη Κεντρική και Δυτική Ευρώπη. Τα τελευταία χρόνια έχει εξελιχθεί σε κόμβο στην αλυσίδα των συνδυασμένων οδικών ή σιδηροδρομικών – θαλάσσιων – οδικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών. Παρουσιάζει ωστόσο μια σειρά από αδυναμίες που περιορίζουν την περαιτέρω ανάπτυξή του. Τα βασικά μειονεκτήματα του λιμανιού είναι τα ακόλουθα:

- Καταλαμβάνει μικρή έκταση σε σχέση με την κίνηση την οποία εξυπηρετεί τόσο για εθνικές όσο και για διεθνής μεταφορές.
- Δεν είναι εφικτή η περαιτέρω επέκταση του καθώς είναι περιορισμένο από τον αστικό κλοιό της πόλης. Η πρόσβαση είναι εφικτή μόνο μέσα από την πόλη δημιουργώντας έτσι σημαντικά προβλήματα συμφόρησης, καθυστερήσεων αλλά και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.
- Δεν υπάρχει επαρκής σιδηροδρομική σύνδεση, ενώ το κυριότερο πρόβλημα είναι η ασυμβατότητα των σιδηροδρομικών γραμμών της Πελοποννήσου και της υπόλοιπης Ελλάδας (διαφορετικό πλάτος γραμμών). Η μεταφορά εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς είναι πολύ δύσκολη και απαιτείται και η μεταμόρφωση των εμπορευμάτων ώστε αυτά να φορτωθούν στη συνέχεια στα πλοία.

Η αναγνώριση της σημασίας του λιμανιού για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Νοτιοανατολική Ευρώπη έχει οδηγήσει τα τελευταία χρόνια στην προώθηση επενδυτικών προγραμμάτων με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

### Το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας:

Πρόκειται για το δεύτερο σε σημασία λιμάνι της Δ. Ελλάδας το οποίο συνδέει την Κέρκυρα με την υπόλοιπη Ελλάδα και αφετέρου εξυπηρετεί την εμπορευματική κίνηση της Βόρειας Ελλάδας αλλά και της νότιας Γιουγκοσλαβίας με την Ιταλία.

Ωστόσο, η γεωγραφική του θέση και η περιορισμένη ανάπτυξη του χερσαίου συγκοινωνιακού δικτύου της Ηπείρου, καθιστούν δύσκολη την σύνδεση με την υπόλοιπη χώρα. Σημαντικό μειονέκτημα είναι επίσης το γεγονός ότι δεν υπάρχει σιδηροδρομική υποδομή σε όλη τη Δυτική Ελλάδα. Σήμερα η πρόσβαση στο λιμάνι πραγματοποιείται με δυο τρόπους: Από τη Β. Ελλάδα μέσω ενός ανεπαρκούς οδικού δικτύου και από τη Ν. Ελλάδα μέσω του Ρίου – Αντιρρίου. Όμως παρατηρούνται σημαντικά προβλήματα όπως είναι η καθυστέρηση διέλευσης μέσω της γραμμής Ρίου – Αντιρρίου εξαιτίας των αντίξωων συνθηκών που συχνά παρατηρούνται (καιρός, συμφόρηση κλπ.), η αυξημένη κίνηση στο εθνικό οδικό δίκτυο Αθηνών – Πατρών. Πολλά από τα προβλήματα αναμένεται να αντιμετωπιστούν από την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας οδού αλλά και της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου.

### Η Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι Μεταφορικές Επενδύσεις στην Ελλάδα:

Τα αναπτυξιακά έργα που προωθεί η Ε.Ε. για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού είναι:

- Ο οδικός άξονας της Εγνατίας οδού, μήκους 680 χλμ. ο οποίος ξεκινά από την Ηγουμενίτσα και διασχίζει οριζόντια την Β. Ελλάδα και καταλήγει στους Κήπους Έβρου στα σύνορα με την Τουρκία. Επίσης συνδέεται μέσω κάθετων αξόνων με την Αλβανία, τα Σκόπια, τη Βουλγαρία και την Τουρκία.
- Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, η οποία αναμένεται να μειώσει το χρόνο διέλευσης και η κατασκευή του οδικού διαδρόμου Πάτρα – Ρίο / Αντίρριο – Ιωάννινα – Ελληνοαλβανικά σύνορα.
- Η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου Πάτρας – Αθήνας – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων (ΠΑΘΕ), η οποία αναμένεται να μειώσει τους χρόνους διαδρομής και να αυξήσει της σημαντικότητας της Πάτρας.

Στα παραπάνω αναπτυξιακά έργα θα πρέπει να προστεθούν βέβαια και τα επενδυτικά προγράμματα των ίδιων των λιμανιών – όπως έχουν αναφερθεί στην προηγούμενη παράγραφο – με στόχο την διεύρυνση της έκτασης αλλά και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

### Τα Λιμάνια της Ιταλίας:

Τα βασικά Ιταλικά λιμάνια που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική αγορά είναι αυτά της Αγκώνας, της Τεργέστης και της Βενετίας στη Βόρειο Ιταλία και του Μπάρι και του Πρίντεζι στη Νότια. Τα χαρακτηριστικά των λιμανιών αυτών παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

► Το λιμάνι του **Μπάρι** βρίσκεται στην ανατολική ακτή της Ιταλίας μεταξύ Αγκώνας και Πρίντεζι και διαθέτει μια έκταση 285 εκταρίων εξυπηρετώντας:

- Κάθε είδους εμπορική κίνηση.
- Επιβατικά / οχηματαγωγά πλοία.
- Τη διακίνηση ζώντων ζώων.
- Ιστιοπλοϊκά και κρουαζιερόπλοια.

► Το λιμάνι της **Αγκώνα** βρίσκεται στη Βόρεια Ιταλία και διαθέτει 25 θέσεις πρόσδεσης πλοίων καταλαμβάνοντας έκταση 4.225 τ.μ. Διαθέτει επαρκή σύνδεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιταλίας διευκολύνοντας της πρόσβαση με τις νότιες περιοχές της Ιταλίας αλλά και τις βόρειες προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

► Το λιμάνι του **Πρίντεζι** αποτελεί φυσικό λιμάνι το οποίο κατέχει το προβάδισμα σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια της ανατολικής Ιταλίας. Διαθέτει τρεις κυρίως τερματικούς σταθμούς συνολικής έκτασης 46.800 τ.μ.

► Το λιμάνι της **Τεργέστης** βρίσκεται στα βορειοανατολικά σύνορα της Ιταλίας με την Κροατία και εξυπηρετεί διάφορα είδη φορτίων και λιγότερο επιβατών. Το μεγάλο του πλεονέκτημα αποτελεί η πολύ καλή οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με διάφορες περιοχές της Ευρώπης όπως η υπόλοιπη βόρεια Ιταλία, η Αυστρία, η Γερμανία και η Ελβετία.<sup>164</sup>

<sup>164</sup> Αλέξανδρος Γουλιέλμος- Ευάγγελος Σαμπράκος- 'Ακτοπλοία Μικρών Αποστάσεων'- Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης- Αθήνα 2002



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το γεγονός ότι η Ελληνική Ναυτιλία αποτελούσε και αποτελεί ακόμα παράδειγμα προς μίμηση για τις υπόλοιπες ναυτικές χώρες παγκοσμίως, δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανένας και γιαυτό υπάρχουν αδιάσειστα στοιχεία που ξεκινούν από την αρχαιότητα ακόμα και από τα Ρωμαϊκά χρόνια μέχρι και τις μέρες μας. Πέρασε βέβαια από διάφορα στάδια και δυσκολίες, όπως ήταν τα 400 χρόνια σκλαβιάς από τους Τούρκους, όμως με το πείσμα για την ελευθερία και την αγάπη μας για την θάλασσα καταφέραμε να αναπτύξουμε ένα μεγάλο ναυτικό-εμπορικό στόλο και να πάρουμε την πρωτιά στις θαλάσσιες μεταφορές από πολλές άλλες ανεπτυγμένες χώρες. Βέβαια δεν πρέπει να ξεχνάμε και το Πολεμικό μας Ναυτικό στο οποίο οφείλουμε την ελευθερία πολλών νησιών μας και αποτελεί το "καμάρι" της χώρας μας.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα, ξεκίνησε με ατμόπλοια και αργότερα χρησιμοποίησε ιστιοφόρα τα οποία χρησίμευσαν και για τις ταχυδρομικές μεταφορές, όμως τον κύριο λόγο για την μεταφορά αγαθών, εμπορευμάτων και επιβατών είχαν τα εμπορικά-πολεμικά πλοία.

Επειδή όμως η ζήτηση αυτή για την μεταφορά επιβατών και φορτίων δεν ικανοποιούνταν με τον υπάρχοντα στόλο του Πολεμικού Ναυτικού και των ιστιοφόρων και ατμόπλοιων, το 1855 προβλέβηκε η πρώτη σύσταση εταιρείας η οποία ιδρύθηκε στη Σύρο από ιδιωτικούς παράγοντες και αποτελούσε το μονοπώλιο της ακτοπλοΐας.

Αργότερα, ακολούθησαν πολλές συστάσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών είτε από κρατικούς είτε από ιδιωτικούς φορείς και έτσι φτάσαμε στην σημερινή μορφή που έχει η ακτοπλοΐα μας, να αποτελείται από πολλές εταιρείες είτε μικρές είτε μεγάλες, ολιγομετοχικού ή πολυμετοχικού χαρακτήρα, να μονοπωλούν την ελληνική ακτοπλοΐα και να κλείνουν τον δρόμο σε πολλές διεθνείς ακτοπλοϊκές εταιρείες που θέλουν να εισχωρήσουν στις ελληνικές θάλασσες μετά την ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα το 1981.

Η ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση άλλαξε τα δεδομένα σε όλους τους τομείς. Εντάχθηκε σε μια ομάδα πολύ ισχυρή και ιδιόμορφη και αυτό την

έχει αναγκάσει να επιταχύνει την ανάπτυξή της σε πολλούς τομείς και ιδιαίτερα σε αυτόν της ναυτιλίας προκειμένου να αντιμετωπίσει και τους άλλους Ευρωπαϊκούς στόλους.

Ο Ελληνικός στόλος μπορεί να έχει την πρωτιά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά το σύνολο της χωρητικότητας και τον αριθμό των πλοίων, όμως έχει να αντιμετωπίσει και άλλους μεγάλους στόλους όπως αυτός της Αγγλίας, ο οποίος έρχεται δεύτερος στην Ευρώπη. Το μόνο αρνητικό στοιχείο για τα Ελληνικά πλοία είναι ότι σε σχέση με τα Ευρωπαϊκά είναι τα μεγαλύτερα σε ηλικία, ενώ των άλλων χωρών δεν ξεπερνούν τα 20 χρόνια.

Ο Φινλανδικός στόλος έρχεται τρίτος σε σειρά τόσο για την χωρητικότητα των πλοίων όσο και για το ότι διαθέτει αρκετά νέα πλοία που εμπνέουν μεγάλη ασφάλεια.

Την τέταρτη θέση κατέχει η Σουηδία η οποία διαθέτει αρκετά μεγάλο στόλο αφού το 45% των πλοίων της είναι αυτά που εκτελούν μικρές αποστάσεις.

Ακολουθεί η Γερμανία με το μόνο μειονέκτημα ότι τα πλοία της έχουν μέσο όρο ηλικίας 21 χρόνια.

Η Δανία και η Γαλλία κατέχουν την έκτη και έβδομη θέση αντίστοιχα και ακολουθούν η Ιταλία στην όγδοη θέση, το Βέλγιο στην ένατη θέση, η Ιρλανδία στην δέκατη, η Ολλανδία στην ενδέκατη, η Ισπανία στην δωδέκατη και η Πορτογαλία στην δέκατη τρίτη θέση.

Το προνόμιο όμως που έχει ο Ελληνικός στόλος, όλα τα πλοία του να φέρουν Ελληνική Σημαία δεν το έχει κανένας άλλος Ευρωπαϊκός στόλος και αυτός είναι ένας ακόμα λόγος που ενισχύει την πρώτη θέση που κατέχει.

Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται ότι κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών οι Ευρωπαϊκές χώρες στο σύνολό τους επιδείξανε καλύτερα στοιχεία προσαρμογής και ευελιξίας βάσει των παγκόσμιων δεδομένων έναντι της Ελληνικής ακτοπλοΐας. Δηλαδή τα πλοία που συγκροτούσαν τους στόλους τους ήταν σαφώς γρηγορότερα, νεώτερα και κυρίως ασφαλέστερα από αυτά που ταξίδευαν στις Ελληνικές θάλασσες.

Τα τελευταία όμως χρόνια, τα δεδομένα άλλαξαν καθώς οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες συνειδητοποίησαν ότι εν λόγω του επερχόμενου ανταγωνισμού εν όψει της άρσης του προστατευτισμού, μοναδική λύση για

την επιβίωσή τους ήταν μόνο η ανανέωση του στόλων τους με πλοία ικανά να κερδίσουν την εμπιστοσύνη και συμπαράσταση του κόσμου.

Προχώρησαν στην κατασκευή υπερσύγχρονων πλοίων, ξοδεύοντας υπέρογκα ποσά, τα οποία όχι μόνο δεν είχαν να ζηλέψουν τίποτα από τα Ευρωπαϊκά αλλά πανάξια σήμερα πλέον κυρίαρχα στις Ελληνικές θάλασσες και στην Αδριατική. Πλοία τα οποία εκτός από ασφάλεια και μεγάλη ταχύτητα προσφέρουν στον ταξιδιώτη υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Πέρα όμως από τον ανταγωνισμό που είναι απόλυτα φυσιολογικό να υπάρχει ανάμεσα στους Ευρωπαϊκούς στόλους, όλοι μαζί θα πρέπει να συνεργαστούν προκειμένου να ικανοποιήσουν την ανάγκη για τη δημιουργία ενός πραγματικού διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων μεταφορών που θα εξασφαλίζει την σταδιακή αλληλοσύνδεση και ενοποίηση των διαφόρων θαλάσσιων μέσων μεταφοράς και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω στρατηγικών σχεδίων, κοινής πολιτικής και βέβαια κοινής ναυτιλιακής νομοθεσίας.

Το πρώτο βήμα για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική έγινε στις 2/3/1977 από την κοινοτική επιτροπή που είναι αρμόδια για θέματα περιφερειακής πολιτικής, περιφερειακού σχεδιασμού και μεταφορών, με μια περιεκτική έκθεση περί θαλάσσιων μεταφορών στην κοινότητα και αναφέρονταν στον ανταγωνισμό από τα κρατικά εμπόρια και τις σημαίες ευκαιρίας, στην διάκριση των σημαίων, στην εναρμόνιση των όρων σε διάφορες εμπορικές και ναυτιλιακές συμφωνίες που συνάπτονται με άλλες χώρες, στην εκπροσώπηση της Ε.Ε σε διεθνείς οργανισμούς και διασκέψεις που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές, στην εναρμόνιση των νομοθετικών ρυθμίσεων των χωρών-μελών, στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών της κοινότητας και τέλος στην ασφάλεια για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτή λοιπόν ήταν η αρχή για να δημιουργηθούν στη συνέχεια και άλλες εκθέσεις που θα έκλειναν σε ένα ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο.

Το μεγαλύτερο μέρος της νομοθεσίας αναλώνεται σε νόμους που αποκλείουν τον κρατικό παρεμβατισμό, ο οποίος σε πολλές περιπτώσεις ευθύνεται για τον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των Ευρωπαϊκών στόλων.

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές είναι τέσσερις κανονισμοί του 1986:

- Ο πρώτος (4055/86) καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ χωρών-μελών και μεταξύ αυτών και τρίτων χωρών.

- Ο δεύτερος κανονισμός (4056/86) αφορά τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των Liner Conferences (συνεργασίες εταιρειών σε τακτικές γραμμές) και θέτει τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους.

- Ο τρίτος κανονισμός (4057/86) αφορά τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού με το καθορισμό χαμηλών ναύλων και καθιερώνει μέτρα πρόληψης τέτοιων πρακτικών μεταξύ των οποίων και αποζημιώσεις.

- Τέλος ο τέταρτος κανονισμός (4058/86) αφορά την ανάπτυξη συντονισμένων ενεργειών για να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων απαγορεύοντας τις σχετικές πρακτικές μοιράσματος φορτίου.

Οι παραπάνω κανονισμοί αποτελούν την βασική αρχή για την άρση του cabotage ή όπως αλλιώς λέγεται για την άρση του προστατευτισμού.

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως η κύρια επιδίωξη της Ευρωπαϊκής Πολιτικής είναι να απελευθερώσει τους Ευρωπαϊκούς στόλους από τον κρατικό παρεμβατισμό και να τους δώσει την ευκαιρία να αναπτυχθούν ανεξάρτητα από τα κράτη- μέλη στα οποία ανήκουν και αυτό προσπαθεί να το πετύχει με μια σειρά μέτρων που έχει λάβει που τα αντιπροσωπεύει ο κανονισμός 3577/92.

Το βασικό περιεχόμενο του κανονισμού αυτού αφορά:

- Την βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού
- Την προώθηση των τακτικών γραμμών
- Την προστασία του περιβάλλοντος
- Την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών και των φορτίων κατά την διάρκεια της μεταφοράς από το ένα σημείο προορισμού στο άλλο.
- Την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων
- Τα θέματα απασχόλησης του νηολογίου όσον αφορά την εθνικότητα των εργαζομένων ναυτικών
- Τις σημαίες ευκαιρίας και

- Την βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων (λειτουργικά χαρακτηριστικά-υλικά και τρόπος κατασκευής των πλοίων-τρόπος οργάνωσης και διαχείρισης λιμένων και πλοίων).

Αποτέλεσμα λοιπόν της άρσης του cabotage θα είναι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών και θα υλοποιείται σταδιακά μια βασική αρχή που αφορά την εγκαθίδρυση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, δηλαδή την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Το cabotage δεν αρνήθηκε σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες ταυτόχρονα. Για παράδειγμα στην Ελλάδα θα αρθεί την 1/1/2004 και αυτό γιατί έπρεπε να μεσολαβήσει ένα διάστημα προσαρμογής από το 1992 μέχρι σήμερα.

Έπρεπε πρώτα απ' όλα να βρεθούν χρηματικά κεφάλαια και να γίνουν πολλές κρατικές επιχορηγήσεις προκειμένου να εκσυγχρονιστεί ο στόλος μας και όπως είναι φυσικό κάτι τέτοιο απαιτεί πολλά χρόνια. Βέβαια η Ελλάδα δεν είναι η μοναδική χώρα που ζήτησε και πήρε τόσο μεγάλη προθεσμία.

Πολλοί υποστηρίζουν πως αυτό το χρονικό περιθώριο που μας δόθηκε ήταν αρκετά μεγάλο και μας έφερε πίσω σε σχέση με τους άλλους Ευρωπαϊκούς στόλους που εκσυγχρονίστηκαν πιο γρήγορα.

Άλλοι πάλι πιστεύουν ότι αυτό το χρονικό περιθώριο μας έδωσε την δυνατότητα να εκσυγχρονιστούμε μεν αργά αλλά σταθερά, γιατί αλλιώς όλες οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες θα είχαν αγοράσει νέα πλοία αλλά θα ήταν τόσο χρεωμένες στο κράτος και στις τράπεζες από τα δάνεια που είχαν πάρει, που στο τέλος θα έπεφταν έξω και θα καταστρέφονταν.

Γι' αυτό λοιπόν είναι σίγουρα καλύτερα να αναπτύσσονται και να προσαρμόζονται αργά στα νέα δεδομένα για την ακτοπλοΐα, παρά να είχαμε καταφέρει να εκσυγχρονιστούμε πρώτοι από όλους τους άλλους και σήμερα να είχαμε μείνει με μια ή δυο εταιρείες γιατί οι υπόλοιπες θα είχαν κλείσει λόγω χρεοκοπίας.

Η αλήθεια είναι πως τα πρώτα σημάδια βελτίωσης και εξέλιξης του Ελληνικού στόλου από την προσπάθεια άρσης του cabotage άρχισαν να φαίνονται.

Το πρώτο πράγμα που έγινε γρήγορα αντιληπτό είναι ο μεγάλος ανταγωνισμός που άρχισε να αναπτύσσεται ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές

εταιρείες και βέβαια αυτό έχει θετικά αποτελέσματα γιατί έτσι έγιναν αγορές νεότευκτων πλοίων και αυξήθηκε ο Ελληνικός στόλος'.

Βέβαια η αύξηση του στόλου φέρνει ταυτόχρονα την βελτίωση των υπηρεσιών μέσα στο πλοίο, αλλά και την μείωση του χρόνου μεταφοράς από το ένα στο άλλο, αφού τα πλοία αυτά είναι υπερσύγχρονα με πολλές ανέσεις και αρκετά γρήγορα.

Φυσικά κάτι τέτοιο έχει και το αντίτιμο του, που σημαίνει ότι λόγω του αυξημένου λειτουργικού κόστους των πλοίων υπάρχει και ταυτόχρονη αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων και είναι ένα γεγονός για το οποίο διαμαρτύρονταν έντονα οι επιβάτες από την πλευρά όμως των εφοπλιστών υπάρχει διαμαρτυρία, επειδή οι αυξήσεις των ναύλων θεωρούνται αρκετά μικρές για αυτούς σε σχέση με το μεγάλο λειτουργικό κόστος των πλοίων, το οποίο δεν μπορεί να καλυφθεί εύκολα.

Θα ήταν μεγάλη παράλειψη να μην αναφέρουμε το γεγονός ότι λόγω αύξησης του στόλου με νέα, σύγχρονα και ταχύτερα πλοία αυξήθηκαν και τα δρομολόγια σε όλες τις γραμμές ακόμα και στα άγονα νησιά. Έτσι λοιπόν η επικοινωνία μεταξύ των νησιών είναι πλέον εύκολη και οι "ακρίτες" των άγονων νησιών έχουν πλέον την δυνατότητα να επικοινωνούν με την υπόλοιπη νησιωτική και ηπειρωτική Ελλάδα συχνότερα.

Εκεί όμως που η άρση του cabotage είναι πιο αποτελεσματική είναι στο ότι αναγκάζει το ελληνικό κράτος να αποκτήσει επιτέλους λιμενική υποδομή. Τα Ελληνικά λιμάνια θεωρούνται τα πιο δύσκολα για την πρόσδεση των πλοίων και αυτό γιατί οι λιμένες μας είναι πολύ στενοί και τα πλοία πρέπει να κάνουν πολλούς ελιγμούς μέχρι να δέσουν. Αυτό θεωρείται υπεύθυνο για τα πολλά ατυχήματα που συμβαίνουν στα Ελληνικά λιμάνια σε αντίθεση με τα Ευρωπαϊκά τα οποία προσφέρουν πολύ καλύτερες υπηρεσίες.

Άλλο ένα επίτευγμα της άρσης του πρόστατευτισμού είναι η αύξηση των θέσεων εργασίας λόγω του ανταγωνισμού που δημιουργήθηκε για τον οποίο αναφερθήκαμε προηγουμένως.

Η αγορά νέων πλοίων απαιτεί την παρουσία ανθρώπινου δυναμικού για να τα δουλέψουν. Έτσι με την αύξηση του στόλου, έχουμε και αύξηση του προσωπικού το οποίο αναλαμβάνει νέα τμήματα όπως για παράδειγμα το ξενοδοχειακό τμήμα μέσα στο πλοίο αλλά και έξω από αυτό στις έδρες των εταιρειών, στα λιμάνια τα οποία στην Ελλάδα είναι ακόμα σε ανάπτυξη, στα

τελωνεία των λιμανιών, στις ναυτιλιακές τράπεζες, στα ναυπηγεία και σε πολλούς άλλους τομείς.

Ακόμα, με την άρση του cabotage επιτεύχθηκε και η κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας και έτσι το κράτος παρεμβαίνει λιγότερο όσον αφορά τον προορισμό των πλοίων στις διάφορες γραμμές. Αυτό σημαίνει ότι εν μέρει, αποφασίζουν πλέον οι πλοιοκτήτες μεταξύ τους που θα δρομολογηθούν τα πλοία τους και το κράτος και οι αρμόδιες αρχές για τα ναυτιλιακά θέματα, παίζουν απλά τον ρόλο του διαιτητή. Βέβαια αυτό εν μέρει έχει και αρνητικά αποτελέσματα γιατί απλά ο ανταγωνισμός μεταξύ των πλοιοκτητών θα γίνει πολύ μεγάλος και θα ξεκινήσει μεγάλος πόλεμος ανάμεσα στις εταιρείες για το ποία θα προλάβει πρώτη να δρομολογήσει τα πλοία στις γραμμές που θα έχουν την μεγαλύτερη ζήτηση.

Όλα αυτά που αναφέρθηκαν παραπάνω, απευθύνονται μόνο στις εταιρείες οι οποίες έχουν το χρηματικό κεφάλαιο για να κάνουν επενδύσεις και να εκσυγχρονίσουν τον στόλο τους. Αυτό σημαίνει ότι οι μικρές εταιρείες δεν θα μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις δυσκολίες αυτές και θα είναι αναγκασμένες είτε να κλείσουν γιατί θα χρεοκοπήσουν είτε να απορροφηθούν από τις μεγάλες εταιρείες που έχουν καλύτερες προοπτικές εξέλιξης και ανάπτυξης. Άρα δημιουργούνται νέα δεδομένα για την Ελληνική ακτοπλοΐα με πολλές συγχωνεύσεις, που θα έχουν σαν αποτέλεσμα οι 2 με 3 μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες να μονοπωλούν τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα.

Πολλοί πιστεύουν ότι επειδή η Ελλάδα λόγω της μεγάλης ζήτησης που έχει στις θαλάσσιες μεταφορές και λόγω της γεωγραφικής της θέσης θα αποτελέσει πόλο έλξης για τις ξένες ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Άλλοι πάλι, υποστηρίζουν ότι η Ελλάδα δεν έχει τίποτα να φοβηθεί από την άρση του προστατευτισμού και τεκμηριώνουν την άποψή τους δίνοντας σαν παράδειγμα την κατάσταση που επικρατεί στην Αδριατική. Δηλαδή υποστηρίζουν ότι άμα μπορούσαν οι Ευρωπαϊκές εταιρείες θα εκμεταλλεύονταν την προσοδοφόρα γραμμή της Ιταλίας και δεν θα άφηναν τις Ελληνικές εταιρείες να διαδραματίζουν τον καθοριστικό ρόλο.

Πράγματι λοιπόν η Ελληνική σημαία τα τελευταία χρόνια ανανεώνοντας συνεχώς τα πλοία της πέτυχε να πρωταγωνιστεί στην Αδριατική και να μεταφέρει τεράστιο αριθμό επιβατών και οχημάτων προσφέροντας πολυτέλεια και σιγουριά.

Σαν παράδειγμα θα μπορούσε να αναφερθεί ο εφοπλιστής Παναγόπουλος ο οποίος έχει παραγγείλει πλοία τελευταίας τεχνολογίας για τις γραμμές Γερμανίας-Φιλανδίας, Γερμανίας-Σουηδίας και Σκοτία-Ολλανδίας.

Ακόμη η ANEK LINES κατόρθωσε να δρομολογήσει πλοία της σε εσωτερική γραμμή της Ιταλίας.

Παρατηρείται λοιπόν ένα άνοιγμα των ελληνικών εταιρειών και στην Ευρώπη που το σίγουρο είναι ότι με την απαραίτητη διαχείριση και υπευθυνότητα θα στεφθεί με μεγαλύτερη επιτυχία.

Όσο για τις Ευρωπαϊκές εταιρείες, μάλλον δύσκολα θα εισχωρήσουν στις Ελληνικές θάλασσες γιατί πολύ απλά αν γίνει κάτι τέτοιο οι Ελληνικές εταιρείες, με την προϋπόθεση όμως ότι θα έχουν εκσυγχρονιστεί πλήρως, θα καταφέρουν να τις απορροφήσουν γιατί γνωρίζουν την Ελληνική αγορά και ζήτηση πολύ καλύτερα από τις ξένες και θα αμυνθούν με πολύ ισχυρά όπλα.

Από την άλλη πλευρά όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα: θα πρέπει να αναρωτηθούμε κατά πόσο η πολιτεία μας που ξεκινάει την εφαρμογή αυτού του νέου νομοθετικού πλαισίου της άρσης του cabotage στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχει προετοιμασθεί πλήρως. Ενώ οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο συχνά την χαρακτηρίζουν «σαν ανεπαρκή».

Απαιτείται λοιπόν η φροντίδα της πολιτείας για λιμενική υποδομή, όπου παρουσιάζονται σοβαρές ελλείψεις με αποτέλεσμα να μην προσφέρουν ασφαλή πρόσδεση και εξυπηρέτηση στα σύγχρονα πλοία που αποκτούν οι εταιρείες για να ισχυροποιήσουν τη θέση τους στα πλαίσια του νέου νομοθετικού πλαισίου. Βέβαια δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η πολιτεία αδιαφορεί, αν και καθυστερημένα, υποχρεώθηκε να προγραμματίσει την κατασκευή έργων σε όλα τα λιμάνια, όπου σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία θα καταβληθούν μέχρι το 2006 περισσότερα από 570 εκατομμύρια ευρώ για την βελτίωση τους.

Ακόμα απαιτείται η φροντίδα της πολιτείας για την εκπαίδευση των Ελλήνων ναυτικών. Θα πρέπει τα πλοία μας να επανδρώνονται με Έλληνες ναυτικούς – ειδικά με την ανεργία που μαστίζει τις μέρες μας – των οποίων η εκπαίδευση να είναι άρτια και ολοκληρωμένη έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν σε κάθε ανάγκη του πλοίου για την ασφαλέστερη και πιο άνετη διακίνηση των επιβατών.



Το νέο νομοθετικό πλαίσιο απαιτεί από τις εταιρείες τον εκσυγχρονισμό, τη βελτίωση και την αγορά νέων σύγχρονων πλοίων. Η πολιτεία μπροστά σε αυτή την επιτακτική ανάγκη δεν θα πρέπει να εθελοτυφλεί αλλά να ενισχύει και να υποκινεί τις εταιρείες μέσω χρηματοδοτήσεων και επιδοτήσεων. Και μάλιστα σε μια τέτοια περίοδο, όπως αυτή που διανύουμε, όπου η πορεία των μετοχών των εισαγμένων εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών είναι απογοητευτική και έχουν άμεση ανάγκη για κεφάλαια. Έτσι λοιπόν είναι απαραίτητη η συμβολή του κράτους, με επιχορηγήσεις – επιδοτήσεις, ώστε να μην καταφεύγουν μόνο στο δανεισμό των τραπεζών εσωτερικού και εξωτερικού.

Όσον αφορά την θέση της πολιτείας απέναντι στην ρότα απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να αναλογιστούμε κατά πόσο αυτή η απελευθέρωση έχει επιτευχθεί πλήρως. Κατά πόσο δηλαδή το κράτος παρεμβαίνει στις πολιτικές των εταιρειών και μέχρι που φθάνουν τα όρια που έχει θέσει. Δηλαδή το κράτος θα πρέπει να παρεμβαίνει για να παρέχει ευκολίες στις ναυτιλιακές εταιρείες, όπως αυτές που προαναφέρθηκαν, όμως μέσα στα πλαίσια του νέου νόμου, θα πρέπει να επιτρέπει την ελεύθερη δράση τους, όσον αφορά τις τιμές των ναύλων, των παρεχόμενων από κάθε εταιρεία εκπλώσεων, των γραμμών που δρομολογούνται και εξυπηρετούν έτσι ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί ένα κλίμα πλήρως ανταγωνιστικό όπως αρμόζει στην πλήρη απελευθέρωση που φέρει ο νέος νόμος του cabotage.

Αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας αποτελεί ο τουρισμός. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στηρίζουν τη δράση τους κυρίως σε αυτόν. Έτσι μιλάμε και για εποχικότητα του κύκλου εργασιών των εταιρειών, αφού βλέπουμε ότι παρουσιάζεται αύξηση του κύκλου εργασιών τους, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου αυξάνεται ο τουρισμός της χώρας. Όμως απειλή φαίνεται να αποτελεί τα τελευταία χρόνια για τον ελληνικό τουρισμό η γειτονική Τουρκία, με την δυναμική της προβολή. Μεταξύ των «πρωταθλητών» τουριστικών προορισμών το 2002 συγκαταλέγεται η Τουρκία, καθώς σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός των τουριστών πέρυσι σε σχέση με το 2001 αυξήθηκε κατά 14%. Ο ελληνικός προορισμός, λοιπόν για πρώτη φορά σε επίπεδο αριθμών που αποτυπώνουν την εικόνα του τουρισμού νιώθει την ανάσα της γειτονικής Τουρκίας. Έτσι λοιπόν μέτρα για την αποφυγή του φαινομένου αυτού πρέπει να ληφθούν

τόσο από την πλευρά των εταιρειών αλλά και φυσικά από την πλευρά της πολιτείας.

Τέλος θετικό για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί πέραν των ενεργειών που αναφέραμε και η πρόταση για συνεργασία στον ναυτιλιακό τομέα Ελλάδας και Μάλτας, στην Έρευνα και Διάσωση, από την συμφωνία, αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών ναυτικών, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τις δυνατότητες ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Ιδιαίτερη προσοχή από ελληνικής πλευράς, δίδεται στον τομέα ασφάλειας των πλοίων που αποτελεί και την «αχίλλειο πτέρνα» της ναυτιλιακής πολιτικής της Μάλτας. Ενώ αυτή η συνεργασία φαίνεται πως θα είναι ευνοϊκή και για τα δυο κράτη.

Σύμφωνα με την παρουσίαση των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών του κλάδου καταλήγουμε στα εξής:

«Προς ολοταχώς» έχουν θέση τις «μηχανές» τους όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες εν όψει της «απελευθέρωσης» των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών από την 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2002. Στόχος τους είναι όχι μόνο να διατηρήσουν το μερίδιο αγοράς, αλλά και να το διευρύνουν, ενισχύοντας τη θέση τους στις ανακατατάξεις που ούτως ή άλλως θα προκύψουν στον ακτοπλοϊκό χάρτη της χώρας μας.

► **ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.:** Στα θετικά της εταιρείας καταγράφονται, η κυριαρχία της στη γραμμή Πειραιά – Ηράκλειο, έχει υπό την ιδιοκτησία της 9 Ε/Γ – Ο/Γ μοντέρνα πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 4 έτη και συνολική μεταφορική δυνατότητα επιβατών 16.397 και Ι.Χ. 6.260. Ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα πλοία της καθώς και οι τιμές και οι εκπτώσεις που παρέχει την κάνουν ελκυστική προς το επιβατικό κοινό. Η πορεία των Μινωικών Γραμμών στο Χ.Α.Α. παρουσιάζονται παρακάτω.

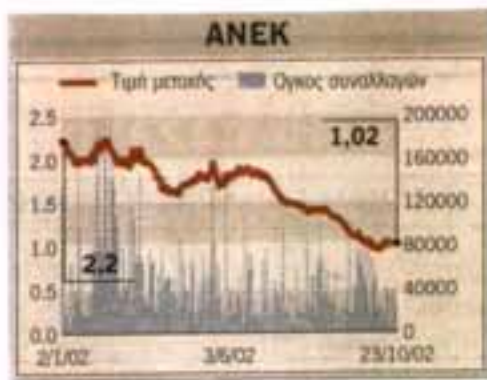


Πιο συγκεκριμένα η εταιρεία παρουσίασε έσοδα άνω των 71,8 εκατομμύρια ευρώ κατά το α' εξάμηνο του 2002 ενώ οι ζημιές της έφτασαν τα 19,7 εκατομμύρια ευρώ. Ενώ αρνητικό στοιχείο για την εταιρεία αποτελεί ο υψηλός δανεισμός της που φτάνει τα 447.372.697 ευρώ.



Σοβαρές εξελίξεις αναμένονται για την εταιρεία από την παύση της συνεργασίας της με τον Όμιλο Εταιρειών Grimaldi, ύστερα από μία συνεργασία, περίπου δύο ετών. Καθώς και από τις συζητήσεις που πραγματοποιεί η εταιρεία με την Hellas Flying Dolphins όσον αφορά την απορρόφηση της. Ενώ συζητήσεις υπήρξαν στο παρελθόν και ενδεχόμενη συγχώνευση των Μινωικών Γραμμών με την ANEK με σκοπό τη δημιουργία του γίγαντα της Κρήτης. Όσον αφορά όμως τη συνεργασία αυτή δεν έχει ανακοινωθεί κάτι νεότερο.

► **ANEK LINES A.E.:** Στα θετικά στοιχεία της εταιρείας συγκαταλέγονται τα 12 Ε/Γ – Ο/Γ πλοία της, έχει υπό την ιδιοκτησία της τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων με συνολική μεταφορική δυνατότητα επιβατών 18.771 και Ι.Χ. 6.796, όμως ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα 17 έτη. Η πορεία της στο Χ.Α.Α. παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

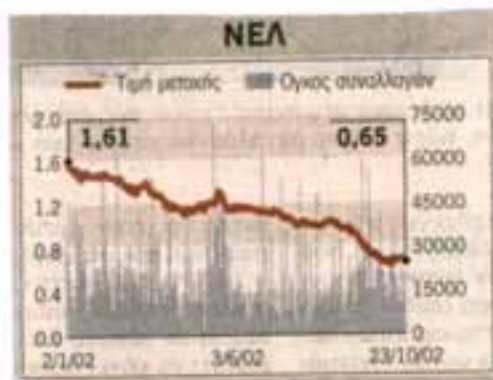


Τα έσοδα της εταιρείας κατά το α' εξάμηνο του 2002 ανήλθαν σε 74 εκατ. ευρώ, ενώ τα καθαρά αποτελέσματα κατέγραψαν ζημίες 5,5 εκατ. ευρώ. Ενώ στα θετικά της συγκαταλέγονται και τα χαμηλά δάνεια που ανέρχονται σε 266.942.780 ευρώ. Όμως αρνητικό για την εταιρεία είναι το γεγονός ότι

Διαθέτει χαμηλή ρευστότητα. Η δύναμη της εταιρείας στηρίζεται και στο γεγονός ότι μέσω των συμμετοχών της δραστηριοποιείται σχεδόν σε όλες τις γραμμές του Αιγαίου.

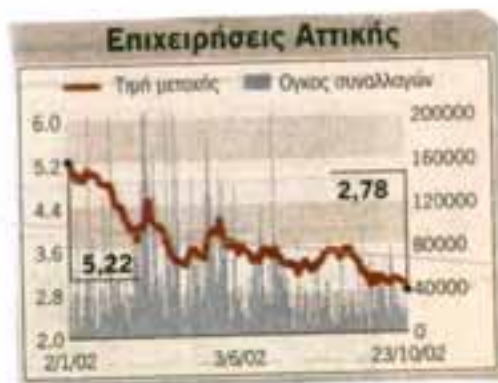
Τέλος μεγάλο κίνδυνο για την εταιρεία αποτελεί η δρομολόγηση του Blue Star II από τις Γραμμές Στρίντζη στη γραμμή Πειραιά – Χανιά, όπου είχε την αποκλειστικότητα.

► **NEA LINES:** Η θέση της εταιρείας στην αγορά φαίνεται να ισχυροποιείται. Έχει στην κατοχή της 5 Ε/Γ – Ο/Γ πλοία με συνολική μεταφορική δυνατότητα επιβατών 10.036 και Ι.Χ. 2.162, όμως ο μέσος όρος της ηλικίας τους φτάνει τα 16 έτη. Αποτελεί τον βασικό μεταφορέα στη γραμμή Χίου – Μυτιλήνης. Η πορεία της μετοχής της στο Χ.Α.Α. παρουσιάζεται ως εξής:



Τα κέρδη της εταιρείας κατά το α' εξάμηνο ανήλθαν σε 20 εκατ. ευρώ και τα καθαρά αποτελέσματα της κατέγραψαν ζημιές 1,8 εκατ. ευρώ. Ενώ ο μακροπρόθεσμος δανεισμός της ανέρχεται σε 122.368.202 ευρώ. Σημαντικό για την εταιρεία είναι το γεγονός ότι έχει πετύχει την αναδιάρθρωση των δανείων της.

► **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗ – ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ:** Ο όμιλος που ελέγχει το 47,5% της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα: Έχει υπό την κατοχή του 8 υπερσύγχρονα πλοία με μέσο όρο ηλικίας 2 ετών, μοντέρνα και ιδιαίτερος προσεγμένα με συνολική μεταφορική δυνατότητα επιβατών 11.598 και Ι.Χ. 8.090. Η πορεία των μετοχών του ομίλου στο Χρηματιστήριο παρουσιάζεται ως εξής:

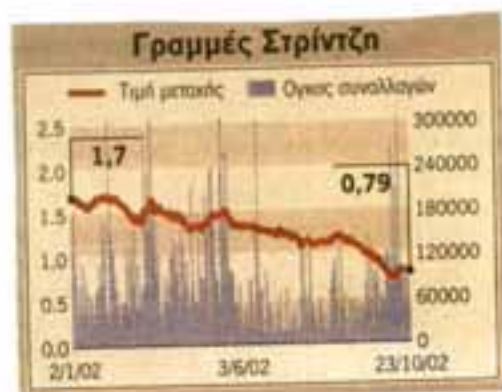


Τα έσοδα του ομίλου ΕΠΑΤΤ ανήλθαν κατά το α' εξάμηνο του 2002 στα 124,8 εκατ. ευρώ. Τα καθαρά αποτελέσματα είναι 2,5 εκατ. ευρώ και ο μακροπρόθεσμος δανεισμός της ανέρχεται στα 851.565.574 ευρώ. Ενώ παρουσιάζει και υψηλή ρευστότητα. Όμως εμφανίζει και μειονεκτήματα, όπως ο

έντονος ανταγωνισμός που συνάντησε η εταιρεία στη Βαλτική Θάλασσα και ο συνεχώς εντεινόμενος ανταγωνισμός και η υπερπροσφορά πλοίων στην Αδριατική.

► **ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ Α.Ε.:** Στα βασικά πλεονεκτήματα της εταιρείας εντάσσεται η ιδιότητα της ως μέλος του ομίλου ΕΠΑΤΤ και η αξία των νέων πλοίων της. Έχει συνολικά 12 πλοία συνολικής μεταφορικής δυνατότητας επιβατών 14.348 και Ι.Χ. 4.396, όμως και εδώ το όριο ηλικίας των πλοίων κατά μέσο όρο είναι μεγάλο, αφού φτάνει τα 12 έτη. Η πορεία των μετοχών της εταιρείας στο Χ.Α.Α. είναι:





Τα έσοδα της κατά το α' εξάμηνο του 2002 ήταν 47,4 εκατ. ευρώ, ενώ ο μακροπρόθεσμος δανεισμός της ανέρχεται στα 244.996.726 ευρώ, όμως θετικό χαρακτηριστικό για την εταιρεία αποτελεί η ρευστότητα που εμφανίζει και η αναδιάρθρωση των δανειακών υποχρεώσεων που πέτυχε το τελευταίο διάστημα.

Εκτιμάται ότι η είσοδος της σε νέες αγορές του Αιγαίου και οι ναύλοι ενισχύουν ακόμα περισσότερο τη θέση της. Χαρακτηριστική είναι η δρομολόγηση του Blue Star II στη γραμμή Πειραιά – Χανιά, που σπάει το μονοπώλιο της ANEK. Το πλοίο θα πραγματοποιεί το δρομολόγιο αυτό σε 5 ώρες και 45 λεπτά, με ταχύτητα 28 μιλίων την ώρα. Είναι κατασκευής 2000 και μεταφέρει 1.600 επιβάτες και 700 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Στα αρνητικά της εταιρείας αναφέρεται η ακύρωση των δύο παραγγελιών που είχε κάνει για νέα πλοία στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Συνοψίζοντας θα μπορούσαμε να πούμε ότι αν και η Ελλάδα άργησε πολύ να μπει στο πνεύμα της άρσης του προστατευτισμού – και ακόμα και σήμερα δεν θεωρείται κατάλληλα προετοιμασμένη – έχει κάνει τεράστια βήματα κατά την προσπάθεια εκσυγχρονισμού του στόλου της, με την αγορά πολλών νέων και πλέον ασφαλέστερων πλοίων.

Αυτό που έχει μεγάλη σημασία είναι ότι το κράτος πρέπει να ενδιαφερθεί ακόμα περισσότερο, προκειμένου να χρηματοδοτήσει τις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες ώστε να κάνουν αγορές καινούριων πλοίων με αμείωτο ρυθμό και έτσι να φτάσουν στο επίπεδο των άλλων Ευρωπαϊκών Στόλων που είναι οι μεγάλοι ανταγωνιστές μας.

Επίσης το κράτος έχει ένα ακόμα λόγο να ενδιαφέρεται περισσότερο αφού η ελληνική ναυτιλία αποτελεί μια μόνιμη πηγή εισροής χρημάτων που μπαίνουν στα ελληνικά ταμεία και φυσικά δημιουργεί πολλές νέες θέσεις εργασίας, πράγμα που σημαίνει ότι καταπολεμά και την ανεργία.

Το γεγονός της εισόδου των ξένων Ευρωπαϊκών Ακτοπλοϊκών Εταιρειών στην Ελληνική Αγορά αν και θεωρείται πολύ πιθανό μετά την άρση

του cabotage, δεν πρέπει να φοβίζεται τις Ελληνικές Εταιρείες γιατί πολύ απλά διαθέτουμε σχεδόν τον ίδιο υπερασύγχρονο στόλο και έτσι μπορούμε να συναγωνιστούμε τους Ευρωπαϊκούς στόλους και ακόμα, οι Ελληνικές Εταιρείες γνωρίζουν τόσο καλά την Ελληνική Αγορά που δεν θα αφήσουν περιθώρια ανάπτυξης στις ξένες εταιρείες.

Άλλωστε το πόσο ισχυρές είναι οι Ναυτιλιακές μας Εταιρείες φαίνεται από την θέση που κατέχουμε στην αγορά της Αδριατικής αλλά και το ότι μονοπωλούμε πολλές γραμμές του εξωτερικού.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές μικρές Ελληνικές Εταιρείες θα χρεοκοπήσουν και θα κλείσουν ή θα αγοραστούν από τις μεγάλες Ακτοπλοϊκές εταιρείες γεγονός που θα γιγαντώσει αυτές τις μεγάλες οι οποίες θα μονοπωλούν τις Ελληνικές θάλασσες και θα σπείρει την φτώχεια στους μικρούς επιχειρηματίες.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ





# ΠΑΡΑΜΕΣ ΑΝΕ

## ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000

### (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000)

#### 1314/06/B/86/13

	Ποσά Κλειόμενης χρήσης 2000		Ποσά Προηγούμενης χρήσης 1999	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΟ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΟ
<b>ΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
Κεφάλαιο Μετοχικό (70.926.000 μετοχές των 750 δρχ.) Καταβλημένο	53.194.500.000	156.110.051,36	39.895.875.000	117.082.538,52
	<u>53.194.500.000</u>	<u>156.110.051,36</u>	<u>39.895.875.000</u>	<u>117.082.538,52</u>
Διαφορά από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτο Καταβλημένη	54.497.183.600	159.933.040,65	67.795.808.600	198.960.553,48
	<u>54.497.183.600</u>	<u>159.933.040,65</u>	<u>67.795.808.600</u>	<u>198.960.553,48</u>
Διαφορές αναπροσαρμογής- Επιχορηγήσεις επενδύσεων				
Διαφορές από αναπρ. αξίας συμ/χών και χρονογράφων	1.093.694	3.209,67	909.394	2.668,80
Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας λοιπών περιουσιακών στοιχείων	94.580.059	277.564,37	78.299.956	229.787,10
Επιχορηγήσεις επενδύσεων πάγιου ενεργητικού Μείον:	4.765.546.798		4.765.546.798	
Αποσβέσεις επιχορηγήσεων επενδύσεων πάγιου ενεργητικού	823.038.251	3.942.508,547	725.659.009	4.039.687,789
	<u>823.038.251</u>	<u>3.942.508,547</u>	<u>725.659.009</u>	<u>4.039.687,789</u>
		<u>11.570.091,11</u>		<u>11.855.283,31</u>
		<u>4.038.182.300</u>		<u>4.118.897.139</u>
Αποθεματικά κεφάλαια				
Τακτικό αποθεματικό	3.113.479.764	9.137.137,97	3.014.479.764	8.846.602,39
Εκτακτα αποθεματικά	19.802.388.852	58.114.127,23	20.511.648.852	60.195.594,58
Αφρολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων	3.352.409.268	9.838.325,07	1.824.686.467	5.354.912,60
	<u>26.268.277.884</u>	<u>77.089.590,27</u>	<u>25.350.815.083</u>	<u>74.397.109,57</u>
Αποτελέσματα εις νέο				
Υπόλοιπο κερδών χρήσεως εις νέο	0	0,00	705.506.956	2.070.453,28
	<u>0</u>	<u>0,00</u>	<u>705.506.956</u>	<u>2.070.453,28</u>
Όλο Ισίων Κεφαλαίων (ΑII+ΑIII)+ΑIV+ΑV)	137.998.143.784	404.983.547,43	137.866.902.778	404.598.394,06
<b>ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>				
Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	536.294.657	1.573.865,47	536.294.657	1.573.865,46
Λοιπές Προβλέψεις	1.143.269.756	3.355.157,02	1.016.937.839	2.984.410,39
	<u>1.679.564.413</u>	<u>4.929.022,49</u>	<u>1.553.232.496</u>	<u>4.558.275,85</u>
<b>ΠΟΧΡΩΣΕΙΣ</b>				
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
Δάνεια Τραπεζών	81.029.820.395	237.798.445,77	53.096.482.738	155.822.399,82
	<u>81.029.820.395</u>	<u>237.798.445,77</u>	<u>53.096.482.738</u>	<u>155.822.399,82</u>
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
Προμηθευτές	2.896.127.692	8.499.274,22	946.296.526	2.777.099,12
Επιταγές πληρωτέες μετοχών/αξ	976.552.765	2.865.892,19	0	0,00
Τράπεζες Α/βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	6.978.289.458	20.479.206,04	7.379.120.000	21.655.524,58
Προκαταβολές πελατών	45.824.434	134.481,10	75.933.232	222.841,47
Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη	1.451.573.904	4.259.938,09	1.097.629.571	3.221.216,64
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	126.055.693	369.936,03	151.291.842	443.996,60
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση	8.818.876.745	25.880.782,82	5.646.928.888	16.572.058,37
Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	2.557.719.251	7.506.146,00	2.333.302.713	6.847.550,15
Μερίσματα πληρωτέα	2.453.499.745	7.200.292,72	5.544.770.245	16.272.253,10
Πιστωτές διάφορα	1.951.161.510	5.726.079,27	962.167.957	2.823.677,06
	<u>28.255.681.197</u>	<u>82.922.028,48</u>	<u>24.137.440.974</u>	<u>70.836.217,09</u>
Όλο Υποχρεώσεων (Γ+Γ II)	109.285.501.592	320.720.474,25	77.233.923.712	226.658.616,91

#### ΜΕΤ/ΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

Εσοδα επόμενης χρήσεως	94.984.961	278.752,64	65.292.784	191.614,92
Εξοδα χρήσεως δουλεωμένα	614.924.413	1.804.620,43	341.341.421	1.001.735,64
Λοιποί μεταβατικοί λογισμοί παθητικού	1.234.248	3.622,15	0	0,00
	<u>711.143.622</u>	<u>2.086.995,22</u>	<u>406.634.205</u>	<u>1.193.350,56</u>
<b>ΚΛΗΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)</b>	<b>249.674.353.411</b>	<b>732.720.039,39</b>	<b>217.060.693.191</b>	<b>637.008.637,39</b>

#### ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ

Πιστωτικοί λογισμοί εγγυήσεων & εμπράγματων ασφαλείων	1.235.847.445		696.481.782	
Λοιποί λογισμοί τάξεως	1.960	3.626.850,79	1.887	2.043.972,62
	<u>1.235.849.405</u>	<u>3.626.850,79</u>	<u>696.483.669</u>	<u>2.043.972,62</u>

2.2000 EURO 192.259.726,65, DEM 30.903.694,43, USD 22.400.000 και JPY 1.800.000.000. 2. Στην παρούσα χρήση έγινε αναπροσαρμογή της αξίας κτήσης των γηπέδων, σύμφωνα με την απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας αυξήθηκε το Μετοχικό Κεφάλαιο κατά δρχ. 13.298.625.000, με κεφαλαιοποίηση μέρους της διαφοράς 2.2000 ποσού δρχ. 46.566.601.939 ταξινομείται στους: κωδ. 611.0 δρχ. 39.541.814.410, κωδ. 553.1 δρχ. 3.104.045.811, κωδ. 554.1 δρχ. 1.840.251.580, κωδ. 521.4 δρχ. 1.378.137.516, κτήση των εισηγμένων στο Χ.Α.Α. μετοχών και των λοιπών χρονογράφων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 του Κ.Ν. 2190/1920, επειδή την 31.12.2000 προέκυπτε υπεράβαση των λοιπών χρονογράφων. 7. Η παράθεση σε EURO των οικονομικών μεγεθών της εταιρείας έγινε με βάση την αμετάκλητη ισοτιμία (1 EURO/340,750 δρχ.).

# ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

**ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ της 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 34η Εταιρική χρήση (1 Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου 2001) ΑΡ.Μ.Α.Ε. 11946/06/Β/86/07**

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλειόμενης χρήσεως 2001				Ποσά Προηγούμενης χρήσεως 2000			
	Δεία Κλίσεως	Αποσβέσεις	Δεία Ανασπ. αξία	ΕΥΡΩ Ανασπ. αξία	Δεία Κλίσεως	Αποσβέσεις	Δεία Ανασπ. αξία	ΕΥΡΩ Ανασπ. αξία
<b>Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΓΕΙΛΕΣ</b>								
2 Έναρξη λειτουργίας Διαφορές Δανείων								
4 Λοιπά έσοδα υλοποιήσεων	9.488.055,454	2.956.924,137	6.531.131,317	19.166.929,76	8.343.876,317	1.830.482,747	6.513.393,570	19.114.874,75
	5.356.155,099	2.249.714,462	3.106.440,632	9.116.490,21	5.034.591,697	1.817.857,379	3.416.734,818	10.027.039,98
	<b>14.844.210,553</b>	<b>5.206.638,604</b>	<b>9.637.571,949</b>	<b>28.283.409,98</b>	<b>13.378.468,014</b>	<b>3.648.340,126</b>	<b>9.930.127,888</b>	<b>29.141.914,73</b>
<b>Γ. ΛΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>								
<b>Ι. Ενεργήτες συμμετοχές</b>								
1 Γάλλοι - Ομότιμοι	139.365,801		139.365,801	408.997,21	139.365,801		139.365,801	408.997,21
3 Κίπρις και μηχανικά έργα	205.879,180	165.741,334	40.137,846	117.792,65	205.855,536	161.426,567	44.428,969	130.385,02
5 Λοιπός κέρμα	12.263,810	3.912,417	8.351,393	24.508,86	8.680,887	5.204,839	3.476,048	10.201,17
5α Πλάνα	153.857,578,585	11.512,058,764	142.345,519,821	417.741,804,32	117.824,496,452	11.090,291,387	106.734,205,065	313.233,177,01
5β Άλλα πλάνα επισημασμένα με Ν 1262/82	2.620.796,394	1.231.484,881	1.389.311,513	4.077.216,47	2.620.796,394	1.219.458,907	1.401.337,487	4.112.509,13
6 Επίσημα και λοιπός έλεγχος	435.301,350	376.096,673	59.204,677	173.748,13	401.818,484	342.987,738	58.830,746	172.650,76
7 Αναμορφώσεις από εκκαθάριση και προέλεγχος	85.574,627		85.574,627	192.442,05	6.906.055,517		6.906.055,517	20.267.220,89
Σύνολο ενεργήσεων (ΓΙ)	157.336.759,747	13.289.294,069	144.047.465,678	422.736.593,68	128.107.089,071	12.819.389,438	115.287.689,633	338.335.141,99
<b>ΙΙ. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις</b>								
1 Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις			12.984.428,756	38.105.440,22			12.948.480,926	37.998.944,02
2 Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις			5.147.006,970	15.104.936,08			5.146.973,470	15.104.893,77
7 Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			9.467,992	27.785,74			9.258,763	27.171,72
			<b>10.140.903,718</b>	<b>53.238.162,05</b>			<b>18.104.713,159</b>	<b>53.131.953,51</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΛΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΓΙ + ΓΙΙ)</b>			<b>162.188.369,396</b>	<b>476.974.674,74</b>			<b>133.392.412,792</b>	<b>391.467.095,50</b>
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΑ</b>								
<b>Α. Αποβιώσιμα</b>								
1 Εμπόρευμα				510.225,583				1.497.360,48
4 Πρωτό και λοιπά υλικά - αναλώσιμα υλικά ανταλλακτικά - είδη συσκευασίας				5.147.006,970				5.610.306,33
5 Προκαταβολές για αγοράς αποβρωτών				87.217,412				255.957,19
			<b>2.519.377,378</b>	<b>7.333.624,00</b>				<b>363.959,312</b>
1 Προμήθειες				4.931.970,135				1.068.112,43
3 Τροχαία με επιβάρυνση				70.529,931				1.887.202,141
3α Επίσημες ασφαλιστικές : Χαρτοφιλίου	3.841.867,898			224.592,61				5.536.377,52
3β Επίσημες ασφαλιστικές : οπές ασφαλείας για εντύπωση	2.504.927,289			6.346.795,117				417.409,784
3γ Επίσημες ασφαλιστικές κατά συνδεδεμένους επιχειρήσεις				478.042,084				432.582,01
10 Επισφάλεια - Επίσημα πλάνα και γραμμές				79.828,006				2.338.563,794
Μικρο - Προβλέψεις								7.039.072,03
11 Χρεώσεις διάφορες	998.042,621			6.346.795,117				5.781.596,530
12 Αναρωσικοί διαχειριστές προβλεπών και πιστώσεων	174.141,158			478.042,084				76.529,631
				79.828,006				1.882.826,242
				823.901,465				3.651.874,294
				253.290,509				5.534.700,506
				9.199,528				525.116,216
				12.969.556,775				1.19.050,45
				174.141,158				16.242.701,41
								525.116,216
								1.541.060,15
								119.050,45
								950.272,51
								776.131,361
								2.277.714,93
								277.864,316
								815.448,20
								58.592,46
								13.032.395,369
								38.246.307,98
<b>Β. Μείζους</b>								
1 Ταμείο				208.812,500				612.802,64
3 Καταθέσεις ομολογίων και προβλεπών				208.812,500				208.812,500
								127.887,104
								375.310,65
								3.987.205,645
								11.701.557,29
								4.115.182,749
								12.076.867,94
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΙΙΙ)</b>				<b>17.881.544,924</b>				<b>19.754.964,412</b>
								57.374.960,53
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>								
1 Έσοδα επομένων χρήσεων				3.528,931				22.723,149
2 Έσοδα χρήσεως για προκέρμα				334.814,061				66.605,69
				338.342,452				423.679,057
								1.243.372,14
								1.310.057,83
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)</b>				<b>190.045.898,321</b>				<b>163.529.307,298</b>
								<b>479.894.078,64</b>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΤΙΚΟΥ</b>								
2 Αρχαιολογικοί λογαριασμοί ενυπόθητων και εμπρησμένων ασφαλείων				2.445.737,938				2.528.602,186
4 Λοιποί λογαριασμοί τάξεως				10.848.686,910				7.420.696,07
				13.094.424,848				7.349.891,805
								21.589.748,51
								9.878.493,991
								28.990.444,58

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλειόμενης Χρήσεως 2001		Ποσά Προηγούμενης Χρήσεως 2000	
	Δεία	ΕΥΡΩ	Δεία	ΕΥΡΩ
<b>Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
<b>Ι. Μετοχικό κεφάλαιο (Μετοχές 55.802.190 κοινές, 374.596 προνομιακές έκδοσης 1990 και 3.563,565 προνομιακές έκδοσης 1996 των 548.8075 δρχ)</b>				
1 Καταβλημένο	32.274.054,324	96.182.111,00	32.674.021,227	96.948.262,50
<b>ΙΙ. Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το βέτο</b>	12.301.348,313	36.100.802,09	12.389.381,410	36.142.918,79
<b>ΙΙΙ. Διαφορές αναπόλησης - επιχορηγήσεις επιβιώσεων</b>				
1 Διαφορές από αναπόληση αξίας συμμετοχών & χρεωστικών	15.943,630	46.789,82	15.837,000	46.464,54
2 Διαφορές αναπόλησης αξίας λοιπών περιουσιακών στοιχείων	3.550,893	10.420,82	3.550,893	10.420,82
3 Επιχορηγήσεις παύσης ενεργητικού	1.389.311,513	4.077.216,47	1.401.337,487	4.142.941,13
5 Υπερπλήρη εισφοράς είδους σε όλη Α.Ε.	853.417,255	2.504.528,06	853.417,255	2.504.528,06
	<b>2.262.223,291</b>	<b>6.638.953,17</b>	<b>2.274.138,430</b>	<b>6.613.953,55</b>
<b>ΙV. Αποβρωτικά κεφάλαια</b>				
1 Ταμείο αποβρωτικό	3.984.225,612	11.692.518,30	3.984.225,612	11.692.518,30
4 Έκδοση αποβρωτικό	6.807.236,927	19.977.217,69	6.807.236,927	19.977.217,69
5 Απορρόληση αποβρωτικό επίδικων διατάξεων λόγων	2.161.271,653	6.344.152,46	2.161.271,653	6.344.152,46
	<b>12.952.734,192</b>	<b>38.013.888,45</b>	<b>12.952.734,192</b>	<b>38.013.888,45</b>
<b>V. Υπόλοιπα (επί των) χρήσεως εις νόμιμα</b>	-1.659.028,002	-4.855.819,54	0	0,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (Α+Β+Γ+Δ+Ε+Ζ)</b>	<b>58.632.832.113</b>	<b>172.069.640,17</b>	<b>60.302.775.254</b>	<b>176.526.227,11</b>
<b>Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ</b>				
1 Προβλ. για παύση προσωπικών λογαίων έκδοσης από την υπηρεσία	464.553,761	1.363.327,25	464.553,761	1.363.327,25
2 Λοιπές προβλέψεις	3.538,179	10.383,50	26.819,841	78.168,20
	<b>468.091,940</b>	<b>1.373.710,76</b>	<b>491.373,602</b>	<b>1.441.495,45</b>
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
<b>Ι. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>				
2 Δάνεια τραπεζών	96.994.318,499	291.720.670,90	96.994.318,499	291.720.670,90
<b>ΙΙ. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>				
1 Προμήθειες	3.335.824,752	9.789.654,44	3.695.034,505	10.447.272,54
2α. Επισφάλεια πληρωτέας	0	0,00	1.766,000	5.051,60
3 Τρόφιμα - Λογισμοί βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	5.841.522,494	17.143.132,78	0	0,00
4 Προκαταβολές πλοίων	357.333,517	1.048.687,69	237.140,416	696.604,98
5 Υποχρεώσεις από φόρους-έλη	805.982,743	2.365.319,66	882.908,857	2.684.475,82
6 Ασφαλιστικοί οργανισμοί	645.409,706	1.894.051,12	189.501,582	541.716,95
7 Μακροπρόθεσμες υποχρ. πληρωτέες στην επόμενη χρήση	22.319.667,857	65.501.593,71	9.476.426,317	27.840.463,43
8 Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχειρήσεις	562.953	1.652,10	2.115,834	6.224,69
10α Μερίσματα παραβλεπόμενων χρήσεων	170.511,537	500.400,70	184.129,757	540.129,12
11. Πιστωτικές διαφορές	1.150.514,837	3.376.419,48	1.249.762,841	3.441.973,36
	<b>34.623.330,498</b>	<b>101.620.978,89</b>	<b>15.876.031,304</b>	<b>57.344.732,52</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (Γ+ΓΙ)</b>	<b>130.623.668,995</b>	<b>383.341.549,45</b>	<b>107.662.736,552</b>	<b>341.274.249,49</b>
<b>Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>				
1 Έσοδα επομένων χρήσεων	0	0,00	45,000	132,168
2 Έσοδα χρήσεως για προκέρμα	321.255,673	942.789,94	76.976,977	223.934,59
	<b>321.255,673</b>	<b>942.789,94</b>	<b>77.021,977</b>	<b>224.066,758</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)</b>	<b>193.045.898,221</b>	<b>557.728.033,33</b>	<b>193.621.521,208</b>	<b>479.894.078,64</b>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ</b>				
2 Πιστωτικοί λογαριασμοί εμπρησμένων και εμπρησμένων ασφαλείων	2.445.737,938	7.177.514,12	2.528.602,186	7.420.696,07
4 Λοιποί λογαριασμοί τάξεως	10.848.686,910	31.250.731,94	13.094.424,848	21.589.748,51
	<b>13.094.424,848</b>	<b>38.428.246,07</b>	<b>15.623</b>	



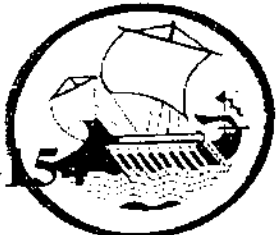


**ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. ΑΡ.Μ.Α.Ε. 12470/06/Β/86/44**

**ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000 - 28η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2000)**

ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσό σε Δραχμές					ΠΛΗΘΗΤΟ	
	Διά. 2000	Ποσό 2000	Διά. 2000	Διά. 1999	Ποσό 1999	Διά. 2000	Διά. 1999
<b>Β. ΕΣΟΔΑ ΚΑΤΑΛΑΒΑΣΙΣ</b>							
2. Συνολικές Διαφορές Δανείων για πλοία παλαιών εποχών	860.057.817	58.927.059	538.140.758	1.812.818.400	823.845.109	987.173.291	
3. Ίσως Δανείων καταπολιτισμού	218.987.226	0	218.982.226	371.223.126	97.336.927	273.786.190	
4. Άλλα έσοδα καταπολιτισμού	1.092.763.325	52.493.644	1.040.269.705	2.280.111.799	780.815.404	1.095.498.335	
	<u>1.971.808.368</u>	<u>111.420.703</u>	<u>1.797.392.689</u>	<u>4.444.253.925</u>	<u>1.682.997.440</u>	<u>2.356.458.316</u>	
<b>Γ. ΠΑΘΟ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>							
1. Αόριστες απαιτήσεις				54.648.239	48.012.637	- 2.036.592	
1. Έσοδα προπληρ. & αντίπληρ.						2.719.800	0
2. Επιδόματα ασφαλισμάτων							
1. Γραμμάτ. - Οικονομ.	30.575.410	0	30.575.410	27.417.547	0	27.417.547	
3. Χρηρ. & Τεκν. Έργα (Γραμ. Αποπληρ.)	81.543.239	17.044.710	64.503.529	74.599.437	11.508.438	63.018.001	
5. Μεταφορικά μέσα	31.266.019.783	5.330.191.961	26.935.827.822	18.550.539.846	4.992.579.004	13.957.960.842	
6. Έπιπλα & Λοιπά (Επιπλοισ)	228.893.134	142.782.167	78.120.967	262.637.850	123.423.639	78.214.231	
7. Λοιπών υφ. κατάλ. & προμηθ.	13.924.986.509	0	13.924.986.509	13.575.787.447	0	13.575.787.447	
	<u>49.332.073.066</u>	<u>5.499.998.838</u>	<u>40.029.024.238</u>	<u>37.430.969.167</u>	<u>4.727.543.069</u>	<u>27.702.378.088</u>	
Σύνολο απαιτημάτων (Γ+ΓΙ+ΓΙΙ)		<u>5.499.998.838</u>	<u>40.029.024.238</u>	<u>37.485.011.104</u>	<u>4.774.994.539</u>	<u>27.711.415.310</u>	
21. Διαφορές & άλλες παρρησ. απαιτήσεις			2.700.000.000		0		
2. Διαφορές σε συνολ. παρρησ. απαιτήσεις			5.211.220		2.779.639		
7. Άλλα μεταφορικά στοιχεία			2.708.211.770		3.779.639		
			<u>49.787.285.454</u>		<u>47.718.195.259</u>		
Σύνολο πάθημα (Γ+ΓΙ+ΓΙΙ)							
<b>Δ. ΠΥΛΩΘΗΤΑ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΑ</b>							
1. Αποθέματα			1.544.886		0		
1. Επιδόματα			152.873.525		189.207.671		
4. Αποθέματα υφ. & αντίπληρ.			154.718.483		189.207.671		
11. Αποθήκες			691.787.797		639.069.427		
1. Πάγια			691.787.797		639.069.427		
2. Γραμμάτ. ασφαλισμ.			8.900.000		8.900.000		
2α. Διαφορές ασφαλισμ.			969.757.241		1.128.989.743		
10. Επιδόματα - υφ. κατάλ. καλ. & προμηθ.			16.622.853		24.622.853		
Μόδα Προμήθειες			13.515.350		15.833.248		
11. Χρηρ. & Λοιπά			811.985.758		611.767.815		
12. Άλλα έπιπλα, υφ. κατάλ. & προμηθ.			3.017.500		4.789.567		
			<u>3.041.694</u>		<u>312.851.407</u>		
			<u>2.619.543.813</u>		<u>2.711.359.789</u>		
21. Χρηρ. & Λοιπά							
1. Άλλα χρηρ. & Λοιπά			170.225.600		27.860.000		
Μόδα Προμήθειες ασφαλισμ.			28.798.000		191.428.600		
					0		
					27.860.000		
11. Αποθέματα							
1. Ταμείο			5.439.817		20.878.261		
3. Αποθέματα υφ. & προμηθ.			1.270.457.188		7.281.675.211		
			<u>1.779.896.455</u>		<u>7.312.553.472</u>		
			<u>3.117.094.379</u>		<u>10.741.012.927</u>		
Σύνολο πύλωτα (Δ+ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙΙΙΙ)							
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΑΝΑΓΡΑΦΩΝ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΩΝ</b>							
1. Έσοδα προπληρ. χρήσεων			91.330.345		74.648.881		
2. Έσοδα χρηρ. ασφαλισμ.			12.105.623		8.239.497		
4. Άλλα μεταφορικά υφ. κατάλ. & προμηθ.			46.459.856		11.737.248		
			<u>151.895.824</u>		<u>94.625.626</u>		
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΓΗΤΙΚΩΝ (Β+Γ+Δ+Ε)</b>			<u>49.663.197.554</u>		<u>40.899.369.633</u>		
<b>ΑΝΑΓΡΑΦΩΝ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΤΙΚΩΝ</b>							
1. Χρεωστικά έσοδα προπληρ. και ασφαλισμ. ασφαλισμ.			278.575.269		153.004.830		

**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:** 1. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο προσαρτάται με ταυτοτικό αντίγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 179.600.000 και RFB 270.000.000 και εφόσον είναι έγγυο (αποπληρ. ποσό) EURO 23.503.000 ή 11.425.308.750 Δρα. RFB 100.511.500 ή 5.899.096.659 Δρα. και USD 8.615.825 ή 2.322.921.873 Δρα. 2. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 3. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 4. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 5. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 6. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 7. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 8. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 9. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 10. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 11. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 12. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 13. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 14. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 15. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 16. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 17. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 18. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 19. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 20. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 21. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 22. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 23. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 24. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 25. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 26. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 27. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 28. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 29. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 30. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 31. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 32. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 33. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 34. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 35. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 36. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 37. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 38. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 39. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 40. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 41. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 42. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 43. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 44. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 45. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 46. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 47. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 48. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 49. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 50. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 51. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 52. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 53. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 54. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 55. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 56. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 57. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 58. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 59. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 60. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 61. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 62. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 63. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 64. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 65. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 66. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 67. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 68. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 69. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 70. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 71. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 72. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 73. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 74. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 75. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 76. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 77. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 78. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 79. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 80. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 81. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 82. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 83. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 84. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 85. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 86. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 87. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 88. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 89. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 90. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 91. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 92. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 93. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 94. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 95. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 96. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 97. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 98. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα. 99. Στο παλιό της εταιρείας έγγυο έγγραφο (αποπληρ. ποσό) USD 1.251.058.800 Δρα. με εγγυητικό ασφαλισμ. και ποσό 287.000 Δρα. 100. Ο αριθμός του ασφαλισμ. προσαρτάται με τη 31.12.00 ασφαλισμ. σε 307.000 Δρα.







# ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

## ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

ΑΡ.Μ.Α.Ε. 7702/06/Β/86/128

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 - 84η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001) ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ & ΕΥΡΩ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσό Κλειόμενης χρήσεως 2001				Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000			
	Αξία Κήσεως	Αποβέσεις	Αναπ. Αξία	Αναπ. Αξία	Αξία Κήσεως	Αποβέσεις	Αναπ. Αξία	Αναπ. Αξία
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
4. Λοιπά έξοδα πολιτικών αποβέσεως	1.079.370,324	512.031,329	567.338,995	1.664.971,37	21.744,919,741	4.570.061,640	17.174,858,101	50.403,105,21
	<u>1.079.370,324</u>	<u>512.031,329</u>	<u>567.338,995</u>	<u>1.664.971,37</u>	<u>21.744,919,741</u>	<u>4.570.061,640</u>	<u>17.174,858,101</u>	<u>50.403,105,21</u>
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>								
I. Λογισμικά Ακινήσιμα								
2. Παραχωρήσεις και δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας	2.600,000	1.820,000	780,000	2.289,07	1.950,000	650,000	1.300,000	3.815,11
	<u>2.600,000</u>	<u>1.820,000</u>	<u>780,000</u>	<u>2.289,07</u>	<u>1.950,000</u>	<u>650,000</u>	<u>1.300,000</u>	<u>3.815,11</u>
II. Ενομήσιμες Ακινήσιμες								
5. Μεταφορικά μέσα	2.020,000	1.956,541	63,459	186,23	2.020,000	1.713,941	306,069	898,19
6. Έπιπλα και λοιπά εγχειρίδια	24.552,434	21.104,801	3.447,633	10.117,78	22.459,114	17.761,154	4.697,960	13.787,12
	<u>26.572,434</u>	<u>23.061,342</u>	<u>3.511,092</u>	<u>10.304,01</u>	<u>24.479,114</u>	<u>19.475,095</u>	<u>5.004,019</u>	<u>14.685,31</u>
Σύνολο Ακινήσιμων (Γ I + Γ II)	<u>29.172,434</u>	<u>24.881,342</u>	<u>4.291,992</u>	<u>12.583,08</u>	<u>26.429,114</u>	<u>20.125,095</u>	<u>6.304,019</u>	<u>18.580,42</u>
III. Σιμμετρικές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές συμμετοχές								
1. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες εταιρείες			86.929.914,523	255.113.468,89		90.371.743,000	265.214.212,77	
			<u>86.929.914,523</u>	<u>255.113.468,89</u>		<u>90.371.743,000</u>	<u>265.214.212,77</u>	
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (Γ I + Γ II + Γ III)			<u>86.934.205,515</u>	<u>255.126.061,97</u>		<u>90.378.047,019</u>	<u>265.232.713,19</u>	
<b>Δ. ΚΑΛΟΦΟΡΩΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>								
II. Αποπληρωσιμα								
11. Χρεώσιμες διαφορές			197.548,901	579.747,33		160.570,518	471.226,76	
12. Λογισμοί διαχειρίσεως προκλήν & πιστώσεων			101,168	296,90		---	---	
			<u>197.650,069</u>	<u>580.044,23</u>		<u>160.570,518</u>	<u>471.226,76</u>	
III. Χρέη								
1. Μετοχές			258.568,297	753.010,41		---	---	
3. Λοιπά χρέη			8.046.866,197	23.615.161,25		1.375.667,200	4.037.174,47	
			<u>8.303.454,494</u>	<u>24.368.171,66</u>		<u>1.375.667,200</u>	<u>4.037.174,47</u>	
IV. Διυφήσιμα								
1. Ταμείο			972,277	2.653,34		61,089	179,28	
3. Καταθέσεις όψεως & προθεσμίας			3.899.185,081	11.442.949,61		5.879.073,417	17.253.333,58	
			<u>3.900.157,358</u>	<u>11.445.602,95</u>		<u>5.879.134,506</u>	<u>17.253.512,86</u>	
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔII + ΔIII + ΔIV)			<u>12.401.261,921</u>	<u>36.394.016,84</u>		<u>7.415.372,224</u>	<u>21.761.914,09</u>	
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>								
1. Έξοδα επομένων χρήσεων			127,010	372,74		---	---	
2. Έσοδα χρήσεως εισπρακτικά			22.539,056	66.145,43		---	---	
			<u>22.666,066</u>	<u>66.518,17</u>		---	---	
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (Β + Γ + Δ + Ε)</b>			<u>99.925.472,597</u>	<u>293.251.570,35</u>		<u>114.968.277,344</u>	<u>337.397.732,49</u>	
<b>ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ</b>								
4. Λοιπά λογαριασμοί τόχως			55.450,000	162.729,27		55.450,000	162.729,27	
			<u>55.450,000</u>	<u>162.729,27</u>		<u>55.450,000</u>	<u>162.729,27</u>	
<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>								
<b>A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>								
I. Κεφάλαιο Μετοχικό (Μετοχές 104.173.680 των 0,90 Ευρώ ή 306,676 δρχ.)								
1. Κατοχή			31.947.463,314	93.756.312,00		10.417.368,000	30.571.879,68	
II. Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το όριο			76.987.624,686	225.935.802,45		98.517.720,000	289.120.234,78	
III. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων								
1. Διαφορές από αναπλήρ ήσας συμμετοχών & χρησγράφων			-31.129.010,810	-91.354.397,09		---	---	
2. Διαφορές από αναπλήρ ήσας λοιπών περιουσιακών στοιχείων			166,290	468,01		166,290	468,01	
			<u>-31.128.844,520</u>	<u>-91.353.909,08</u>		<u>166,290</u>	<u>468,01</u>	
IV. Αποθεματικά κεφάλαια								
1. Τακτικό αποθεματικό			459.255,849	1.347.779,45		383.928,249	1.126.715,33	
4. Εκτακτο αποθεματικό			671.783,630	1.971.485,34		465.602,795	1.366.405,85	
5. Αφροάλητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων			165.042,633	484.351,09		165.042,633	484.351,09	
			<u>1.296.082,112</u>	<u>3.803.615,88</u>		<u>1.014.573,677</u>	<u>2.977.472,27</u>	
V. Αποτελέσματα εις νέο								
Υπόλοιπο ζητημών εις νέο			---	---		-1.878.499,425	-5.512.837,64	
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑII + ΑIII + ΑIV + AV)			<u>78.102.325,592</u>	<u>232.141.821,25</u>		<u>108.071.328,542</u>	<u>317.157.237,10</u>	
<b>B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ Δ ΕΞΟΔΑ</b>								
1. Προβλέψεις για απομείωση προσακώ λόγω εόδου από την υπηρεσία			11.079,000	32.513,57		9.011,000	26.444,61	
<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>								
I. Ομολογιακά δάνεια			15.333.750,000	45.000.000,00		---	---	
II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις								
1. Προμηθευτές			4.794,347	14.069,98		2.377,180	6.976,32	
3. Τράπεζες λογαριασμοί βραχυπ. Υποχρ.			3.384.077,300	9.931.261,34		6.791.577,300	19.931.261,34	
6. Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη			94.026,551	275.939,59		2.287,298	6.712,54	
6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί			3.628,400	10.648,28		2.410,700	7.074,69	
10. Μερίσματα πληρωτέα			1.963.271,050	5.761.817,17		12.318,475	36.151,06	
11. Πιστωτές διάφοροι			19.620,357	57.579,92		440,000	1.291,27	
			<u>-5.468.418,085</u>	<u>16.051.116,67</u>		<u>6.811.410,953</u>	<u>19.989.467,22</u>	
Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ I + Γ II)			<u>20.863.168,005</u>	<u>61.051.116,67</u>		<u>6.811.410,953</u>	<u>19.989.467,22</u>	
<b>Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>								
2. Έξοδα χρήσεως δαμμεμένα			8.900,000	26.118,86		76.526,849	224.583,56	
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟ (Α + Β + Γ + Δ)</b>			<u>99.925.472,597</u>	<u>293.251.570,35</u>		<u>114.968.277,344</u>	<u>337.397.732,49</u>	
<b>ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟ</b>								
4. Λοιπά λογαριασμοί τόχως			55.450,000	162.729,27		55.450,000	162.729,27	
			<u>55.450,000</u>	<u>162.729,27</u>		<u>55.450,000</u>	<u>162.729,27</u>	

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001)				ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (Α/88)						
I. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	Ποσό Κλειομένης χρήσεως 2001		Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000		Καθαρά αποτελέσματα (ζημιές) χρήσεως	Ποσό Κλειομ. χρήσεως 2001		Ποσό Προηγ. χρήσεως 2000		
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ		ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	
Κύλιος εργασιών (πωλήσεις)	---	---	---	---	4.223.361.537	12.394.311,19	---	---	-1.878.499.425	-5.512.837,63
Μείον: Κόστος πωλήσεων	---	---	---	---	-1.878.499.425	-5.512.837,64	---	---	---	---
Μικτά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως	---	---	---	---	-27.090.000	-79.501,10	---	---	---	---
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως	---	---	---	---	155.379	455,99	---	---	---	---
Σύνολο	---	---	---	---	155.379	455,99	---	---	---	---
ΜΕΙΟΝ: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	394.281.669	1.157.099,54	399.105.042	1.171.257,06	---	---	---	---	---	---
Μερικά αποτελέσματα (ζημιές) εκμεταλλεύσεως	-394.281.669	-1.157.099,54	-398.950.463	-1.170.801,07	---	---	---	---	---	---
ΠΑΕΟΝ (ή μείον):										
1. Έσοδα συμμετοχών	4.553.945.469		1.862.273.964							
2. Έσοδα χρεογράφων	79.424.590		---							
3. Κέρδη πώλησης συμφιών & χρεογράφων	111.800.000		---							
4. Στατισικοί τόκοι & συναφή έσοδα	217.693.863	4.962.863.942	14.564.531,01		1.078.007.790	2.940.281.754	8.528.853,28			
Μείον:										
3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	345.644.134	345.644.134	1.014.362,83		178.963.152	178.963.152	519.304,92			
Ολικό αποτέλεσμα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως	4.223.938.139	12.393.068,64	2.364.378.139	6.938.747,29						
II. ΠΑΕΟΝ (ή μείον): ΕΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ										
3. Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	30.078		---							
4. Έσοδα από προβλέψεις προηγ. χρήσεων	500.000	530.078	1.555,62							
Μείον:										
1. Εκτακτα & ανάργα έξοδα	---	106.680	313,07		20.000	58,69				
Οργανικά & εκτακτα αποτελέσματα (κέρδη)	4.223.361.537	12.394.311,19	2.364.358.139	6.938.686,50						
ΜΕΙΟΝ: Σύνολο εισοδημάτων παγίων στοιχείων	109.583.500		4.343.308.760							
Μείον: Οι από απτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	189.583.500	---	100.451.196	4.242.857.564	12.451.526,23					
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (ΖΗΜΙΕΣ) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	4.223.361.537	12.394.311,19	-1.878.499.425	-5.512.837,63						

	Ποσό Κλειομ. χρήσεως 2001		Ποσό Προηγ. χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
Καθαρά αποτελέσματα (ζημιές) χρήσεως	4.223.361.537	12.394.311,19	-1.878.499.425	-5.512.837,63
Υπόλοιπο ζημιών προηγούμενων χρήσεων	-1.878.499.425	-5.512.837,64	---	---
Διαφορές φορολογικού ελέγχου	-27.090.000	-79.501,10	---	---
Σύνολο	2.317.772.112	6.801.972,45	-1.878.499.425	-5.512.837,63
1 Φόρος εισοδήματος	64.668.697	169.783,41	---	---
Κέρδη προς διάθεση	2.253.103.415	6.612.189,04	-1.878.499.425	-5.512.837,63
Η διάθεση των κερδών γίνεται ως εξής:				
1. Τακτικό αποθεματικό	75.327.600	221.064,12	---	---
2. Πρώτο μέρισμα	1.916.847.799	5.625.378,72	---	---
3. Πρόσθετο μέρισμα	35.497.181	104.173,68	---	---
	1.952.344.980	5.729.552,40	---	---
5. Εκτακτα αποθεματικά	206.180.835	605.079,49	---	---
7. Αμοιβές Διοικητικού Συμβουλίου	19.250.000	58.493,03	---	---
8. Ζημιές χρήσεως εις νέο	---	0,00	-1.878.499.425	-5.512.837,63
	2.253.103.415	6.612.189,04	-1.878.499.425	-5.512.837,63

**Σημειώσεις**

- Οι βασικές λογιστικές αρχές που ακολούθησε η εταιρία για την κατάρτιση του Ισολογισμού είναι εκείνες που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920.
- Αριθμός απασχολούμενου προσωπικού κατά μέσο όρο 10 άτομα.
- Οι συμμετοχές αποτιμήθηκαν στην χαμηλότερη τιμή μεταξύ τρέχουσας και τιμής κτήσεως.
- Η Εταιρία ανήκει στην κατηγορία Οικονομικής Αρωστηρότητας (ΣΤΑΚΟΔ Θ1) 741.5 "Άρρωστηρίτιες διαχειρίσεως ελεγχουσών εταιριών (holding companies)".
- Επί των παγίων της Εταιρίας δεν υπάρχουν εμπράγματα βάρη.
- Για την μετατροπή των ποσών σε ΕΕΡΩ χρησιμοποιήθηκε ίδια ισοψηφία (1 ΕΕΡΩ=340,76 Δρχ.) στις χρήσεις 2000 και 2001.
- Δεν υπάρχουν επίδικες ή υπό διαίτηρα διαφορές δικαστικών ή διοικητικών οργάνων που ενδέχεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση της Εταιρίας.
- Ορισμένα στοιχεία του Ισολογισμού του 2000 έχουν αναπροσαρμοστεί με τα αντίστοιχα ποσά του 2001 ώστε να καταστούν συγκρίσιμα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Σ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ  
Α.Δ.Τ. Α 313650

Βούλα, 10 Απριλίου 2002  
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ  
Α.Δ.Τ. Ρ 033703

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΤΑΠΙΡΗΣ  
Α.Δ.Τ. Ν 255869

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ**  
**Προς το Διοικητικό Συμβούλιο της Ανώνυμης Εταιρίας "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε."**

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρίας "ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ Α.Ε." της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2001. Ο έλεγχός μας έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2190/1920 "περί Ανωνύμων Εταιριών" και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες, με βάση τις αρχές και τους κανόνες ελεγκτικής που ακολουθεί το Σύμφωνο Ορκωτών Ελεγκτικών Λογιστών και που είναι σύμφωνα με τις βασικές αρχές των Διεθνών Ελεγκτικών Προτύπων. Τέθηκαν στη διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που τήρησε η Εταιρία και μας δόθηκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Η Εταιρία εφάρμοσε ορθά το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο. Δεν τροποποιήθηκε η μέθοδος απογραφής σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Επαληθεύσαμε τη συμφωνία του περιεχομένου της ενδιάμεσης Διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων, με τις σχετικές Οικονομικές Καταστάσεις. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920. Από τον παραπάνω έλεγχό μας προέκυψε το εξής: η Εταιρία ακολουθώντας τις διατάξεις του Ν. 2982/2002 μετέφερε την ζημία που προέκυψε από την αποτίμηση των μετοχών και των συμμετοχών σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις εκ Δρχ. 31,1 δια. στον λογαριασμό "Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας συμμετοχών και χρεογράφων" που περιλαμβάνεται στα Ίδια Κεφάλαια. Αν η Εταιρία ακολουθούσε τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, το ποσό της ζημίας αυτής θα επιβάρυνε τα καθαρά αποτελέσματα της χρήσεως, ενώ η επίδραση στα Ίδια Κεφάλαια θα ήταν η ίδια. Στη χρήση 2000 η Εταιρία ακολουθούσε τις διατάξεις του Ν.2874/2000. Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία της εταιρίας, απεικονίζουν μαζί με το Προσάρτημα, αφού ληφθεί υπόψη η παραπάνω παρατήρησή μας, την περυσιακή διάρθρωση και την οικονομική θέση της Εταιρίας, κατά την 31η Δεκεμβρίου 2001 και τα αποτελέσματα της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών, οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδοκτικές και δεν διαφέρουν από εκείνες που η Εταιρία εφάρμοσε στην προηγούμενη χρήση, με εξαίρεση την αποτίμηση των μετοχών και των συμμετοχών σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις.



Αθήνα, 12 Απριλίου 2002  
Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές  
Άλως Στυλιανού  
Α.Μ. ΣΟΕΑ 12311  
Για την DRM ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ Α.Ε.  
Μέλος της RSM International



# ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 - 9η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001) ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ & ΕΥΡΩ ΑΡ.Μ.Α.Ε. 27574/06/Β/92/34

ΕΠΕΡΙΓΡΗΚΤΑ	Ποσό Κλεισμένης χρήσεως 2001			Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000		
	Αξία Κτήσ.	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία ΔΡΧ.	Αξία Κτήσ.	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία ΔΡΧ.
<b>Β. ΕΞΟΔΑ ΕΚΚΑΤΑΓΙΣΤΕΩΣ</b>						
2. Συνταλλαγματικές διαφορές δανείων για κτήσεις παγίων στοιχείων	3.547.789.690	(3.254.579.662)	293.210.028	860.484.31	3.519.603.501	(2.994.579.663)
3. Τόκοι δανείων κατασχέσεως περιόδου	130.867.500	(89.583.413)	41.284.087	120.980.45	130.807.500	(73.421.913)
4. Λοιπά έξοδα ενγλωσσών	2.789.061.754	(2.458.108.956)	312.954.798	916.129.34	2.607.102.768	(2.279.009.201)
<b>Σύνολο Εξόδων Εγκαταστάσεως</b>	<b>6.447.658.944</b>	<b>(5.800.270.031)</b>	<b>647.388.913</b>	<b>1.898.894.10</b>	<b>6.257.513.769</b>	<b>(5.347.010.777)</b>
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΠΕΡΙΓΗΚΤΟ</b>						
1. Ααώματες Ακίνητοποιήσεις						
2. Παραχωρήσεις και δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοτ.	79.001.352	(23.972.187)	55.029.165	151.434.25	298.652.052	(260.561.917)
3. Ενομήματες Ακίνητοποιήσεις						
4. Κτίρια & τεχνικά έργα	486.150.172	(112.475.348)	373.674.824	1.086.624.58	359.147.788	(111.097.874)
5α. Λοιπά Μεταφορικά μέσα	2.029.525	(656.961)	1.372.564	4.028.07	5.799.525	(1.882.211)
5β. Πλοία	39.942.235.851	(8.789.261.068)	30.142.973.985	88.469.672.90	48.716.797.613	(13.710.810.391)
6. Επισκά & λοιπά εξοπλισμός	353.219.250	(294.450.987)	58.768.263	172.467.39	333.807.358	(190.235.366)
7. Ακινήσεις υπό ανέλιξη & πρακτοβόλες κτήσεις παγίων	4.564.804.595	0	4.564.804.595	13.396.345.11	4.094.559.625	0
<b>Σύνολο Ακίνητοποιήσεων (Γ1+Γ2+Γ3)</b>	<b>45.348.438.593</b>	<b>(10.206.644.362)</b>	<b>35.141.794.231</b>	<b>103.130.137.15</b>	<b>53.510.111.889</b>	<b>(14.014.025.841)</b>
III. Συμμετοχές & άλλες μορφές χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	43.427.439.945	(10.230.818.649)	35.196.621.296	103.291.631.40	53.808.963.941	(14.274.587.758)
1. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις			83.025.063.780	243.653.862.69		80.124.298.488
3. Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδ. Επιχ/σεων			25.391.361.211	74.516.100.40		6.102.496.185
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			16.569.780	48.627.38		7.787.380
<b>Σύνολο Παγίων Ενεργητικού (Γ1+Γ2+Γ3+III)</b>	<b>43.427.439.945</b>	<b>(10.230.818.649)</b>	<b>35.196.621.296</b>	<b>103.291.631.40</b>	<b>53.808.963.941</b>	<b>(14.274.587.758)</b>
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΠΕΡΙΓΗΚΤΟ</b>						
I. Αποθέματα						
1. Αποθέματα πλοίων			510.438.613	1.497.979.79		504.213.655
II. Απαιτήσεις						
1. Πελάτες						371.651.634
3α. Επιστάτες εισπραξιτέες	248.657.580		729.736.11			1.202.998.227
3β. Επιστάτες σε καθυστέρηση	9.206.957		27.107.72			81.134.754
5. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων			0	0,00		63.396.492.514
9. Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις εισπραξιτέες στην επίσημη χρήση	115.690.000		337.490.83			115.000.000
10. Επισφάλειες-Επιλέξιμα πελάτες & χρεώστες	26.076.127		76.525.68			10.260.593
11. Χρεώστες διάφοροι	1.219.345.131		3.578.415.64			1.089.709.098
12. Λοιποί διάφοροι προκλήν & πιστώσεων	16.233.592		47.640.65			57.494.655
			1.634.549.347	4.796.916.63		66.323.741.475
III. Χρέη γραφο			11.530.983	33.840.01		26.413.034
3. Λοιπά χρέη γραφο						3.579.536
IV. Διαθέσιμα						18.791.313.118
1. Ταμείο			88.937	261,09		18.794.692.654
3. Καποθέσεις όψεως & προθεσμίας			6.376.156.289	18.717.993,51		85.649.260.818
			6.376.245.226	18.718.254,51		251.366.130,80
			8.534.762.169	25.046.990,34		
<b>Σύνολο Κυκλοφορούν Ενεργητικού (Δ1+Δ2+Δ3+Δ4)</b>	<b>1.157.413.448</b>	<b>3.396.684,58</b>	<b>1.157.413,448</b>	<b>3.396.684,58</b>	<b>1.157.413,448</b>	<b>3.396.684,58</b>
<b>Ε. ΜΕΤΩΚΟΙ ΛΟΓ/ΔΜΟΙ ΕΠΕΡΙΓΗΚΤΟΙ</b>						
1. Έξοδα απομεινών χρήσεων						1.087.003.799
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΡΙΓΗΚΤΟ (Β+Γ+Δ+Ε)</b>	<b>153.969.172.697</b>	<b>451.653.771,67</b>	<b>153.969.172,697</b>	<b>451.653.771,67</b>	<b>153.969.172,697</b>	<b>451.653.771,67</b>
<b>ΑΟΓ/ΔΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΦΤΙΚΟΙ</b>						
4. Λοιπά λογαριασμοί τάξεως			35.320.401,287	106.589.585,58		29.531.575.248
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟ (Α+Β+Γ+Δ)</b>	<b>153.969.172.697</b>	<b>451.653.771,67</b>	<b>153.969.172,697</b>	<b>451.653.771,67</b>	<b>153.969.172,697</b>	<b>451.653.771,67</b>
<b>ΑΟΓ/ΔΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ</b>						
4. Λοιπά λογαριασμοί τάξεως			35.320.401,287	106.589.585,58		29.531.575.248

### ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ :

1. Έχουν τηρηθεί οι βασικές λογιστικές αρχές του ισολογισμού της 31/12/2000.
2. Αριθμός απαριθμούμενων προσωπικών και πληρωμάτων για τη περίοδο αυτή ήταν κατά μέσο όρο άνω των 312.
3. Το σύνολο του κύκλου εργασιών ενόψει στην κατηγορία Οικονομικής δραστηριότητας (ΕΤΑΚΟΔ) 611.0.
4. Ορισμένα στοιχεία της λογιστικής κατάστασης των 2000 έχουν αναπροσαρμόσει ώστε να είναι συγκρίσιμα με τα αντίστοιχα του 2001.
5. Επί των πλοίων της εταιρίας έχουν εγγραφεί υποθήκες αξίας ΕΥΡΩ 235.390.000 περίπου για εξασφάλιση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων.
6. Για την μετατροπή των ποσών των χρήσεων 2001 και 2000 σε ΕΥΡΩ χρησιμοποίηθηκε η σταθερή ισοτιμία (1 ΕΥΡΩ=340,75ΔΡΧ.)



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΠΟΤΙΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001)				
I. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ	Ποσό Κλειστής χρήσεως 2001		Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
Κόστος εργασιών (πωλητέα)	15.785.886,611	48.326.692,48	20.211.564,881	59.314.936,70
Μείων: Κόστος πωλητέων	12.866.214,976	37.759.517,90	17.160.229,655	50.350.157,48
Μετά αποτίτλο (κέρδη/ζημιές) εκμίσσεως	2.919.873,635	8.568.374,58	3.051.341,026	8.954.779,24
Σύνολο	2.919.873,635	8.568.374,58	3.051.341,026	8.954.779,24
ΜΕΙΩΝ: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	535.058,207		1.390.776,665	
3. Έξοδα λειτουργίας διαβίωσης	1.293.604,318	1.828.662,525	1.878.031,576	3.066.808,241
Μερικά αποτίτλα (κέρδη/ζημιές) εκμίσσεως		1.091.011,110		(17.467,215)
ΠΑΛΕΟΝ (ή ΜΕΙΩΝ):				
1. Έσοδα συμμετοχών	0		926.622,732	
4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα	354.738,232	354.738,232	739.822,686	1.666.445,420
Μείων:				
3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	1.084.661,063	1.094.861,063	1.495.525,249	1.495.525,249
Ολικό αποτίτλο (κέρδη/ζημιές) εκμίσσεως	360.866,279	1.053.094,01	153.452,956	450.338,82
II. ΠΑΛΕΟΝ (ή ΜΕΙΩΝ): ΕΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ				
1. Έκτακτα & ανόργανα έσοδα	329.684,738			
2. Έκτακτα κέρδη	1.600,000			
3. Έσοδα προηγ. χρήσεων	89.802,235	421.086,973	28.460,648	83.523,55
Μείων:				
1. Έκτακτα & ανόργανα έξοδα	0		156.223,196	
2. Έκτακτες ζημιές	585.201,635		3.225.000	
3. Έξοδα προηγ. χρήσεων	38.966,623		0	
4. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	0	624.188,258	22.470,420	181.916,616
Οργανικά & έκτακτα αποτίτλα (κέρδη/ζημιές)		157.784,994		(5.012)
Μείων: Σύνολο αποτίτλων παγίων στοιχείων	1.506.193,329		1.758.122,940	
Μείων: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	1.506.193,329	0	1.758.122,940	0
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΙΤΛΑ (ΚΕΡΔΗ/ΖΗΜΙΕΣ) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων	157.784,994	483.052,08	(5.012)	(14,71)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΦΕΡΕΣΣΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (Α/ΒΒ)				
Καθαρά αποτίτλα (κέρδη/ζημιές) χρήσεως (+): Υπόλοιπο αποτίτλων (κέρδη/ζημιές) προηγούμενων χρήσεων	Ποσό Κλειστής χρέης: 2001		Ποσό Προηγ. χρέης 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
	157.784,994	463.052,08	(5.012)	(14,71)
	(5.012)	(14,71)	0	0,00
Διαφορές φορολογικού ελέγχου	(554.013,255)	(1.625.864,29)	0	0,00
Σύνολο	(396.233,273)	(1.162.826,92)	(5.012)	(14,71)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.  
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΣΤΡΗΝΤΖΗΣ  
Α.Δ.Τ. Α 072802

Βούλο, 18 Φεβρουαρίου 2002  
Ο ΕΝΤΕΤΑΛΜΕΝΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ  
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΣΧΑΛΗΣ  
Α.Δ.Τ. Ε 478214

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΠΙΡΗΣ  
Α.Δ.Τ. Η 255869

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ**  
**ΠΡΟΣ ΤΗΣ Κ.Σ. ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΗΝΤΖΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.**

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρείας " ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΗΝΤΖΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε." της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2001. Ο έλεγχος μας έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2150/1920 "περί Ανωνύμων Εταιρειών" και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες, με βάση τις αρχές και τους κανόνες ελεγκτικής που ακολουθεί το Ίσχυο Οργανικό Γενικό Λογιστικό Σύστημα και που είναι σύμφωνα με τις βασικές αρχές των Διεθνών Ελεγκτικών Προτύπων. Τέθηκαν στη διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που πήραμε η Εταιρεία και μας δόθηκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Η Εταιρεία εκδίδει ως προς το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σύστημα, με το οποίο εφαρμόζεται ο νόμος 2150/1920, με τη σχετική Οικονομική Καταστάση. Το Προσάρτημα παραλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 43α του κωδ. Ν. 2150/1920. Από τον παραπάνω έλεγχό μας προέκυψε το εξής: 1) Τον Δεκέμβριο του 1998 η Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρωτόδικη απόφαση επέβαλε πρόστιμο σε αριθμό ανταγωνιστικών εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1987 έως 1993. Το Πρόστιμο που επιβλήθηκε του οι φορολογικές της υποχρεώσεις δεν έχουν καταστεί οριστικές. Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία της Εταιρείας, ανακοινώνουν μαζί με το Προσάρτημα και αφού ληφθούν υπόψη οι παραπάνω παρατηρήσεις μας, την ημερομηνία και την οικονομική θέση της Εταιρείας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2001 και το αποτέλεσμα της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών, οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδεκτές και δεν διαφέρουν από εκείνες που η Εταιρεία εκδίδει (στη προηγούμενη) χρήση.



Αθήνα, 25 Φεβρουαρίου 2002  
Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές  
Άθως Στυλιανός  
Α.Μ.Σ.Ο.Ε.Α 12311  
DRM STYLIANOU A.E.  
Μέλος της RSM International

# BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

**ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 - 8η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001) ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩ ΑΡ.Μ.Α.Ε. 29508/04/Β/93/116**

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλειστής χρήσεως 2001				Ποσά Προηγούμενης χρήσεως 2000				ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσά Κλειστής χρήσεως 2001		Ποσά Προηγ. 2000	
	Αξία Κτήσ.	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία		Αξία Κτήσ.	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία			ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
<b>Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ</b>			ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ			ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	<b>Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
4. Λοιπά έξοδα πολιτικών αποσβέσεως	448.081.566	(442.527.701)	5.553.865	18.298,94	0	0	0	0,00	3. Κεφάλαιο Μετοχικό				
<b>Σύνολο Εξόδων Εγκαταστάσεως</b>	<u>448.081.566</u>	<u>(442.527.701)</u>	<u>5.553.865</u>	<u>18.298,94</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0,00</u>	1. Καταβλημένο				
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>									(80.800.000 μετοχές				
1. Ασύμμετρες Ακίνητοποιήσεις									των 998.3975 δρχ ή 2,93 ΕΥΡΩ)	80.670.518.000	236.744.000,00	77.900.000.000	228.613.352,89
2. Παραχωρήσεις και δικαίωμα βιομηχανικής ιδιοκτησίας	34.600.000	(6.800.000)	27.200.000	79.823,92	0	0	0	0,00	<b>IV. Αποθεματικά κεφάλαια</b>				
	<u>34.600.000</u>	<u>(6.800.000)</u>	<u>27.200.000</u>	<u>79.823,92</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0,00</u>	1. Τακτικά αποθεματικά	24.952.113	73.227,04	8.123.875	23.841,16
<b>II. Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις</b>									5. Ειδικό αποθεματικό ειδικών διατάξεων, Νόμων	129.482.000	379.991,20	257.630.132	756.067,89
5β Πλοία	85.337.928.566	(974.800.230)	84.363.128.336	247.580.714,12	84.043.825.359	(324.800.230)	83.719.025.129	245.690.462,59	6. Ασφαλλόμενα αποθεματικά ειδικών διατ. Νόμων	801.743.175	2.352.877,99	0	0,00
6. Επιπλα & λοιπά εξοπλισμός	120.542.495	(32.865.424)	87.657.071	257.247,46	24.238.397	(957.770)	23.280.627	68.321,72		956.177.288	2.896.096,23	265.754.007	779.969,05
7. Ακινήσεις υπό εκτέλεση & προκαταβολές κτήσεως παγίων	6.862.546.667	—	6.862.546.667	20.139.535,34	2.850.342.900	0	2.850.342.900	8.364.909,46	<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΥ)</b>	<u>81.626.695.288</u>	<u>239.556.096,23</u>	<u>78.165.754.007</u>	<u>229.393.261,94</u>
<b>Σύνολο Ακίνητοποιήσεων (Γ+II)</b>	<u>92.321.017.728</u>	<u>(1.007.685.654)</u>	<u>91.313.332.074</u>	<u>267.977.498,92</u>	<u>86.918.406.656</u>	<u>(325.758.000)</u>	<u>86.592.648.656</u>	<u>254.123.693,77</u>	<b>Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>				
<b>Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (Γ+II+I)</b>	<u>92.355.017.728</u>	<u>(1.014.485.654)</u>	<u>91.340.532.074</u>	<u>268.057.320,84</u>	<u>86.918.406.656</u>	<u>(325.758.000)</u>	<u>86.592.648.656</u>	<u>254.123.693,77</u>	1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού	3.525.106	10.345,15	4.496.741	13.196,61
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>									<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
I. Αποθέματα									1. Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
1. Αποθέματα πλοίων			212.105.577	622.466,84			235.642.959	691.542,07	4. Μακροπρόθεσμες υποχρ. προς συνδεδεμένες επιχ.	9.036.985.922	26.520.868,44	4.265.581.858	12.518.215,28
II. Αποπτήσεις									II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
1. Πελάτες			190.369.912	558.679,13			3.007.082.105	8.824.692,46	1. Προμηθευτές	1.572.779.835	4.615.641,48	1.440.048.742	4.226.115,16
3α. Επιταγές εισπρακτέες			0	0,00			353.538.166	1.037.529,47	5. Υποχρεώσεις από φόρους & τέλη	122.034.312	358.134,44	125.769.075	309.094,86
3β. Επιταγές σε καθυστέρηση			12.474.806	36.609,85			5.614.849	16.477,91	6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί	65.041.413	190.877,22	47.195.034	138.503,40
10. Επισφαλείς-Επιδικοί πελάτες & χρεώτες			1.950.466	5.724,04			840.000	2.485,16	8. Υποχρεώσεις προς συνδεδεμένες επιχ/σεις	0	0	6.191.337.078	18.169.734,64
11. Χρεώτες διάφοροι			124.129.825	364.284,15			68.435.321	200.840,27	11. Παρωτέες διάφοροι	0	0	250.218.411	734.316,69
12. Λογισμοί διαχρήσεως προκ/λών & πιστώσεων			144.424.039	423.841,64			235.767.509	691.907,58		<u>1.759.855.560</u>	<u>5.164.653,14</u>	<u>8.054.568.340</u>	<u>23.637.784,75</u>
			<u>473.349.048</u>	<u>1.389.138,81</u>			<u>3.671.278.950</u>	<u>10.774.112,84</u>	<b>Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ+Γ II)</b>	<u>10.796.841.482</u>	<u>31.685.521,58</u>	<u>12.320.150.198</u>	<u>36.155.980,03</u>
<b>IV. Διαθέσιμα</b>									<b>Ε. ΜΕΤ/ΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>				
1. Ταμείο			72.075	211,52			1.191.843	3.497,71	2. Έξοδα χρήσεως δουλευμένα	65.386.970	191.891,33	420.381.824	1.233.695,74
3. Καταθέσεις όψεως & προθεσμίας			17.260.169	50.653,47			269.696.375	791.478,72	3. Λοιποί μεταβατικοί λογαριασμοί	66.573.423	195.373,21	0	0,00
			<u>17.332.244</u>	<u>50.864,99</u>			<u>270.888.218</u>	<u>794.976,43</u>		<u>131.960.393</u>	<u>387.264,54</u>	<u>420.381.824</u>	<u>1.233.695,74</u>
<b>Σύνολο Κυκλοφορούν Ενεργητικού (Δ+III+ΔIV)</b>			<u>702.786.869</u>	<u>2.062.470,84</u>			<u>4.177.810.127</u>	<u>12.260.631,34</u>	<b>ΤΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Ε)</b>	<u>92.559.022.269</u>	<u>271.633.227,50</u>	<u>90.910.782.770</u>	<u>266.796.134,32</u>
<b>Ε. ΜΕΤ/ΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>									<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΣΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ</b>				
1. Έξοδα επομένων χρήσεων			510.149.461	1.497.137,08			140.323.987	411.809,21	4. Λοιποί λογισμοί τόξεως	357.298.545	1.048.565,06	0	0,00
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)</b>			<u>92.559.022.269</u>	<u>271.633.227,50</u>			<u>90.910.782.770</u>	<u>266.796.134,32</u>					
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΣΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ</b>													
4. Λοιποί λογισμοί τόξεως			357.298.545	1.048.565,06			0	0,00					

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΙΣΜΟΥ ΑΠΟΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001)

I. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	Ποσά Κλειομένης χρήσεως 2001		Ποσά Προηγούμενης χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
Κύκλος εργασιών (πωλήσεων)	16.173.244,883	47.463.668,04	8.973.822,399	26.335.502,27
Μείον: Κόστος πωλήσεων	10.716.024,530	31.448.347,85	6.277.184,640	18.421.671,72
Μικτά αποτίμια (κέρδη) εκμίσσεως	5.457.220,353	16.015.320,19	2.696.637,759	7.913.830,55
ΜΕΙΟΝ: 1. Έξοδα δικαστικής λειτουργίας	919.673,853		199.473,476	
3. Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	1.404.734,910	2.324.108,763	783.112,269	982.585,745
Μερικά αποτίμια (κέρδη) εκμίσσεως	3.132.811,590	9.193.871,14	1.714.052,014	5.030.233,35
ΠΛΕΟΝ (ή ΜΕΙΟΝ):				
4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα	1.691.858	1.691.858	29.497,222	29.497,222
Μείον				
3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	2.684.155,003	2.684.155,003	1.425.352,058	1.425.352,058
Ολικά αποτίμια (κέρδη) εκμίσσεως		470.348,445	318.197,178	933.814,17
II. ΠΛΕΟΝ (ή ΜΕΙΟΝ): ΕΚΤΑΚΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ				
1. Εκτακτα & ανόργανα έσοδα	126.377,265		84.372,434	
2. Έσοδα προηγ. χρήσεων	26.274,725	152.651,990	1.885,094	86.257,528
Μείον:				
1. Εκτακτα & ανόργανα έξοδα	0		60.125,121	
3. Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	62.059,154		408,029	
4. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	0	62.059,154	83.895,607	144.428,757
Οργανικά & έκτακτα αποτίμια (κέρδη)	845.707,871	560.941,281	260.025,949	423.855,48
Μείον: Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων			331.498,952	
Μείον: Οι από απλές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	845.707,871	0	0	0,00
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΙΜΙΑ (ΚΕΡΔΗ) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων	560.941,281	1.646.195,98	260.025,949	763.098,90

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (Α/88)

	Ποσά Κλειομ. χρήσ. 2001		Ποσά Προηγ. χρήσ. 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
Καθαρά αποτίμια (κέρδη) χρήσεως	560.941,281	1.646.195,98	260.025,949	763.098,90
Σύνολο	560.941,281	1.646.195,98	260.025,949	763.098,90
Κέρδη προς διάθεση	560.941,281	1.646.195,98	260.025,949	763.098,90
Η διάθεση των κερδών γίνεται ως εξής:				
1. Τακτικό αποθεματικό	16.828,239	49.385,88	7.800,778	22.892,97
6β. Αποθεμ. από έσοδα φορολόγητα	1.641,102	4.816,15	826,355	2.425,11
6δ. Αφορολόγητα αποθεματικά (N 27/75)	542.471,940	1.591.993,95	251.398,816	737.780,82
	560.941,281	1.646.195,98	260.025,949	763.098,90

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

- Έχουν τηρηθεί οι βασικές λογιστικές αρχές του ισολογισμού της 31/12/2000.
- Αριθμός απασχολούμενου προσωπικού και πληρωμάτων για την περίοδο αυτή είναι κατά μέσο όρο άτομα 251.
- Το σύνολο του κύκλου εργασιών των Ενοποιημένων Οικονομικών Καταστάσεων ανήκουν στην κατηγορία Οικονομικής δραστηριότητας (ΣΤΑΚΟΔ) 611.0.
- Ορισμένα στοιχεία της λογιστικής κατάστασης 2000 έχουν αναπροσαρμοστεί ώστε να είναι συγκρίσιμα με τα αντίστοιχα του 2001.
- Επί των πλοίων της εταιρείας έχουν εγγραφεί υποθήκες για εξασφάλιση των Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων.
- Οι αποσβέσεις είναι μειωμένες κατά 500 εκατ. περίπου διότι η εταιρεία εφαρμόζει για τα νεότευκτα πλοία μειωμένες αποσβέσεις για τα 3 πρώτα χρόνια εκμετάλλευσης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.  
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΣΤΡΥΠΤΖΗΣ  
Α.Δ.Τ. Α 072802

Βούλα, 18 Φεβρουαρίου 2002  
Ο ΕΝΤΕΤΑΛΜΕΝΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ  
ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΣΧΑΛΗΣ  
Α.Δ.Τ. Ε 478214

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΠΙΡΗΣ  
Α.Δ.Τ. Ν 255869

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ - ΛΟΓΙΣΤΩΝ

Προς τους κ.κ. Μετόχους της Ανώνυμης Εταιρίας BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρίας "BLUE STAR FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε." της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2001. Ο έλεγχος μας έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2190/1920 \* περί Ανωνύμων Εταιριών \* και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες, με βάση τις αρχές και τους κανόνες ελεγκτικής που ακολουθεί το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών και που είναι σύμφωνα με τις βασικές αρχές των Διεθνών Ελεγκτικών Προτύπων. Τέθηκαν στη διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που τηρήσε η Εταιρία και μας δόθηκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Η Εταιρία εφάρμοσε ορθά το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο. Δεν τροποποίησε η μέθοδος απογραφής σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Επιληθύνσαμε τη συμμόρφωση του περιεχομένου της εκθέσεως Διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων, με τις σχετικές Οικονομικές Καταστάσεις. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 43α του κωδ. Ν. 2190/1920. Από τον παραπάνω έλεγχό μας προέκυψε ότι η Εταιρία δεν έχει ελεγχθεί από τις φορολογικές αρχές για τις χρήσεις 1993 έως 2001 και ως εκ τούτου οι φορολογικές της υποχρεώσεις δεν έχουν καταστεί οριστικές. Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία της Εταιρίας, απεικονίζουν μαζί με το Προσάρτημα και αφού ληφθούν υπόψη η παραπάνω παρατήρησή μας και η σημείωση ανωτέρω της Εταιρίας με αριθμό 6, την περιουσιακή διάρθρωση και την οικονομική θέση της Εταιρίας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2001 και τα αποτελέσματα της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών, οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδοκτικές και δεν διαφέρουν από εκείνες που η Εταιρία εφάρμοσε στην προηγούμενη χρήση.

Αθήνα, 25 Φεβρουαρίου 2002  
Ο ΟΡΚΩΤΟΣ ΕΛΕΓΚΤΗΣ - ΛΟΓΙΣΤΗΣ  
Άβας Σπυλιανού  
Α.Μ. Σ.Ο.Ε. 1231  
DRM ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ Α.Ε.  
Μέλος της RSM International

**RSM**



## ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΑΡ.Μ.Α.Ε. 29933/04/Β/93/210 Π

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 - 8η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001) ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ & ΕΥΡΩ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσό Κλειόμενης χρήσεως 2001				Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000				ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό Κλεισθ. χρήσεως 2001		Ποσό Προηγ. χρήσεως 2000	
	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία	Αναπ. Αξία	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία	Αναπ. Αξία		ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
<b>Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ</b>									<b>Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ</b>				
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	74.411.333	32.109.948	42.301.385	124.142.00	68.644.852	13.644.643	55.000.209	161.409.27	I. Κεφάλαιο Μετοχικό				
	<u>74.411.333</u>	<u>32.109.948</u>	<u>42.301.385</u>	<u>124.142.00</u>	<u>68.644.852</u>	<u>13.644.643</u>	<u>55.000.209</u>	<u>161.409.27</u>	(Μετοχές 69.507.500 των 500,9025 Δρχ. ή Α 1,47)				
									1. Καταβλημένα	34.816.480,518	102.176.025,00	29.050.000,000	85.253.118,12
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>									IV. Αποβλητικά κεφάλαια				
I. Ανώματες Ακτινοποιήσεις									1. Τακτικό αποθεματικό	637.417.988	1.870.632,42	446.388.925	1.310.018,85
2. Παραχωρήσεις και δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας	33.273.544	27.768.894	5.504.650	16.154,51	28.943.638	24.503.481	4.440.157	13.030,54	4. Εκτακτο αποθεματικό	3.806.018.007	11.159.531,94	107.240.172	314.718,04
	<u>33.273.544</u>	<u>27.768.894</u>	<u>5.504.650</u>	<u>16.154,51</u>	<u>28.943.638</u>	<u>24.503.481</u>	<u>4.440.157</u>	<u>13.030,54</u>	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙV)	4.443.436,005	13.040.164,38	553.629,097	1.624.736,89
Σύνολο ακινητοποιήσεων (Γ I)	<u>33.273.544</u>	<u>27.768.894</u>	<u>5.504.650</u>	<u>16.154,51</u>	<u>28.943.638</u>	<u>24.503.481</u>	<u>4.440.157</u>	<u>13.030,54</u>	<b>Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΟΥΣ &amp; ΕΞΟΔΑ</b>	39.259.916,523	115.216.189,36	29.603.629,097	85.877.855,01
III. Συμμετοχές και άλλες μακροήμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις									2. Λοιπές προβλέψεις	0	0,00	86,924	255,10
I. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις			45.526.255,138	133.606.031,22					<b>Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>				
			<u>45.526.255,138</u>	<u>133.606.031,22</u>					I. Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (Γ I+Γ II)	<u>45.531.759,788</u>	<u>133.622.185,73</u>			<u>39.149.967,156</u>	<u>114.893.520,63</u>			2. Δάνεια Τραπεζών	4.504.520,032	13.219.427,83	0	0,00
					<u>39.149.967,156</u>	<u>114.893.520,63</u>				<u>4.504.520,032</u>	<u>13.219.427,83</u>	<u>0</u>	<u>0,00</u>
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>									II. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις				
II. Απαιτήσεις									1. Προμηθευτές	1.192.390	3.499,31	654.900	1.921,94
11. Χρεώσεις διάφοροι			4.872.629	14.299,72					3. Τρέφιες λόγω βραχυπρόσμων υποχρεώσεων	0	0,00	5.100.000,000	14.966.984,59
			<u>4.872.629</u>	<u>14.299,72</u>					5. Υποχρεώσεις από φόρους τέλη	150.000	440,21	5.064,198	14.861,92
IV. Διαθέσιμα					10.264.618	30.123,60			7. Μακροπρόθ. υποχρ. πληρ. στην επόμ. χρήση	513.093.913	1.505.778,17	0	0,00
1. Ταμείο			448.394	1.315,90		614,930			10. Μέρηματα πληρωτέα	2.133.498.485	6.261.184,10	4.546.551,069	13.342.776,43
3. Κεσθέσεις όψεως & προθεσμίας			954.838,960	2.892.168,45		103.300,290			11. Πιστωτές διάφοροι	19.250,000	56.493,03	19.730,000	57.901,69
			<u>955.287,294</u>	<u>2.893.484,35</u>		<u>103.915,220</u>			Σύνολο Υποχρεώσεων (Γ I+Γ II)	2.687.184,788	7.827.394,82	9.672.000,167	28.384.446,57
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔII+ΔIV)	<u>960.159,923</u>	<u>2.817.784,07</u>			<u>114.179,838</u>	<u>335.083,90</u>			<b>Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΙΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	7.171.704,820	21.046.622,65	9.672.000,167	28.384.446,57
									2. Έξοδα χρήσεως δουλεωμένα	182.599,753	301.099,79	47.871.172	140.487,66
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)</b>	<u>46.534.221,096</u>	<u>136.584.111,80</u>			<u>39.323.587,360</u>	<u>115.403.044,34</u>			<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)</b>	<u>182.599,753</u>	<u>301.099,79</u>	<u>47.871.172</u>	<u>140.487,66</u>
										<u>182.599,753</u>	<u>301.099,79</u>	<u>47.871.172</u>	<u>140.487,66</u>
										<u>48.534.221,096</u>	<u>136.584.111,80</u>	<u>39.323.587,360</u>	<u>115.403.044,34</u>

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2001)					
I. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ	Ποσό Κλειόμενης χρήσεως 2001		Ποσό Προηγούμενης χρήσεως 2000		
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	0	0,00	0	0,00	
Μείον: Κόστος πωλήσεων	0	0,00	0	0,00	
Μικτά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως	0	0,00	0	0,00	
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως	0	0,00	0	0,00	
Σύνολο	0	0,00	0	0,00	
ΜΕΙΟΝ: 1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	31.747.838	93.170,47	40.147.943	117.822,28	
Μερικά αποτελέσματα (ζημιές) εκμεταλλεύσεως	-31.747.838	-93.170,47	-40.147.943	-117.822,28	
ΠΑΕΟΝ (ή μείον):					
1. Έσοδα συμμετοχών	6.368.574.957		5.000.000.000		
4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα	21.221.777	6.389.796.734	47.748.119	5.047.748.119	14.813.640,63
Μείον:					
3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	243.782.063	243.782.063	74.943.810	74.943.810	219.937,81
Ολικά αποτελέσματα (κέρδη) εκμεταλλεύσεως	6.114.266.833	17.943.556,37	4.932.656.360	14.475.880,74	
II. ΠΑΕΟΝ ή ΜΕΙΟΝ: Έκτακτα αποτελέσματα					
1. Έκτακτα & ανόργανα έσοδα	86.924	255,10	0	0,00	
Οργανικά & έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη)	6.114.353.757	17.943.811,47	4.932.656.360	14.475.880,74	
ΜΕΙΟΝ: Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων	21.730.718		13.501.595		
Μείον: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	21.730.718	0	13.501.595	0	0,00
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (ΚΕΡΗ) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	6.114.353.757	17.943.811,47	4.932.656.360	14.475.880,74	

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (Α/ΘΘ)				
	Ποσό Κλειόμενης χρήσεως 2001		Ποσό Προηγ. χρήσεως 2000	
	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ	ΔΡΧ.	ΕΥΡΩ
Καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) χρήσεως	6.114.353.757	17.943.811,47	4.932.656.360	14.475.880,74
Διαφορές φορολογικού Ελέγχου προηγ. Χρήσεων	-1.423.421	-4.177,32	-219.149	-643,14
Αποθεματικά προς διάθεση	44.509.654	130.622,61	0	0,00
Σύνολο	6.157.439.990	18.070.256,76	4.932.437.211	14.475.237,60
ΜΕΙΟΝ: 1. Φόρος Εισοδήματος	7.644.425	22.434,12	18.662.942	54.770,19
Κέρδη προς διάθεση	6.149.795.565	18.047.822,64	4.913.774.269	14.420.467,41
Η διάθεση των κερδών γίνεται ως εξής:				
1. Τακτικό αποθεματικό	191.029.073	560.613,57	147.973.200	434.257,38
2. Πρώτο μέρος	2.088.988.831	6.130.561,50	1.743.000.000	5.115.187,09
3. Πρόσθετο μέρος	44.509.654	130.622,60	3.003.551.069	8.814.529,91
5. Έκτακτο αποθεματικό	3.808.018.007	11.169.531,94	0	0,00
	6.130.545.565	17.991.329,61	4.894.524.269	14.363.974,38
7. Αμοιβές Διοικητικού Συμβουλίου	19.250.000	56.493,03	19.250.000	56.493,03
	6.149.795.565	18.047.822,64	4.913.774.269	14.420.467,41

Σημειώσεις

- Οι βασικές λογιστικές αρχές που ακολούθησε η εταιρία για την κατάρτιση του Ισολογισμού είναι εκείνες που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920.
- Οι συμμετοχές αποτιμήθηκαν στην χαμηλότερη τιμή μεταξύ τρέχουσας και τιμής κτήσεως.
- Για την μετατροπή των ποσών σε Ε.Ε.Ρ.Ω χρησιμοποιήθηκε η ισοψισία 1 Ε.Ε.Ρ.Ω = 340,75 Δρχ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Σ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ  
Α.Δ.Τ. Α 313650

Βούλα, 18 Φεβρουαρίου 2002  
Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ  
Α.Δ.Τ. Ρ 033703

Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΚΑΡΥΔΗΣ  
Α.Δ.Τ. Σ 190624

ΠΥΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

Προς τους κ.κ. Μετόχους της Ανώνυμης Εταιρίας "ΙΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ"

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρίας "ΙΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ" της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2001. Ο έλεγχός μας έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2190/1920 "περί Ανωνύμων Εταιριών" και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες βάσει των αρχών και κανόνων ελεγκτικής που ακολουθεί το Σύστημα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών. Τέθηκαν στη διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που τήρησε η Εταιρία και μας δόθηκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Η Εταιρία εφάρμοσε ορθά το Γενικό Λογιστικό Σχέδιο. Δεν τροποποιήθηκε η μέθοδος απογραφής σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Επιβεβαιώσαμε τη συμφωνία του περιεχομένου της Εκθέσεως Διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων με τις σχετικές Οικονομικές Καταστάσεις. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παρ. 1 του άρθρου 43α του Κ.Ν. 2190/1920. Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία της Εταιρίας απεικονίζουν μαζί με το Προσάρτημα, την περιουσιακή διάρθρωση και την οικονομική θέση της Εταιρίας κατά την 31η Δεκεμβρίου 2001 καθώς και τα αποτελέσματα της χρήσεως που έληξε αυτήν την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδεκτές και δεν διαφέρουν από εκείνες που η εταιρία εφάρμοσε στην προηγούμενη χρήση.

Αθήνα, 22 Φεβρουαρίου 2002  
Οι Ορκωτοί Ελεγκτές Λογιστές  
Αθως Στυλιανού  
Α.Μ. ΣΟΕΑ 12311  
DRM ΣΤΥΛΙΑΝΟΥ ΑΕ  
Μέλος της RSM International

**RSM**

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **[1] ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Α. ΓΙΩΡΓΟΣ**

Καθηγητής Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

Τομέας Συγκοινωνιών και Οργάνωσης

**«Θαλάσσιες Μεταφορές»**

Εκδόσεις Παρατηρητής

Θεσσαλονίκη 1998

### **[2] ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ – ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ**

Καθηγητής και πρώην Γ.Γ. Υ.Ε.Ν. - Αναπληρωτής Καθηγητής

Του τμήματος Ναυτιλιακών

Σπουδών Πανεπιστημίου

Πειραιά

**«Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων»**

Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Αθήνα 2002

### **[3] ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ**

Τρίτη Έκθεση – Σχετικά με την εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 Του Συμβουλίου για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές

Βρυξέλλες 24/02/2000

### **[4] ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΗΣ**

Λέκτορας Πανεπιστημίου Πειραιώς

**«Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης»**

Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 1999

**[5] ΚΙΑΝΤΟΥ- ΠΑΜΠΟΥΚΗ Α.**

Καθηγήτρια Πανεπιστημίου

**«Ναυτικό Δίκαιο»**

Εκδόσεις Σάκκουλα

Θεσσαλονίκη 1993

**[6] Δρ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Κ. Ν.**

Dipl- Ing Ναυπηγός Μηχανολόγος

Οικονομολόγος Μηχανικός, Ειδικός Σύμβουλος Ναυτικού Επιμελητηρίου  
Ελλάδος

**«Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής  
Ναυτιλία»**

Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Αθήνα 2002

**ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ:**

**[7] ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Τεύχος Πρώτο

27 Ιουνίου 2001

**[8] ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ**

12 Δεκεμβρίου 1992

**[9] ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΤΟ ΒΗΜΑ»**

**[10] ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ»**

**[11] ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΚΕΡΔΟΣ – ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

**ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2002**

**[12] ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ»**

**ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ:**

**[13] ICAP**

**Κλαδική Μελέτη**

**«Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία»**

**Νοέμβριος 2000**

**ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:**

**[14] «ΕΛΝΑΒΙ»**

**[15] «ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ και ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

**Τεύχος 278**

**Οκτώβριος 2002**

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ:**

**[16] ΕΤΗΣΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ANEK LINES**

**Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης**

**Χανιά – Μάιος 2001**



**[17] ΕΤΗΣΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΑΤΤΙΚΗΣ**

Επιχειρήσεις Αττικής Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών

(Bluestar Ferries – Superfast Ferries)

Πειραιάς 2001

**[18] ΕΤΗΣΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΜΙΝΟΑΝ LINES**

Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ

Ηράκλειο 2001

**[19] ΕΤΗΣΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΝΕΛ**

Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου

Μυτιλήνη – Ιούνιος 2002

**[20] ΕΤΗΣΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ LINES**

Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.

Αθήνα 2001

**WAB SITE:**

[21] [www.anek.gr](http://www.anek.gr)

[22] [www.attica.com](http://www.attica.com)

[23] [www.bluestarferries.com](http://www.bluestarferries.com)

[24] [www.dir.forthnet.gr](http://www.dir.forthnet.gr)

[25] [www.euro2day.gr](http://www.euro2day.gr)

[26] [www.europa.com](http://www.europa.com)

[27] [www.minoan.gr](http://www.minoan.gr)

[28] [www.portnet.gr](http://www.portnet.gr)

[29] [www.superfast.com](http://www.superfast.com)

[30] [www.traveldayilnews.gr](http://www.traveldayilnews.gr)

