

**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**



ΠΤΥΧΙΑΚΗ

**« ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ»**

**Των Παπαδάκη Δέσποινα και Βασιλάκη Μαρία
υπό την επιτήρηση του καθηγητή κ.κ. Πανά**



ΑΡΙΘΜΟΣ
ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

2379

Αφιερώνουμε την εργασία μας
στον κ. Νίκο και κ. Σοφία Βασιλάκη

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ λαϊκών ακτοπλοϊκών ΕΤΑΙΡΙΩΝ	4
ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	5
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	7
ΜΕΤΡΑ ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΚΟΠΩΝ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	11
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	12
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΑΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ	20
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	20
ΓΕΝΙΚΑ	20
ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ - ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	21
ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	22
ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗΣ	48
Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	49
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΛΑΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	56
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	68
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ (ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ)	70
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	71
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	
ΝΑΥΛΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ	79
ΜΙΝΟΑΝ CHANGE	87
ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΠΟΙΟΤΗΤΑ - ΜΗΧΑΝΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ISM Code)	93
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ	93
ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	95
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΈΜΑΤΑ-SABOTAGE	97
ΙΔΡΥΣΗ ΘΥΓΑΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	99
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΩΣΗ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ	101
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	108

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το 1967 εμφανίστηκε ο δεσμός των εταιρειών ευρείας μετοχικής βάσης στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών υποκαθιστώντας σταδιακά τις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η επιτυχημένη οργάνωση και λειτουργία των πρώτων εταιρειών έδωσε το πρότυπο και την ενθάρρυνση σε πολλά νησιά να δημιουργήσουν και αυτά τις δικές τους ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί αρκετές εταιρείες με μεγάλο αριθμό πλοίων και υψηλό αριθμό επενδύσεων που ανέρχεται σε πολλά δισεκατομμύρια δραχμές σε ιστορικό κόστος και φυσικά πολλαπλάσιο σε τρέχουσες τιμές και με συμμετοχή στη συνολικά εβδομαδιαία χωρητικότητα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού στις γραμμές του Αιγαίου σε μεν τους επιβάτες κατά 70% σε δε τα αυτοκίνητα 88%

Οι ωφέλειες από την λειτουργία των εταιρειών αυτών τόσο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών τους, όσο και για το σύνολο των κατοίκων των νησιών και της χώρας γενικότερα είναι τεράστιες.

Η οικονομική όμως αποτελεσματικότητα των εταιριών αυτών άρχισε να μειώνεται σταδιακά κατά τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον το 1979 τρεις από τις έξι λαϊκές εταιρίες που είχαν δρομολογήσει πλοία παρουσίασαν καθαρές ζημιές συνολικού ύψους 17000000 δρχ. ενώ το 1980 ο αριθμός των εταιριών αυξήθηκε σε τέσσερις από τις επτά με σύνολο καθαρών ζημιών 146 εκατ. δρχ.

Τα αίτια της πορείας αυτής των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιριών είναι ενδογενή και εξωγενή. Στα πρώτα ανήκουν η έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ, το μη ικανοποιητικό μάρκετινγκ των υπηρεσιών που προσφέρουν και οι αποφάσεις για επένδυση χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού. Στα δεύτερα ανήκουν τα προβλήματα που δημιουργεί η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κρατική πολιτική, η ενεργειακή και η γενικότερη οικονομική κρίση, ο ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις μεταφορών και η έλλειψη κατάλληλης λιμενικής υποδομής.

Η εργασία έχει πολλαπλούς σκοπούς

1. Την επισήμανση και ανάλυση των ωφελειών από τις λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρίες.
2. Την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στις εταιρίες αυτές.
3. Την επισήμανση και διερεύνηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν.
4. Την πρόταση των κατάλληλων μέτρων που πρέπει να ληφθούν τόσο από τις ίδιες τις εταιρίες όσο και από το
5. κράτος για την επίλυση των προβλημάτων τους.

ΣΚΟΠΟΙ ΤΩΝ Λαϊκών ακτοπλοϊκών ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Οι σκοποί των ΛΑΕ μπορούν να διακριθούν σε άμεσους και έμμεσους. Άμεσοι είναι αυτοί που αναγράφονται ρητά στα καταστατικά των εταιριών και έμμεσοι αυτοί που αν και δεν αναγράφονται στα καταστατικά, όμως η επιδίωξη τους συνέβαλε στην ίδρυση τους.

Άμεσοι σκοποί

Οι άμεσοι σκοποί των ΛΑΕ είναι η ασφαλής ταχεία και άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.

1. Ασφαλής μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.
2. Ταχεία μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.
3. Άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων κάθε τύπου και εμπορευμάτων.

Έμμεσοι σκοποί

Οι έμμεσοι σκοποί των ΛΑΕ είναι η τακτική και κανονική εκτέλεση των δρομολογίων, το άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών, ή αξιοποίηση των δαπανών διακίνησης και η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.

1. Τακτική και κανονική εκτέλεση δρομολογίων.
2. Άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών.
3. Αξιοποίηση άλλων δυνατοτήτων ανάπτυξης των νησιών.
4. Μείωση των δαπανών διακίνησης.
5. Παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.

ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η λειτουργία των ΛΑΕ πέρα από την επιδίωξη των παραπάνω άμεσων ή έμμεσων σκοπών είναι συνδεδεμένη με ορισμένες θετικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες όχι μόνο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, στους οποίους αναφέρονται κυρίως οι επιδιωκόμενοι σκοποί, αλλά και για την οικονομία των νησιών και το κοινωνικό σύνολό γενικότερα. Οι επιπτώσεις αυτές αποτελούν ίσως την πιο σημαντική πλευρά του δεσμού και εξετάζονται ιδιαίτερα.

Πρέπει να σημειωθεί πως αν οι υπηρεσίες μεταφοράς είναι ζωτικής σημασίας για τον άνθρωπο και η σημερινή προηγμένη είναι ολοκληρωτικά εξαρτημένη από αυτές, για τα νησιά η εξάρτηση αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Οι συνέπειες από την λειτουργία των ΛΑΕ είναι οι εξής

1. Δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης

α. Άμεσα με την ναυτολόγηση των πληρωμάτων και την πρόσληψη προσωπικού διοίκησης.

β. Έμμεσα με την δημιουργία δυνατοτήτων απασχόλησης εξαιτίας των υπηρεσιών που προσφέρουν οι ΛΑΕ.

2. Δημιουργία ευκαιριών επένδυσης

3. Συμβολή στη οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών.

3.1 Συμβολή των ΛΑΕ στην οικονομική ανάπτυξη.

Μια επένδυση στον κλάδο των μεταφορών, για να έχει άμεσες επιπτώσεις στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, πρέπει να καλύπτει τις ακόλουθες προϋποθέσεις.

α. Η οικονομική ανάπτυξη να μη μπορεί να σημειωθεί χωρίς την επένδυση αυτή.

β. Η καλύτερη εναλλακτική χρήση των παραγωγικών πόρων που αποτέλεσαν τις εισροές στην επένδυση να είναι λιγότερο παραγωγική.

γ. Η επένδυση αυτή να μην υποκαθιστά άλλη που θα γινόταν οπωσδήποτε.

3. 2 Συμβολή των ΛΑΕ στην κοινωνική πρόοδο

α. Τονώνουν το ενδιαφέρον για τα κοινά.

β. Συμβάλουν στην πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών, η οποία εκδηλώνεται με την προσφορά δωρεάν ή με έκπτωση υπηρεσιών μεταφοράς μελών πολιτιστικών συλλόγων.

3. 3 Συμβολή των ΛΑΕ στην άνοδο του πολιτισμού

Οι μεταφορές δεν συμβάλουν μόνο στη διακίνηση προσώπων πραγμάτων, αλλά και στην διάδοση του πολιτισμού, επιδρώντας στην χωροταξική κατανομή της παραγωγικής τεχνολογίας, της υποδομής, απαραίτητης για την ικανοποίηση των αναγκών και των μέσων που αποτελούν την υλική βάση της παιδείας με την ευρύτερη της έννοια.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Τα προβλήματα και οι αδυναμίες που παρουσιάζουν οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρίες φαίνεται ότι θα εξακολουθήσουν να υφίστανται αν δε ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα.

Όσο αυξάνει ο όγκος των πλοίων μιας εταιρείας τόσο τα προβλήματα του μάνατζμεντ καθίστανται οξύτερα.

Όσο θα αναλαμβάνονται νέες επενδύσεις χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού, τόσο θα γίνεται δυσκολότερη η άμβλυση των δυσμενών συνεπειών τους με τη δρομολόγηση των πλοίων σε άλλες γραμμές λόγω του συνεχώς αυξανόμενου ποσοστού ικανοποίησης των σχετικών αναγκών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

Όσο θα αυξάνει ο στόλος της ακτοπλοΐας, τόσο πιο δύσκολη θα γίνεται η αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών γιατί ο αριθμός των οικονομικά αποδοτικών γραμμών θα μειώνεται συνέχεια.

Όσο θα αυξάνεται ο αριθμός των μετόχων των εταιριών τόσο δυσκολότερη θα γίνεται η αποσαφήνιση και εξειδίκευση των επιδιωκόμενων σκοπών και το πρόβλημα της δυναμικής μειοψηφίας θα γίνεται πιο οξύ. Σε αυτά θα συμβάλλει και η τυχόν εξακολούθηση της μη ικανοποιητικής πορείας των ΛΑΕ.

Η ενεργειακή και γενικότερη οικονομική κρίση δεν έχουν δώσει σημεία κάμψης.

Τέλος, όσο θα αυξάνει ο αριθμός του ακτοπλοϊκού στόλου και το μέγεθος των πλοίων του, τόσο το πρόβλημα της έλλειψης κατάλληλης λιμενικής υποδομής θα γίνεται πιο σημαντικό.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν, αν διατηρηθεί η μορφή οργάνωσης και λειτουργίας τους, δηλαδή χωρίς κοινωνικοποίηση του κλάδου, είναι δυνατόν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες, αυτά που πρέπει να ληφθούν από τις ίδιες τις ΛΑΕ και αυτά που πρέπει να ληφθούν από το κράτος.

Οι ΛΑΕ προτείνουν α) δημιουργία συντονιστικού οργάνου β) σύσταση προμηθευτικού συνεταιρισμού γ) μέτρα για τη βελτίωση του μανάτζμεντ δ) μέτρα που πρέπει να τηρούνται κατά τον προγραμματισμό επενδύσεων ε) μέτρα για την αποσαφήνιση και εξειδίκευση των σκοπών που επιδιώκονται στ) μέτρα για την καλύτερη αντιμετώπιση της δυναμικής μείωσης.

Τα προτεινόμενα στους φορείς της κρατική πολιτικής μέτρα είναι α) ο καθορισμός τιμών κατά εποχή β) η επεξεργασία ενός ορθολογικού προγράμματος δρομολογίων γ) η χορήγηση αδειών σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίων ύστερα από συστηματική και αυστηρά επιστημονική έρευνα δ) η κρατική αξιολόγηση των επενδύσεων στην ακτοπλοΐα με ευρύτερα οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια ε) βελτίωση της λιμενική υποδομής.

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ

Το προτεινόμενο μέτρο για τη βελτίωση του μάνατζμεντ είναι η κατανόηση και εφαρμογή των βασικών λειτουργιών από τα ανώτατα κυρίως στελέχη των εταιριών.

Οι βασικές λειτουργίες του μάνατζμεντ είναι ο προγραμματισμός, η οργάνωση, η στελέχωση, η ηγεσία και ο έλεγχος.

1. Ο προγραμματισμός προσδιορίζει τους τρόπους με τους οποίους θα επιτευχθούν οι σκοποί της εταιρίας και είναι απαραίτητος για τον καθορισμό του τρόπου οργάνωσης της.

Ο καθορισμός του τρόπου οργάνωσης προσδιορίζει τον αριθμό του απαιτούμενου προσωπικού και τα απαιτούμενα προσόντα του διότι επιδρά στον τρόπο οργάνωσης της ΛΑΕ. Η επιτυχία των σκοπών της εταιρίας ελέγχεται με βάση ορισμένα κριτήρια καθορισμένα από πριν. Κάθε προσπάθεια ελέγχου χωρίς προγραμματισμό δεν έχει ουσιαστική χρησιμότητα.

Οι σπουδαιότεροι σκοποί του προγραμματισμού είναι ο περιορισμός της αβεβαιότητας για το μέλλον της εταιρίας, η εγγύηση της επιτυχίας των άμεσων και έμμεσων σκοπών της, η όσο το δυνατό πιο αποδοτική λειτουργία της και ο έλεγχος του βαθμού επιτυχίας των σκοπών της.

2. Η οργάνωση, δηλαδή ο καθορισμός της διάρθρωσης των αρμοδιοτήτων του προσωπικού της ΛΑΕ, πρέπει να γίνεται με βάση τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Για να είναι αποδοτική πρέπει να στηρίζεται στο προηγούμενο λεπτομερή προσδιορισμό των καθηκόντων

κάθε υπαλλήλου, καθώς και των περιθωρίων της διακριτικής του ευχέρειας.

Άριστη οργάνωση είναι εκείνη που συντελεί στην επιτυχία των σκοπών της εταιρίας με το ελάχιστο δυνατό κόστος και ελάχιστες δυσμενείς συνέπειες.

3. Η στελέχωση, δηλαδή η διαδικασία που εγγυάται ότι η επάνδρωση της εταιρίας γίνεται με πρόσωπα που έχουν τα κατάλληλα προσόντα και την θέληση να πραγματοποιήσουν τους σκοπούς της εταιρίας, προϋποθέτει το λεπτομερή καθορισμό των αρμοδιοτήτων καθένας από τα μέλη του προσωπικού και το λεπτομερή προσδιορισμό των σκοπών της εταιρίας.

Βασική προϋπόθεση για την ικανοποιητική στελέχωση της εταιρίας είναι η τήρηση της αρχής ο καθένας εξελίσσεται σύμφωνα με τα προσόντα και τις ικανότητες του.

4. Η ηγεσία ορίζεται ως τέχνη του επηρεασμού του προσωπικού της εταιρίας, ώστε αυτόβουλα να προσπαθεί να συμβάλλει στην επιτυχία των σκοπών της.

Όσο περισσότερο μπορούν τα ανώτατα στελέχη της εταιρίας να εναρμονίσουν τους στόχους του προσωπικού της με τους επιδιωκόμενους από αυτή σκοπούς, τόσο περισσότερο αποδοτική είναι η λειτουργία της.

Η ηγεσία της εταιρίας πρέπει να είναι σε θέση να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες, ώστε το προσωπικό της να μπορεί να

χρησιμοποιεί τις γνώσεις και τις ικανότητες του συμβάλλοντας συγχρόνως στην πραγματοποίηση των σκοπών της.

5. Ο έλεγχος είναι η προσπάθεια συντονισμένης κατεύθυνσης των δραστηριοτήτων της εταιρίας για την πραγματοποίηση των σκοπών της.

Αντικείμενο του ελέγχου είναι η εξασφάλιση της πραγματοποίησης των σκοπών της εταιρίας με την επισήμανση των τυχόν αποκλίσεων από τα προγράμματα που έχουν καταρτιστεί για το σκοπό αυτό και με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων για να διορθωθούν οι υφιστάμενες ή δυνατές αποκλίσεις.

Άριστος είναι ο έλεγχος που επισημαίνει και εξαλείφει τα αίτια των αποκλίσεων από τα προγράμματα με το ελάχιστο δυνατό κόστος για την εταιρία και τις ελάχιστα ευρύτερες δυσμενείς επιπτώσεις.

Πρέπει να τονιστεί ότι όσο περισσότερο λεπτομερή και συγκεκριμένα είναι τα προγράμματα, τόσο ευκολότερος είναι ο έλεγχος του βαθμού της επιτυχίας τους.

ΜΕΤΡΑ ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΚΟΠΩΝ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Το πρόβλημα της αποσαφήνισης και εξειδίκευσης των σκοπών μπορεί να επιλυθεί μόνο με το λεπτομερή καθορισμό κατά τη σύσταση της εταιρίας των σκοπών που θα επιδιώκει καθώς και με την ιεράρχηση τους, ούτως ώστε οι μέτοχοι να γνωρίζουν εκ των προτέρων τους συγκεκριμένους σκοπούς για τους οποίους θα διατεθούν οι αποταμιεύσεις τους και, κατά το δυνατό, το ύψος των προσόδων του

κεφαλαίου τους. Αυτό πρέπει να διερευνάται όσο το δυνατό ακριβέστερα κατά το στάδιο της αξιολόγησης της μελέτης οικονομικής και τεχνικής σκοπιμότητας που πρέπει να προηγείται από κάθε απόφαση για επένδυση.

Πρέπει, ευθύς εξαρχής, οι κάτοικοι των νησιών να γνωρίζουν σε τι είδους επενδυτική δραστηριότητα θα διαθέσουν τις αποταμιεύσεις τους, να γνωρίζουν δηλαδή τους σκοπούς καθώς και τους συγκεκριμένους στόχους που επιδιώκονται, όπως και τα μέτρα με τα οποία θα επιτευχθούν. Οι στόχοι και τα μέτρα πρέπει να αναγράφονται στα καταστατικά των εταιριών με κάθε λεπτομέρεια. Με βάση δε τους επιδιωκόμενους σκοπούς στόχους πρέπει να γίνεται και η ετήσια αξιολόγηση της πορείας των εταιριών αυτών.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

1. Προτεινόμενα μέτρα προς τους φορείς της κρατικής πολιτικής.

Τα συμπεράσματα από την μέχρι τώρα ανάλυση του δεσμού των ΛΑΕ είναι ότι, παρά το γεγονός ότι ο δεσμός εξυπηρετεί ένα σύνολο κοινωνικοοικονομικών σκοπών και οι ωφέλειες από την λειτουργία του είναι κεφαλαιώδους σημασίας για κάθε τοπική αναπτυξιακή προσπάθεια και παρά τα σοβαρά προβλήματά που αντιμετωπίζουν οι ΛΑΕ, η μέχρι σήμερα κρατική συνδρομή περιορίζεται στην επιδότηση του επιτοκίου των δανείων τους μέχρι επτά ποσοστιαίες μονάδες και μάλιστα υπό

ορισμένες προϋποθέσεις που περιόρισαν την εφαρμογή του σε ελάχιστες περιπτώσεις.

Προτείνεται λοιπόν η λήψη των μέτρων πολιτικής που θα αναπτυχθούν στην συνέχεια.

A. Καθορισμός τιμών των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς προσαρμοσμένων στην εποχικότητα της ζήτησης

Αφού αναλυθεί το πρόβλημα της εποχικότητας της ζήτησης για κάθε γραμμή ξεχωριστά, προτείνεται ο καθορισμός νέων τιμών των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς προσαρμοσμένων κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η αχρησιμοποίητη μεταφορική δυναμικότητα των πλοίων της κάθε γραμμής.

Πέρα από την καδιέρωση γενικά μειωμένων τιμών μπορούν να ληφθούν και άλλα μέτρα τόνωσης της σχετικής ζήτησης όπως π. χ. η καδιέρωση μειωμένων ναύλων όταν πρόκειται για εισιτήριο με επιστροφή, ανάλογα με το χρόνο της επιστροφής, καθώς και ειδικές εκπτώσεις σε επιβάτες και οχήματα που χρησιμοποιούν τακτικά τις υπηρεσίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

B. Πρόγραμμα ορθολογικής ανάπτυξης δρομολογίων

Για την βελτιστοποίηση των δρομολογίων των πλοίων της ακτοπλοϊας προτείνεται η εκπόνηση από τα υπουργία συντονισμού και εμπορικής ναυτιλίας σε συνεργασία με το συντονιστικό όργανο των ΛΑΕ το οποίο μετά από ένα διάστημα υποχρεωτικής τήρησης θα μπορεί να

τροποποιηθεί σύμφωνα με τα αποτελέσματα από την πρώτη λειτουργία του.

Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να προτείνει ένα κατάλογο των οικονομικά αποδοτικών δρομολογίων και ένα κατάλογο των μη οικονομικά αποδοτικών δρομολογίων που συνδέονται όμως με ευρύτερες κοινωνικές ωφέλειες. Στο πρόγραμμα αυτό πρέπει να διερευνώνται οι οικονομικές επιπτώσεις των δρομολογίων της δεύτερης κατηγορίας στις ΛΑΕ.

Εάν το κράτος υποχρεώνει τις ΛΑΕ στην εκτέλεση οικονομικά ασύμφωνων δρομολογίων, τα οποία μάλιστα δεν εμπίπτουν στους σκοπούς τους, πρέπει να τις επιδοτεί μέχρι του σημείου κάλυψης του κόστους των δρομολογίων και δημιουργίας ενός γενικά αποδεκτού ποσοστού κέρδους.

Εδώ παρουσιάζεται το πρόβλημα εκείνων των μη οικονομικά αποδοτικών δρομολογίων που οι ΛΑΕ, σύμφωνα με τις καταστατικές τους υποχρεώσεις, πρέπει να εκτελέσουν και τα οποία έχουν τις ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Το κράτος εφόσον τα δρομολόγια αυτά συμπεριλαμβάνονται στον κρατικό κατάλογο των κοινωνικά χρήσιμων ή, σε περίπτωση που δεν συμπεριλαμβάνονται σε αυτόν, εφόσον αποδεχθεί τα συμπεράσματα της σχετικής κοινωνικής αξιολόγησης που θα του υποβάλουν οι ΛΑΕ μέσω του συντονιστικού τους οργάνου, πρέπει να επιδοτεί τις ΛΑΕ που θα

εκτελούν τα δρομολόγια αυτά με βάση το κόστος τους και τις κοινωνικές ωφέλειες από την εκτέλεση τους.

Γ. Μεγαλύτερη κρατική συνδρομή με τη μορφή της επιδότησης του επιτοκίου των δανείων

Αφού αναγνωρίζεται άμεσα ότι το επίπεδο θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης είναι ανώτερο από εκείνο που δικαιολογείται με βάση αυστηρά οικονομικά κριτήρια, ωστόσο όμως το επίπεδο εξυπηρέτησης εξακολουθεί να μην είναι επαρκές και να αποτελεί σοβαρό εμπόδιο στην ανάπτυξη της περιφέρειας οι εταιρίες αυτές για να μπορέσουν να επιβιώσουν οικονομικά και να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και δε νέες ακτοπλοϊκές γραμμές, χρειάζονται μεγαλύτερη οικονομική συνδρομή από το κράτος.

Η επιδότηση του επιτοκίου μέχρι επτά ποσοστιαίες μονάδες, αν ληφθούν υπόψη τα μεγάλα επιτόκια δανεισμού που ισχύουν σήμερα δεν μπορεί να θεωρηθεί σημαντική κρατική ενίσχυση.

Εκτός από την αύξηση της επιδότησης του επιτοκίου, πρέπει να γίνει και διεύρυνση εφαρμογής του μέτρου αυτού ώστε να περιλαμβάνει όλα τα νησιά.

Αυτός είναι απαραίτητος όρος για την δημιουργία βιώσιμων ΛΑΕ γεγονός που αποτελούσε και θα αποτελεί κρατική επιδίωξη.

Δ. Η άδεια σκοπιμότητας για την δρομολόγηση νέων πλοίων να στηρίζεται στην αναγνώριση της ύπαρξης της σχετικής ανάγκης ύστερα από συστηματική και αυστηρά επιστημονική έρευνα

Τότε μόνο πρέπει να χορηγείται άδεια σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση νέου πλοίου σε ακτοπλοϊκές γραμμές, όταν διαπιστωθεί ότι η ναυτιλιακή εταιρία που ήδη λειτουργεί με έδρα την περιοχή αδυνατεί να ικανοποιήσει τις σχετικές ανάγκες. Η χορήγηση άδειας δρομολόγησης νέων πλοίων π. χ. στην Κρήτη, ενώ τα ήδη υπάρχοντα υπερκαλύπτουν τις ανάγκες ακτοπλοϊκής μεταφοράς, εκτός του ότι πλήττει άμεσα το δεσμό των ΛΑΕ στον οποίο στηριζόταν η μέχρι σήμερα διακηρυττόμενη κρατική πολιτική για την ανάπτυξη των νησιών, αποδιοργανώνει την ακτοπλοΐα και δημιουργεί το ευρύτερο κοινωνικό πρόβλημα της μη αποδοτικής χρησιμοποίησης των σπάνιων πόρων του κοινωνικού συνόλου όπως είναι τα κεφάλαια που διατίθενται για επενδύσεις ή τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα. Πέρα δηλαδή από την σύγκρουση με τους διακηρυττόμενους σκοπούς της κρατικής πολιτικής, δημιουργούνται οξύτατα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά προβλήματα.

Ε. Αξιολόγηση των σχεδίων επενδύσεων από τους φορείς της κρατικής πολιτικής με ευρύτερα οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια

Εφόσον αναγνωρίζονται οι μεγάλες θετικές επιπτώσεις των ΛΑΕ, στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών πρέπει και τα σχέδια επενδύσεών τους να αξιολογούνται όχι με αποκλειστικό κριτήριο την εμπορική τους επιτυχία που ισχύει μέχρι σήμερα, αλλά με ευρύτερα κοινωνικοοικονομικά κριτήρια και να παρέχεται η κρατική εγγύηση για την κάλυψη των τραπεζών σε περίπτωση που οι σχετικές επενδύσεις αποδεικνύεται ότι αυξάνουν την κοινωνική ευημερία.

ΣΤ. Κατάργηση υποχρέωσης κατάθεσης μετοχών για έκδοση εισιτηρίων συμμετοχής στις γενικές συνελεύσεις των μετόχων Για τον περιορισμό του προβλήματος της δυναμικής μειοψηφίας προτείνεται να ορίζεται ότι σε εταιρίες όπου όλες οι μετοχές είναι ονομαστικές, δεν ισχύει η υποχρέωση κατάθεσής τους για έκδοση εισιτηρίου συμμετοχής στις γενικές συνελεύσεις, η οποία θα γίνεται βάσει των στοιχείων του επίσημου βιβλίου των μετόχων. Έτσι θα πάγει η άσκοπη ταλαιπωρία των μετόχων προκειμένου να λάβουν μέρος στις γενικές συνελεύσεις που αποτελεί σημαντικό παράγοντα αποκοπής της λαϊκής βάσης από τα προβλήματα των ΛΑΕ.

Ζ. Βελτίωση της λιμενικής υποδομής

Αφού γίνεται παραδεκτό ότι η λιμενική υποδομή παρουσιάζει αρκετές αδυναμίες και ελλείψεις σε εξοπλισμό και εγκαταστάσεις, ιδιαίτερα στα μικρά νησιά, η βελτίωσή της πρέπει να αποτελέσει βασική κρατική επιδίωξη γιατί έτσι θα μειωθεί το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων των ΛΑΕ και ο χρόνος εκτέλεσης των δρομολογίων τους, ενώ παράλληλα θα μειωθούν οι κίνδυνοι ατυχημάτων που είναι σήμερα πιθανοί, ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Η. Νομοθετική κατοχύρωση των βασικών χαρακτηριστικών των λαϊκών εταιριών

Είναι άμεση η ανάγκη της νομοθετικής κατοχύρωσης των βασικών χαρακτηριστικών των ΛΑΕ, αλλά και των εταιριών της λαϊκής βάσης γενικότερα, καθώς και ο διαρκής έλεγχος της ύπαρξής τους που θα

αποκλείει τον κίνδυνο αλλοίωσης του κοινωνικού τους χαρακτήρα που αποτελεί και το σημαντικότερο σημείο της κριτικής μερικών «λαϊκών εταιριών».

ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Τα μέτρα που προτάθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο επιλέγηκαν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η εφαρμογή τους να είναι απόλυτα εφικτή.

Η δημιουργία του συντονιστικού οργάνου και η σύσταση του προμηθευτικού συνεταιρισμού θα επηρεάσουν ελάχιστα τις δαπάνες των εταιριών αν ακολουθήσουν την κατάλληλη πολιτική. Αντίθετα οι ωφέλειες για τις εταιρίες προβλέπεται να είναι σημαντικές.

Τα άλλα μέτρα που προτείνονται να ληφθούν από τις εταιρίες δεν συνεπάγονται σημαντικό κόστος και η υιοθέτησή τους δεν πρόκειται να συναντήσει σοβαρά προβλήματα.

Το μέτρο του καθορισμού εποχικά προσαρμοσμένων τιμών των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς είναι απόλυτα εφικτό αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι εφαρμόζεται από πολλά χρόνια σε άλλους τομείς της οικονομίας.

Το προτεινόμενο πρόγραμμα ορθολογικής ανάπτυξης των δρομολογίων είναι και αυτό απόλυτα εφικτό. Βέβαια συνεπάγεται ορισμένο κόστος, υπάρχει όμως σχετική μελέτη του Υπουργείου Συντονισμού, στην οποία αναφερθήκαμε πολλές φορές, που μπορεί να αποτελέσει την βάση για την καλύτερη διερεύνηση του προβλήματος. Οι

ωφέλειες εξάλλου από το πρόγραμμα αυτό για τις εταιρίες και την εθνική οικονομία γενικότερα θα είναι τεράστιες.

Η βελτίωση της λιμενικής υποδομής απαιτεί σημαντικές επενδύσεις που ίσως δεν μπορούν να εκτελεστούν σε σύντομο χρονικό διάστημα. Μπορούν όμως να επισημανθούν, αναλυθούν και ιεραρχηθούν οι σχετικές ανάγκες και να καταρτιστεί ένα πρόγραμμα εκτέλεσης έργων λιμενικής υποδομής του οποίου η εφαρμογή θα είναι σταδιακή.

Τα άλλα μέτρα που προτείνονται στους φορείς της κρατική πολιτικής θα είναι εφικτά και δεν απαιτούν σημαντικές δαπάνες Εκτός από το μέτρο της αύξησης του ποσοστού του επιδοτούμενου επιτοκίου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ

Στη μελέτη αυτή επισημάνθηκαν και αναλύθηκαν οι ωφέλειες από το δεσμό των ΛΑΕ για τους κατοίκους των νησιών, αλλά και την εθνική οικονομία γενικότερα. Ακόμη επισημάνθηκαν και αναλύθηκαν οι πιο σημαντικές αδυναμίες και προβλήματα που αντιμετωπίζουν και προτάθηκαν εφικτά μέτρα για την επίλυσή τους που πρέπει να ληφθούν τόσο από τις ίδιες τις εταιρίες, όσο και από τους αρμόδιους φορείς της κρατικής πολιτικής.

Η εργασία αυτή μπορεί να αποτελέσει στην βάση για την λεπτομερέστερη επεξεργασία των κατάλληλων μέτρων πολιτικής που ελπίζουμε ότι θα ληφθούν από τους αρμόδιους φορείς.

**ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

ΓΕΝΙΚΑ

Η εταιρία ιδρύθηκε στις 5 Απριλίου 1972 με την επωνυμία
"ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ".

Αξίζει να αναφέρομε για λόγους ιστορικούς τα ιδρυτικά της μέλη

1. Θεόδωρος Τζεδάκης
2. Γεώργιος Καυετάκης
3. Γεώργιος Βαρδιάμπασης
4. Γεώργιος Ψαρουδάκης
5. Νικόλαος Βαρδάκης
6. Γεώργιος Κιαγιαδάκης
7. Κων/νος Κληρονόμος
8. Γεώργιος Μαραγκάκης
9. Εμμανουήλ Μυρτάκης
10. Βασίλειος Πουλιανάκης
11. Αντώνιος Σαμοδράκης
12. Εμμανουήλ Σταυρακάκης

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΤΗΣ 31.12.1995

Πρόεδρος
Κώστας Κληρονόμος
Ευρωβουλευτής

Αντιπρόεδρος
Γιάννης Σμπώκος
Μηχ/γος - Ηλεκτρ. ΕΜΠ - Επιχ/τίας

Μέλη
Γιώργος Κιαγιάδακης
Επιχειρηματίας

Μανόλης Κουλεντάκης
Επιχειρηματίας

Θεόφιλος Κουμαντάκης
Επιχειρηματίας

Στέλιος Μακράκης
Υπομ/κός - Εργ. Δημ. Έργων

Σταύρος Μακρυδάκης
Ιατρός Ουρολόγος

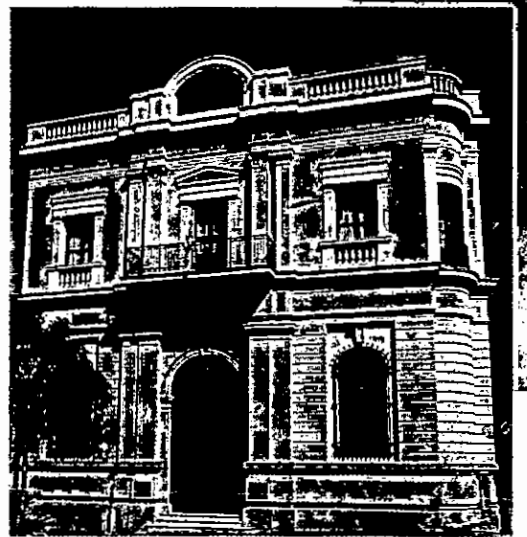
Κώστας Μαμαλάκης
Ηλεκ/γος Μηχ/κος - Επιχ/τίας

Γιάννης Ξενικάκης
Μηχ/γος - Μηχ/κος - Επιχ/τίας

Στέλιος Σαρής
Δικηγόρος

Νίκος Σερπετσιδάκης
Πολ. Μηχ/κός ΕΜΠ

Βαγγέλης Φρουδάκης
Λογιστής Πτυχ. ΑΣΟΕΕ



ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ Δ.Σ.

ΓΕΝΙΚΟΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ

ΔΗΜ. ΣΧΕΣΕΙΣ
MARKETING

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΕΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Ο Δ Ι Ε Υ Θ Υ Ν Σ Ε Ι Σ

ΥΠΟΔ/ΝΣΗ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗΣ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

ΥΠΟΔ/ΝΣΗ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

ΥΠΟΔ/ΝΣΗ
ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

ΥΠΟΔ/ΝΣΗ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ

Π Η Ρ Ε Σ Ι Ε Σ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΠΡΩΤΟΡΕΘ
ΠΡΑΚΤΕΙΟΥ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ
ΠΡΩΤΟΡΕΘΙΟ
ΠΕΡΑΙΑ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΗΣ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

ΠΡΩΤΟΡΕΘ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ-
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΑΥΣΙΜΑ
ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Συμμετέχουν στο Υπηρεσιακό Συμβούλιο

ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η Εταιρία έχει σαν αντικείμενο, την εκμετάλλευση πλοίων επιβατηγών / οχηματαγωγών στις τακτικές γραμμές ακτοπλοΐας της χώρας Πειραιά-Κρήτης, Κρήτη-νησιών Αιγαίου, Κρήτη - Θεσ/νικη Πάτρα - Κέρκυρα και της χώρας με το εξωτερικό. από το αντικείμενο αυτό χαρακτηρίζεται "ναυτιλιακή", προσδιορισμός, ο οποίος δε μεταβάλλει το χαρακτήρα της εταιρίας σε μια συνήδη ανώνυμη εταιρία, που μπορεί να εισαχθεί στο χρηματιστήριο, εφόσον εκπληρώνει τις γενικές προδιαγραφές του νόμου.

Η Εταιρία χαρακτηρίζεται σαν "λαϊκής βάσης", χαρακτηρισμός που προήλθε από τη συμμετοχή για το σχηματισμό του κεφαλαίου της, μεγάλου αριθμού μικροεπενδυτών από λαϊκά στρώματα, που κατάγονται από την Κρήτη ή κατοικούν στο νησί. Η ευρεία διασπορά των μετοχών διατηρείται με καταστατική διάταξη (ο μεγαλύτερος αριθμός των μετοχών που μπορεί να είναι κάτοχος ένας μέτοχος είναι, με κάποιες εξαιρέσεις, το 1/100 του εταιρικού κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 4 του Καταστατικού).

Ο αριθμός αυτός πάντως μπορεί να αυξηθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης εξαιρετική απαρτία και πλειοψηφία σύμφωνα με άρθρα του Καταστατικού. Η διάταξη αυτή του καταστατικού για περιορισμένο αριθμό μετοχών, συνδυαζόμενη και με εκείνη του αρ. 13 του Καταστατικού για το ότι μέτοχοι της εταιρίας μπορεί να είναι μόνο όσοι έχουν γεννηθεί ή είναι εγκατεστημένοι στην Κρήτη, αποτελούν δεσμεύσεις κατά την έννοια του νόμου 2190/20 που επιτρέπουν,

δημιουργούν όμως πρόβλημα για την εισαγωγή των μετοχών της εταιρίας στο Χρηματιστήριο, γιατί δεν πληρούται κύρια η προϋπόθεση της ελεύθερης διαπραγμάτευσής τους κατά την διάταξη του εδαφ. 2 της παρ. ΙΙ του αρ. 3 του Π. Δ. 350/1985. Για την άρση μάλιστα του περιορισμού απόκτησης και μεταβίβασης μετοχών από όσους δεν κατάγονται από την Κρήτη, δεν προβλέπεται απόφαση Γενικής Συνέλευσης αλλά απαιτείται τροποποίησης του Καταστατικού.

Σε κάθε περίπτωση η διάρθρωση της μετοχικής βάσης της εταιρίας όπως αναφέραμε δημιουργεί προφανώς συνεκτικό και δοκιμασμένο στην πράξη, δεσμό μεταξύ των μετόχων, που έχουν κάνει μόνιμη και σίγουρη τοποθέτηση στην εταιρία απομακρύνοντας τους "στιγμιαίους" μετόχους ή όποιους άλλους αμφιβόλων προθέσεων για το μέλλον της εταιρίας, μειώνει τον άκρατο κεφαλαιουχικό χαρακτήρα της, εισάγοντας το προσωπικό στοιχείο ώστε θα έπρεπε να σταθμιστεί αν αναπόφευκτες ανάγκες της εταιρίας επιβάλουν την άμεση άρση των περιορισμών αυτών, ενώ θα έπρεπε ενδεχομένως να μετατεθεί στο μέλλον η μεταβολή αυτή.

Σημειώνουμε την κατά το Καταστατικό πολύ περιορισμένη διάρκεια της εταιρίας μέχρι 25 Μαΐου 2002 για εταιρία του μεγέθους και των προοπτικών των Μινωικών Γραμμών και την ανάγκη παρατάσεως της διάρκειας της για μια 50ετία οπωσδήποτε.

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η αγορά και εκμετάλλευση επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορικών αναγκών της Κρήτης με τον Πειραιά, αλλά και των άλλων λιμένων του εσωτερικού και εξωτερικού.

Στόχος της εταιρίας ήταν και είναι η αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται στον επιβάτη. Προσφορά δηλαδή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, τόσο στο εσωτερικό όσο και στις γραμμές της Αδριατικής, με μια επιτυχημένη Διοίκηση και εκμετάλλευση, με διαρκή προσπάθεια εκσυγχρονισμού των πλοίων και με υψηλού επιπέδου ανθρώπινο δυναμικό. Επίσης μέσα στους στόχους της είναι η ασφαλή και ταχεία διακίνηση των προϊόντων

Η συμμετοχή σε άλλες εταιρίες που επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό όπως παραπάνω και η δυνατότητα Κοινοπραξίας μαζί τους. Η συμμετοχή σε άλλες εταιρίες που επιδιώκουν την ίδρυση ή εκμετάλλευση ξενοδοχείων καθώς και οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης που έχει σχέση γενικά με τον Τουρισμό

Η ίδρυση βιομηχανικών επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εκμετάλλευση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης.

Η αγορά ακινήτων και η απόκτηση μετοχών άλλων Ανώνυμων Εταιριών για τοποθέτηση ή επένδυση των διαθέσιμων κεφαλαίων της εταιρίας.

Το αρχικό Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρίας δρχ. 40. 000. 000. διαιρούμενο σε 40. 000 μετοχές των 1. 000 δρχ. ονομαστικής αξίας η κάθε μία, κάλυψαν εξ' ολοκλήρου τα Ιδρυτικά μέλη.

Σημειώνομε ότι για κάθε περίπτωση που δεν προβλέπεται από το Καταστατικό της εταιρίας, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κ. Ν. 2190/20 "περί Ανώνυμων Εταιριών".

Έδρα της εταιρίας ο Δήμος Ηράκλειου Κρήτης. Υποκαταστήματα, πρακτορεία ή γραφεία, μπορούν να ιδρυθούν σε οποιονδήποτε άλλο Δήμο ή Κοινότητα στην Ελλάδα ή και στο εξωτερικό.

Η διάρκεια της εταιρίας είναι μέχρι την 25η Μαΐου του έτους 2002 και μπορεί να παραταθεί ύστερα από τροποποίηση του σχετικού άρθρου του Καταστατικού.

Οι στόχοι και οι φιλοδοξίες αυτές, όπως αποδεικνύεται και από τα στοιχεία που ακολουθούν, ξεπέρασαν και τις πιο αισιόδοξες προσδοκίες των Ιδρυτικών μελών και των μετόχων της εταιρίας.

Στο στόλο της σήμερα συμπεριλαμβάνονται δέκα (10) μεγάλα υπερπολυτελή επιβατηγά πλοία και ένα RO/RO, τα οποία έχουν συνολική μεταφορική ικανότητα 14. 100 επιβατών, 1565 επιβατηγών Ι. Χ. αυτοκινήτων και 750 φορτηγών αυτοκινήτων. Ο συνολικός αριθμός των απασχολούμενων ανέρχεται στα 1500 άτομα.

Τα πλοία της είναι δρομολογημένα σε γραμμές του Εξωτερικού (ΙΤΑΛΙΑ), και Εσωτερικού (Κρήτη, Νησιά Ιονίου, ΠΕΙΡΑΙΑ, Πάτρα κλπ).

ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

Οι 6. 670. 501. μετοχές των ΜΙΝΩΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Α. Ν. Ε. ονομαστικής αξίας 1. 000 δρχ. ανήκουν σε 8. 982 μετόχους εκ των οποίων κανένας δεν κατέχει ποσοστό μεγαλύτερο από 1% (πρόκειται για μια πολυμετοχική εταιρία με ευρεία διασπορά του Μετοχικού Κεφαλαίου της).

Η κατανομή των διαφόρων μετόχων αναλόγως του αριθμού μετοχών τις οποίες κατέχει έκαστος είναι η εξής:

	ΑΡΙΘ. ΜΕΤΟΧΩΝ	ΜΕΤΟΧΟΙ	ΠΟΣ. ΜΕΤΟΧΩΝ
α)Κατηγορία μικρομετόχων	(1-100)	3. 448	38, 387%
β) ,, ,,	(101-500)	3. 136	34, 914%
γ) ,, ,,	(501-1000)	1. 001	11, 144%
δ)Κατηγορία Μεσαίων Μετόχ.	(1001-2500)	845	9, 452%
ε) ,, ,, ,,	(2501-5000)	331	3, 685%
στ) ,, Μεγάλων ,,	(5001-7500)	112	1, 246%
ζ) ,, ,, ,,	(7501-10000)	40	0, 445%
η) ,, ,, ,,	(10000-άνω)	65	0, 727%
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΟΧΩΝ	8. 982	(100%)

Οι ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ συμπληρώνουν φέτος 25 χρόνια ζωής, 25 χρόνια δημιουργικής πρωτοπορίας και ουσιαστικής προσφοράς στη Ελληνική Οικονομία τη Ναυτιλία τον Τουρισμό και το Κοινωνικό σύνολο.

Οι ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ είναι πλέον η μεγαλύτερη επιβατική Ναυτιλιακή Εταιρία στην Ελλάδα και μια από τις μεγαλύτερες στην

Ευρώπη, τόσο από τη άπουη του μεγέδους και του υηηλού επιπέδου των πλοίων που διαδέτει όσο και από την άπουη της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ κατέχουν τα σκήπτρα στην Ελληνική Ναυτιλία και μια από τις πρώτες θέσεις σ' ολόκληρη την Ευρώπη.

Με ένα στόλο 11 σύγχρονων και πολυτελών πλοίων συνδέουν με άνεση και ασφάλεια την Κρήτη και την υπόλοιπη Ελλάδα με την Δύση και την Ανατολή. Οι 1. 400 Έλληνες ναυτικοί, που επανδρώνουν τα πλοία της, είναι όλοι τους επιλεγμένοι με αυστηρά κριτήρια για να προσφέρουν φιλοξενία και εξυπηρέτηση υηηλού επιπέδου.

Με ένα πρότυπο επίπεδο παροχής μεταφορικών Υπηρεσιών υηηλής ποιότητας, έντονη παρουσία σε όλες τις διεθνείς τουριστικές αᾱγορές, με ένα σύγχρονο σύστημα κρατήσεων με έντονη διαφημιστική προβολή στις σημαντικότερες διεθνείς τουριστικές Εκθέσεις, οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ συνέβαλαν αποφασιστικά στην αναβάδμηση των παρεχομένων μεταφορικών υπηρεσιών προς το Ελληνικό και διεθνές επιβατικό κοινό και βοήθησαν στην τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης και της Ελλάδας γενικότερα.

Όμως η πρωτιά αυτή των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ είναι αποτέλεσμα συνεχούς υλοποίησης νέων δημιουργικών ιδεών, που δίνουν μια νέα και πρωτοπόρο διάσταση στην ελληνική ναυτιλία.

Στην συνέχεια αναλύομε χρονικά μέχρι και σήμερα τις δραστηριότητες και τα επιτεύγματα της εταιρίας.

1972

Στις 25 Μαΐου 1972 υπογράφεται το Καταστατικό ίδρυσης με ιδρυτικό κεφάλαιο 40. 000. 000 δρχ. Η πορεία για την κορυφή ξεκινά.

1973

Η εταιρία μεθοδεύει την οργάνωσή της, σχεδιάζει την πορεία της και προχωρεί στην αύξηση του ιδρυτικού κεφαλαίου της κατά 40. 000 μετοχές με τιμή διάθεσης 1.000 δρχ. ανά μετοχή. Εδώ να πούμε για την ιστορία, ότι τα καθαρά κέρδη μετά από αποσβέσεις, ανήλθαν στο ποσό των 5, 5 εκατομμυρίων.

1974

Τον Μάιο αγοράζεται το F/B ΜΙΝΩΣ αντί του ποσού των 140 εκατ. δρχ. με ίδια διαθέσιμα από τον εφοπλιστή κ. Ευθυμιάδη και στις 4 Ιουλίου ξεκινά το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο με τα χρώματα της νέας ιδιοκτησίας. Οι Μινωικές Γραμμές ξεκινούν με στόχο να κατακτήσουν το κομμάτι εκείνο της αγοράς που δικαιωματικά τους ανήκει. Η άντληση κεφαλαίων από τους μετόχους, θεωρείται επιβεβλημένη για να μπορέσει να ανταποκριθεί στα επενδυτικά της σχέδια και προχωρεί σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 80. 000 μετοχές με τιμή διάθεσης 1.000 δρχ. και 1.200 δρχ. ανά μετοχή.

1975

Αγοράζεται από την Σουηδία το δεύτερο Ε/Γ-Ο/Γ της εταιρίας, το F/B ΑΡΙΑΔΝΗ αντί του ποσού των USD 11. 500. 000 (Δρχ. 400εκατ.)

Ακολουθεί νέα αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου κατά 160. 000 μετοχές.

1976

Στις 26 Φεβρουαρίου δρομολογείται το F/B ΑΡΙΑΔΝΗ στη γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο. Οι Μινωικές Γραμμές προσφέρουν πλέον καθημερινά δρομολόγια προς και από την Κρήτη.

1977

Χρόνια σκληρών προσπαθειών για την καλλίτερη οργάνωση και Διοίκηση των υπηρεσιών σε όλους τους τομείς. Κυρίως όμως η προσπάθεια των Μινωικών Γραμμών στόχευε στην επίτευξη των στόχων, στην απόκτηση δηλαδή των πλοίων εκείνων, προς εξυπηρέτηση των συνεχώς αυξανομένων μεταφορικών αναγκών του νησιού.

Στις αρχές του Απριλίου αγοράστηκε από κοινού με την Ανεκ με συμμετοχή σε ποσοστό 50% το οχηματαγωγό "ΕΥΘΥΚΩΣΤΑΣ" που μετονομάστηκε σε "ΖΑΚΡΟΣ", αντί του ποσού των 67. 000. 000 δρχ. Το πλοίο αυτό από τις 20-9-77 εξυπηρετεί τις ανάγκες της γραμμής Πειραιά-Ηράκλειο.

Την ίδια χρονιά να σημειώσουμε την αποτυχημένη προσπάθεια που έγινε για την αγορά από κοινού με την Ανέκ ενός Ε/Γ-Ο/Γ, το οποίο θα κάλυπτε την γραμμή Πειραιά-Σούδα.

Ακολουθεί νέα αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 80. 000 μετοχές.

1978

Μετά από μακρές και επίπονες προσπάθειες, αγοράζεται από την Σουηδία το F/B ΚΝΩΣΟΣ αντί του ποσού USD 6. 825. 000 (250 εκατ. δρχ.).

Το πλοίο δρομολογείται στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο, ενώ το Μινως ξεκινά τακτικά δρομολόγια για την γραμμή Πειραιά-Χανιά. Έτσι συνδέονται πλέον και τα δύο κύρια λιμάνια του νησιού με τη Ηπειρωτική Ελλάδα.

Την ίδια χρονιά η εταιρία αποκτά δική της επαγγελματική στέγη, επιτυγχάνοντας την αγορά ακινήτου αντί του ποσού των 6,4 εκατ. δρχ. Την ίδια χρονιά η εταιρία κλείνει ένα κύκλο αυξήσεων του μετοχικού της κεφαλαίου, αυξάνοντας το κεφάλαιο της κατά 100. 000 μετοχές.

1979

Τα πρώτα αποτελέσματα του ζέφρενου ανταγωνισμού που ήδη έχει ξεκινήσει, έχουν τις επιπτώσεις τους στην παρουσία του Μινως στα Χανιά, όπου το αποτέλεσμα τους, θα ήταν πολύ καλύτερο αν η Ανεκ δεν προχωρούσε σε αλόγιστες παροχές.

Η εταιρία στις 23-10-79 προχωρεί στην αγορά του F/B ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ από την Ιαπωνία αντί του ποσού των YEN 1. 850. 000. 000 (περίπου 300εκ. δρχ.)και αρχίζει αμέσως η μετασκευή του.

1980

Η εταιρία αποκτά το δικό της πρακτορείο, προκειμένου να εξυπηρετεί τους πελάτες της, αγοράζοντας στις 14-6-80 ακίνητο επί της 25ης Αυγούστου αντί του ποσού των 18εκ. δρχ.

Οι βασικοί σκοποί της που είχαν οραματιστεί οι ιδρυτές της, υλοποιούνται σταδιακά. Οι επιβατικές ανάγκες, εξυπηρετούνται πλέον σε μεγάλο βαθμό και καθιστούν την εταιρία πρωτεργάτη στην δημιουργία των Λαϊκών Ναυτιλιακών εταιριών.

1981

Στις 6-5-81 ολοκληρώνεται η μετασκευή του ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ και οι Μινωικές Γραμμές ξανοίγονται στη διεθνή αγορά με τακτικά δρομολόγια στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα. Διεκδικεί πλέον ένα μερίδιο στις διεθνείς γραμμές της δυτικής Μεσογείου

1982

Αρχίζει η τμηματική μηχανογράφηση των εργασιών της εταιρίας βάζοντας σαν στόχο τον επόμενο χρόνο να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο μηχανογραφικό σύστημα.

Ένας τομέας αρκετά ευαίσθητος όπως είναι η κοινωνική προσφορά προωδήθηκε με παροχές δείχνοντας και το άλλο, το κοινωνικό προφίλ των Μινωικών Γραμμών.

1983

Το Μίνως μετά από μια επιτυχημένη προσπάθεια και επιβολής του στο χώρο της ακτοπλοΐας είναι από το Μάρτιο στα χέρια των ξένων αγοραστών του, αφού τελευταία ο ανταγωνισμός το φόρτωσε με ένα μεγάλο παθητικό. Η τιμή που κλείστηκε με την αγορά στη γερμανική εταιρία συνολικά USD 299. 000, θεωρείται η καλύτερη προσφερόμενη για εκείνη την εποχή.

Το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ συνεχίζει την κυρίαρχη παρουσία του στη γραμμή της Ιταλίας και η θαυμάσια οργανωτική διάρθρωση του μηχανισμού εξυπηρέτησής του, οδηγεί την εταιρία σε προσπάθεια αγοράς του αδελφού πλοίου του ΚΝΩΣΟΣ "ΦΟΛΚΛΑΙΝΕΡ", που λόγω συναλλαγματικών δυσκολιών αποτυγχάνει.

1984

Με προοπτική την σταθεροποίηση και τη κυριαρχία στις γραμμές της Κρήτης προχωρά στην αγορά του F/B ΦΑΙΣΤΟΣ από την Σουηδία αντί του ποσού των USD 4. 825. 750 (590εκατ. δρχ. περίπου). Η εταιρία επιμένει στην αγορά του πλοίου, παρά τις μέχρι σήμερα αποτυχημένες προσπάθειες, εκτιμώντας τα λειτουργικά προσόντα του F/B ΚΝΩΣΟΣ, την άριστη υποδομή που έτυχε από το ταξιδιωτικό κοινό, αλλά και τα προβλήματα της γραμμής ΗΡΑΚΛΕΙΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ-ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

1985

Ξεκινά προσπάθεια σύγκλισης της εταιρίας με την ANEK, την άλλη ναυτιλιακή εταιρία της Κρήτης, αλλά τα γεγονότα απομάκρυναν ακόμα

περισσότερο τις αποστάσεις μεταξύ των δυο εταιριών. Γίνεται αντικατάσταση του F/B ΑΡΙΑΔΝΗ στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιά, από το νεοαγορασμένο ΦΑΙΣΤΟΣ και η δρομολόγηση του ΑΡΙΑΔΝΗ στα Χανιά σε αναπλήρωση του ΜΙΝΩΣ.

Κλείνει οριστικά τον κύκλο του το Ο/Γ ΖΑΚΡΟΣ με τελική κατάληξη τη διάλυση του.

Η ορθολογιστικότερη εκμετάλλευση της γραμμής της Ιταλίας σε συνδυασμό και με τις συναλλαγματικές εξελίξεις, δίνει το έναυσμα στην εταιρία για μια συμφωνία συνεργασίας και απόφασης τιμολογιακής πολιτικής με την ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗΣ LINES. Αγοράζεται το Ο/Γ ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗ με ίδια διαθέσιμα αντί του ποσού των 133 εκατ. δρχ. από Έλληνες πλοιοκτήτες, προβλέποντας την τεράστια αύξηση στη διακίνηση εμπορευμάτων και ειδικών φορτίων στις γραμμές της Κρήτης.

Επεκτείνεται η μηχανογραφική εφαρμογή στο τμήμα του Λογιστηρίου με προοπτική το 1986 να έχει ολοκληρωθεί η μηχανογράφηση των Κεντρικών υπηρεσιών.

1986

Ήδη οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ αποτελούν τον πρώτο οικονομικό οργανισμό του νησιού και κατατάσσονται μεταξύ των μεγαλύτερων, ίσως της πατρίδας μας.

Τα γεγονότα αυτά επιβεβαιώνουν τη δυναμική και ραγδαία εξέλιξη της εταιρείας που στηρίχθηκε και στηρίζεται στο σωστό τρόπο

διοίκησης, στον έλεγχο, στον έγκαιρο προγραμματισμό δράσης στην οργάνωση και στις τολμηρές επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Η πολιτική της συνετής επέκτασης δικαιώνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα. Συνεχίζεται η κοινωνική προσφορά της εταιρίας με παροχές χιλιάδες εισιτηρίων, στους κοινωνικούς εράνους με αποκορύφωμα τις κάθε μορφής παροχές προς την πόλη της Καλαμάτας αμέσως μετά το δράμα της.

1987

Στον επενδυτικό τομέα, παρά τη χαρακτηριστική αποχή από δράση των περισσότερων φορέων, οι Μινωικές Γραμμές συνεχίζουν την έντονη προσπάθειά τους με την αγορά του KING MINOS πρώην Ιαπωνικού ERIMO MARU, που παραδίδεται στο τέλος Ιουνίου από τους πωλητές στην Ιαπωνία, κατά την σχετική συμφωνία, και του ΦΑΙΔΡΑ πρώην Γερμανικού PETER PAN που ήδη άρχισαν τα δρομολόγιά του στη γραμμή ΠΑΤΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΑΓΚΩΝΑ από 11 Ιουνίου.

Το ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΟΣ ύστερα από ριζικής έκτασης μετασκευές, θα δρομολογηθεί το 1988 στην γραμμή της Ιταλίας.

Το F/B Κ. ΜΙΝΟΣ αγοράζεται εξ'ιδίων διαθέσιμων και χωρίς τραπεζικό δανεισμό αντί του ποσού USD 2. 480. 000(340 εκατ. δρχ. περίπου)ενώ το F/B ΦΑΙΔΡΑ αντί του ποσού των DEM 30. 750. 000(2, 2 Δις περίπου).

Στόχος είναι, όχι μόνο η ενίσχυση της γραμμής εξωτερικού, αλλά η ισχυροποίηση κυρίως της θέσης της εταιρίας στη γραμμή της Ιταλίας,

όπου οι περιστάσεις απαιτούν μια περισσότερο ενεργό παρουσία, αλλά βέβαια, με πλοία υψηλής κλάσης.

Ήδη, με το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ εκεί από το 1981 και με το απaráμιλλο ΦΑΙΔΡΑ από 11 Ιουνίου η εταιρία έχει κατακτήσει, κατά γενική ομολογία Ελλήνων και ξένων ειδικών τη πρώτη θέση ανάμεσα στις ανταγωνιστριές εταιρίες, στην ποιότητα των πλοίων, στις παρεχόμενες υπηρεσίες(service)και στην οργάνωση, όπως ακριβώς έχει γίνει και στις γραμμές της Κρήτης.

Με την έναρξη των δρομολογίων τη χρήση 1987, των πλοίων του εξωτερικού υλοποιείται η επιθυμία και επίμονη απαίτηση της πελατείας, με την λειτουργία καζίνο στα πλοία αυτά.

Αρχίζουν έρευνες για την αγορά κατάλληλου οικοπέδου για την ανέγερση νέων γραφείων για την στέγαση των υπηρεσιών της εταιρίας, γιατί με την ραγδαία εξέλιξη δεν είναι σε θέση τα υπάρχοντα γραφεία να εξυπηρετούν τις ανάγκες των υπηρεσιών. Ιδρύεται τουριστικό γραφείο, στο οποίο οι Μινωικές συμμετέχουν κατά 95% και μισθώνεται γραφείο απέναντι από το Κεντρικό Πρακτορείο Ηρακλείου. Πραγματοποιείται μετά από επιθυμία των μετόχων με το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ η πρώτη κρουαζιέρα από το Ηράκλειο προς Αλεξανδρεια-Χάιφα-Κύπρο.

1988

Ήδη οι Μινωικές Γραμμές τα τελευταία χρόνια πραγματοποίησαν σημαντικό ύψους επενδύσεις με συνέπεια και ακριβή

χρονοδιαγράμματα, ενισχύοντας την θέση της στο χώρο της ναυτιλίας και καθιερώνεται στην πρωτοπορία στο χώρο της Αδριατικής.

Οι ρυθμοί ανάπτυξης της εταιρίας, την οδηγούν στην αγορά οικοπέδου αξίας 101 εκατ. δρχ. , ιδιοκτησίας της ΕΤΕ, με σκοπό να μεταστεγαστούν οι κεντρικές της υπηρεσίες.

Προχωρά σε αύξηση του Μετοχικού της Κεφαλαίου, προκειμένου να αντιμετωπιστούν με επιτυχία τα επενδυτικά της σχέδια, κατά 378. 750 μετοχές.

1989

Χρονιά που κινήθηκε μέσα σε δύσκολο οικονομικό περιβάλλον με χαρακτηριστικό γνώρισμα την παράλυση των αναπτυξιακών κινήτρων, πράγμα δυσμενές για την εταιρεία.

Μέσα σε αντίξοες συνθήκες οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ παρουσιάζουν καθαρά κέρδη 1, 2 Δις έναντι 883 εκατ. της περυσινής χρονιάς, ενώ διανέμει το 72% περίπου των κερδών στους μετόχους. Η αναβάθμιση, ο εκσυγχρονισμός και η σωστή αντιμετώπιση των μεταφορικών αναγκών της Κρήτης οδήγησαν την εταιρία στην αντικατάσταση του F/B ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΟΣ από την γραμμή της Ιταλίας στην Κρήτη και στην αγορά του αδελφού του σκάφους SHIRETOKO MARU, που μετονομάστηκε σε Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ. Η αγορά κλείσθηκε στις 5-5-88 και η εξόφληση (ύψους 2. 430. 000 USD δηλ. 380εκατ. δρχ.)και παραλαβή του πλοίου έγινε στις 11-4-89 στο Τόκυο της Ιαπωνίας. Το ποίο οδηγήθηκε στο Πέραμα, όπου άρχισαν αμέσως οι εργασίες της μετασκευής του.

Κρίθηκε λοιπόν αναγκαία μετά και την δρομολόγηση των F/B ΚΝΩΣΣΟΣ-ΦΑΙΣΤΟΣ στην γραμμή Χανιά-Πειραιά, η αγορά νέου σκάφους από την Ιαπωνία, του αδελφού του ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ που ονομάστηκε ΔΑΙΔΑΛΟΣ στην τιμή των USD 8. 750. 000 (περίπου 1. 4 Δις δρχ.). Η μετασκευή του πλοίου καθυστέρησε (ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 1991), λόγω προτεραιότητας μετασκευής του F/B Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ.

Η ανάγκη της ενιαίας στέγασης των υπηρεσιών στον Πειραιά, οδήγησαν στην αγορά οικοπέδου στην τιμή των 40 εκατ. περίπου δρχ.

Γίνεται νέα αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 624. 938 μετοχές, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην χρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος της εταιρίας(εισπράχθηκαν περίπου 1, 1 Δις δρχ)δηλαδή στη συμμετοχή της εταιρίας στις επενδύσεις μετασκευές των F/B ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΟΣ και Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ.

Εκτείνεται ο συναγωνισμός στις Γραμμές της Κρήτης με την παρουσία της τρίτης ναυτιλιακής εταιρίας, της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ.

Η ανάγκη συνεργασίας ολοένα και παρουσιάζεται επιτακτική, όσο μάλλον ο κίνδυνος είναι ορατός από την άρση του εθνικού προνομίου του προστατευτισμού του λεγόμενου CABOTAGE.

1990

Η χρονιά όπως και η προηγούμενη σηματοδεύτηκε και επηρεάστηκε από σημαντικά χρόνια προβλήματα που μαστίζουν την Ελληνική οικονομία(πληθωρισμός, ελλείμματα του δημόσιου τομέα, εξαίρεση της

ναυτιλίας από τα αναπτυξιακά κίνητρα, υψηλά τραπεζικά επιτόκια κτλ). Μέσα σε αυτές τις συνθήκες οι Μινωικές Γραμμές είναι πλέον η μεγαλύτερη Ελληνική Ναυτιλιακή εταιρία επιβατηγών πλοίων.

Οι επιλογές της εταιρίας (επενδύσεις σε σύγχρονα πλοία, διεύρυνση δικτύου των γραμμών, οργάνωση των υπηρεσιών) είναι ενταγμένες σε ένα γενικότερο σχεδιασμό που στοχεύει να διεκδικήσει ηγετική θέση στη μεγάλη Ευρωπαϊκή αγορά του 1992.

Συνεχίζεται η μετασκευή του ΔΑΙΔΑΛΟΣ με την προοπτική το καλοκαίρι του 1991 να επανδρώσει τις Γραμμές της Ιταλίας.

Οι Μινωικές Γραμμές δημιουργούν ακόμα μια πρωτιά με το δρομολόγιο Ιταλία-Ελλάδα-Τουρκία. Το F/B ΑΡΙΑΔΝΗ συνδέει την Δυτική Ευρώπη με τα παράλια της Ιωνίας.

Ολοκληρώνεται με μεγάλη επιτυχία η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου κατά 880. 594 νέες μετοχές και εισπράττονται 3, 64 Δις περίπου.

Για πρώτη φορά η εταιρία συνεχίζει την ανάπτυξη της με διεύρυνση της μετοχικής της βάσης.

1991

Η χρονιά ξεκινά με απαισιόδοξες προοπτικές εξαιτίας της κρίσης του Περσικού Κόλπου με σοβαρή επίπτωση στην τουριστική κίνηση της χώρας.

Η γενικότερη κρίση στο χώρο των Βαλκανίων κατέδειξαν, ότι ασφαλέστερη διασύνδεση της χώρας με τις χώρες της Δ. Ευρώπης είναι

η θαλάσσια σύνδεσή της με την Ιταλία. Στην προοπτική αυτή οι Μινωικές Γραμμές με τις επιλογές τους, έδειξαν ότι πρωτοπορούν με τις επενδύσεις του και με το μεγάλο μερίδιο που κατέχουν στις γραμμές της Ιταλίας, κάτω από αυτές τις συνθήκες, θεωρείται ιδιαίτερα θετικό το οικονομικό αποτέλεσμα (καθαρά κέρδη 1, 3 Δις περίπου), το οποίο ξεπέρασε κατά πολύ τις αρχικές προβλέψεις.

Πωλούνται τα δύο Ιαπωνικά σκάφη IZU 3 και IZU 11 που είχαν αγοραστεί τον Ιούλιο 1990 αντί του ποσού USD 16. 600. 000 και αγοράζεται το Ιαπωνικό σκάφος ISHIKARI, το σημερινό ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ. Η αγορά του πλοίου έγινε από την εταιρία ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ αντί του ποσού USD 13. 090. 000, το οποίο καλύφθηκε με την ανταλλαγή του πλοίου IZU 3 (USD 9. 000. 000) και με την καταβολή της διαφοράς (USD 4. 090. 000). Το δεύτερο Ιαπωνικό πλοίο πωλήθηκε στην ΔΑΝΕ ΑΝΕ αντί του ποσού USD 8. 650. 000. Με το νέο δημιούργημά της ΔΑΙΔΑΛΟΣ καθιερώνει ένα νέο πρότυπο στην άνεση, την εμφάνιση και την πολυτέλεια των πλοίων της γραμμής. Δρομολογείται στις διεθνείς Γραμμές Πάτρα-Αγκώνα, ενώ με το ανανεωμένο ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (κόστος ανακαίνισης 1 Δις περίπου) καινοτομεί για μια ακόμα φορά συνδέοντας-για πρώτη φορά-την Κρήτη απευθείας με την Αγκώνα και την Δ. Ευρώπη.

Ύστερα από επίπονες προσπάθειες οι Διοικήσεις των τριών ΝΕΚ στην Ιστορικής σημασίας συνάντηση στις 3-2-91, συμφώνησαν για μια συνεργασία περιορισμένης χρονικής διάρκειας με την ταυτόχρονη και παράλληλη έναρξη της διαδικασίας για τη συγχώνευση των εταιριών.

Εδώ να τονίσουμε για άλλη μια φορά ακόμα την Κοινωνική προσφορά της εταιρίας στις εκδηλώσεις κάθε μορφής των φορέων της Κρήτης. Ο κοινωνικός χαρακτήρας, εξάλλου, αποτελεί την ειδοποιό διαφορά, το στοιχείο εκείνο που διακρίνουν τις Μινωικές Γραμμές από τους υπόλοιπους επιχειρηματικούς οργανισμούς.

Η συνεργασία των τριών ΝΕΚ (20-5-91/31-12-91) ολοκληρώνεται, ενώ οι διαφορές που έχουν προκύψει εξακολουθούν να απασχολούν τις Διοικήσεις των εταιριών.

Γίνεται έντονη πλέον η ανάγκη ενός στρατηγικού σχεδιασμού που θα επιβάλουν λόγω του σκληρού ανταγωνισμού, την ανάπτυξη νέων μορφών εκμετάλλευσης των πλοίων. Η εταιρία για τα επόμενα χρόνια στοχεύει να συνεχίσει την επενδυτική της δραστηριότητα, αναπτύσσοντας καινούργιες ακτοποϊκές γραμμές στον ευρύτερο Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό χώρο. Παράλληλα μελετάται η εντονότερη δραστηριοποίηση το χώρο της κρουαζιέρας και προσφορά ολοκληρωμένων πακέτων τουριστικών υπηρεσιών.

Η άριστη συνεργασία μεταξύ Διοίκησης και στελεχών αποτελούν των ακρογωνιαίο λίθο της επιχειρηματικής φιλοσοφίας της εταιρίας και έτσι για πρώτη φορά η διοίκηση υπέγραψε συλλογική σύμβαση εργασίας με το προσωπικό της.

1992

Οι Μινωικές Γραμμές πρωτοπορούν για μια ακόμα φορά. Το νέο βαπόρι ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ αφού ολοκλήρωσε την μετασκευή του(τον

Ιανουάριο 1992)ένα από τα μεγαλύτερα ελληνικά πλοία, προσφέρει ένα μοναδικό εξπρές δρομολόγιο Αγκώνα-Πάτρα διάρκειας μόλις 24 ωρών. Ακόμη δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα καινούργιο τρόπο μεταφοράς των επιβατών που ταξιδεύουν με τροχόσπιτο ή camper, προσφέροντας την υπηρεσία camp Aboard.

Σήμερα ένας στόλος από 10 σύγχρονα πλοία, συνδέει με άνεση και ασφάλεια την Κρήτη και την υπόλοιπη Ελλάδα με την Δύση και την Ανατολή.

Η επίτευξη μέσα στο 1992 αύξηση των εσόδων της κατά 41% και των καθαρών κερδών κατά 75%(καθαρά κέρδη χρήσης 2, 3 Δις περίπου), συνδέεται άμεσα με τις επιτυχημένες επενδυτικές επιλογές της εταιρίας.

Δημιουργείται μια νέα γραμμή Αγκώνα-Πάτρα-Ηράκλειο-Κουσσαντασι με το βαπόρι ΦΑΙΣΤΟΣ και ενισχύεται ακόμη περισσότερο η δέση της Κρήτης ως τουριστικός προορισμός.

Γιορτάζεται η συμπλήρωση 20 χρόνων δημιουργικής πρωτοπορίας που επέτρεψε σε μια μικρή εταιρία πολυμετοχικής βάσης, να αναρριχηθεί στις πρώτες θέσεις της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Ολοκληρώθηκε η διαδικασία αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου με την έκδοση και την δωρεά διάθεση 1. 320. 891 νέων μετοχών. Έτσι ο σημερινός αριθμός των μετοχών της εταιρίας ανέρχεται σε 3. 962. 673.

Με στόχο την σωστή οργάνωση και εκσυγχρονισμό όλων των διοικητικών λειτουργιών της εταιρίας, υιοθετήθηκε και υλοποιείται η εφαρμογή του καινούργιου οργανογράμματος, με σκοπό την

αποκέντρωση, τον καλύτερο συντονισμό, τον έλεγχο και την αποτελεσματικότερη προώθηση των εργασιών της εταιρίας.

Η αλματώδης ανάπτυξη της εταιρίας έτσι όπως έχει καταγράψει μέχρι σήμερα, δεν είναι ένα πρόσκαιρο φαινόμενο. Η παρατεταμένη αστάθεια στον Βαλκανικό χώρο και η αναμενόμενη ανάπτυξη του οδικού δικτύου(Εγνατία Οδός)και των λιμανιών της Δυτικής Ελλάδας, επιβεβαιώνουν τις προβλέψεις των Μινωικών γραμμών για την ανάδειξη της θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας-Ιταλίας ως της ασφαλέστερης διεξόδου των μεταφορών μας προς και από τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Παράλληλα αποτελεί μόνιμη επιδίωξη η συνέχιση και η διεύρυνση της συνεργασίας με τις άλλες ναυτιλιακές εταιρίες της Κρήτης με σκοπό την εξάλειψη του ανταγωνισμού.

1993

παρά την παρατεινόμενη ύφεση και οικονομική κρίση, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη γενικά, η εταιρία κατάφερε να αύξησει τα οικονομικά της μεγέθη(καθαρά κέρδη 3, 9 Δις του 1992)καταδεικνύοντας τον δυναμισμό και την ευρωστία της.

Οι πρωτοφανείς ανταπόκριση του επιβατικού κοινού, στην καινούργια υπηρεσία στα Camp Aboard και στις σύγχρονες υπηρεσίες που προσφέρει το ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ οδήγησαν την εταιρία στην παραγγελία ναυπήγησης ενός καινούργιου πλοίου, του

F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ συνολικής αξίας 20 περίπου Δις στα ναυπηγία της Νορβηγίας και μετά την αφαίρεση της επιχορήγησης του Νορβηγικού

κράτους, το τελικό κόστος διαμορφώνεται στις 554. 000. 000 Νορβηγικές κορώνες. Η χρηματοοικονομική κάλυψη της επένδυσης αυτής έγινε με ίδια συμμετοχή κατά 33% και με τραπεζικό δανεισμό κατά 67%. Το δάνειο προτιμήθηκε να συναφθεί σε συνάλλαγμα λόγω των ελκυστικών επιτοκίων που εξακολουθούν να υπάρχουν και είναι συνολικού ύψους 82. 777. 753 γερμανικών μάρκων. Θα αναληφθεί δε κατά 60% σε μάρκα, κατά 20% σε γαλλικά φράγκα και κατά το υπόλοιπο 20% σε ΓΕΝ Ιαπωνίας. Η διάρκεια του δανείου είναι 10 ετών με περίοδο χάριτος 1 έτους και χορηγήθηκε από τις τράπεζες ΑΛΦΑ ΠΙΣΤΕΩΣ (κατά 70%) και SCOTIA BANK (κατά 30%).

Σύμφωνα με τη σύμβαση υπάρχει δυνατότητα, αν κατά την εξέλιξη του δανείου αλλάξουν οι σημερινές συγκυρίες να μετατραπεί το δάνειο σε δραχμές ή σε άλλα νομίσματα που θα είναι επιλογή της εταιρίας.

Το πλοίο θα παραληφθεί τον Ιούνιο του 1995 και θα δρομολογηθεί στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας.

Η παραγγελία του νέου αυτού πλοίου εντάσσεται στα πλαίσια του γενικότερου στρατηγικού σχεδιασμού της εταιρίας, με την δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών γραμμών στον ευρύτερο Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό χώρο. Με την παραγγελία αυτή, πραγματοποιείται για πρώτη φορά σύγχρονου F/B από Ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρία.

Ολοκληρώθηκε η ανέγερση του κτιρίου των κεντρικών γραφείων της εταιρίας στον Πειραιά. Παράλληλα προχωρούν σταθερά εργασίες

ανέγερσης του νεοκλασικού κτιρίου που θα στεγάσει τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας στο Ηράκλειο.

Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με διάθεση 660. 446 μετοχών, βοήθησε σημαντικά την εταιρία να απαλλαγεί από ένα μεγάλο μέρος των υψηλότοκων δανειακών της υποχρεώσεων.

Η σημερινή αξία των μετοχών της εταιρίας(6. 604. 456 μετοχές)ξεπερνά τα 26 Δις δρχ. και αν στο ποσό αυτό συνυπολογισθεί και το μέρισμα που έχει καταβληθεί, τότε προσδιορίζεται το μέγεθος της ωφέλειας που είχαν οι μέτοχοι της εταιρίας.

Οι Μινωικές Γραμμές έχουν αρχίσει να ετοιμάζονται να αντιμετωπίσουν θετικά την πρόκληση της τεχνολογικής προόδου και την ένταση του ανταγωνισμού να οξυνθεί εξαιτίας της συνεχούς διεύρυνσης της αγοράς και της απελευθέρωσης των συναλλαγών και του διεθνούς εμπορίου.

Καθίσταται αναγκαία η είσοδος σε νέες αγορές και η επέκταση σε παρεμφερείς κλάδους τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

1994

Η περιουσιακή δομή της εταιρίας, η συγκράτηση των απαιτήσεων και η ικανοποιητική ρευστότητα, είναι από τα κύρια χαρακτηριστικά της παρουσίας, δείγματα της υγιούς οικονομικής κατάστασης της εταιρίας. Τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στο ποσό των 8, 1 Δις περίπου έναντι 6, 8 Δις της προηγούμενης χρονιάς.

Στα πλαίσια της επιχειρηματικής στρατηγικής εταιρίας, πραγματοποιείται η κοινοπρακτική συνεργασία στο χώρο της Αδριατικής με την εταιρία ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ πενταετούς διάρκειας. Ικανοποιείται έτσι ένα πάγιο αίτημα των παραγωγικών τάξεων που επιθυμούσαν την καθημερινή θαλάσσια σύνδεση, της Ελλάδας με τα λιμάνια της Ιταλίας και ειδικά της Τεργέστης. Με την ορθολογική εκμετάλλευση των 11 πλοίων της κοινοπραξίας

(7 των Μινωικών Γραμμών και 4 της ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ), οι δύο εταιρίες ενισχύουν την ανταγωνιστική τους θέση μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού, δημιουργώντας πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστριών εταιριών (ναύλοι, πρακτόρευση, κοινά προγράμματα διαφήμισης-προβολής).

Η μακρόπνοη αυτή συνεργασία κάνει δυνατή για πρώτη φορά τη καθημερινή σύνδεση της Πάτρας της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας με τα λιμάνια της Ιταλίας.

Στόχος των δύο εταιριών, στο πλαίσιο της κοινοπραξίας είναι να συνενώσουν τις δυνάμεις τους στο χώρο της Αδριατικής, για να αντιμετωπίσουν κατά τρόπο αποτελεσματικό τις επερχόμενες εξελίξεις και να επιτύχουν με τον κοινό προγραμματισμό των δρομολογίων την αποδοτικότερη αξιοποίηση των πλοίων τους.

Η κοινοπραξία αυτή περιορίζεται αποκλειστικά στη διαχείριση και διανομή των ναύλων των πλοίων, και δεν επεκτείνεται στα έσοδα που προέρχονται από τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις των πλοίων. Η κατανομή

των ναύλων γίνεται με ποσοστά 68% υπέρ των Μινωικών Γραμμών και 32% υπέρ της εταιρίας Στρίντζη.

Η επιλογή τους αυτή χαρακτηρίζεται ως στρατηγικής σημασίας και επικροτήθηκε σαν μια πολύ θετική και επιβεβλημένη κίνηση από τους ειδικούς στο χώρο της ναυτιλίας.

Η μέχρι σήμερα πορεία της συνεργασίας αυτής και τα αποτελέσματά της επιβεβαιώνουν την ορθότητα των επιλογών τους. Στόχος για άλλη μια φορά είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και η καθιέρωση του θαλάσσιου δρόμου σαν την καλύτερη επιλογή επικοινωνίας της Ελλάδας με την Ευρώπη. Το αποτέλεσμα της Κοινοπραξίας είναι το ποσό 11. 045. 422. 522

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες ανέγερσης του νεοκλασικού κτιρίου που θα στεγάσει τις κεντρικές υπηρεσίες στο Ηράκλειο. Το επιβλητικό αυτό κτίριο αποτελεί μια σημαντική προσφορά των Μινωικών Γραμμών στην αισθητική αναβάθμιση της πόλης.

Μέσα στο έτος 1995 συνεχίζοντας τη σταθερή ανοδική της πορεία διευρύνει τους επιχειρηματικούς της ορίζοντες στο χώρο της κρουαζιέρας και ενώνει τις δυνάμεις της με τους τουριστικούς πράκτορες της Κρήτης, ιδρύοντας την ΜΙΝΩΙΚΕΣ. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ, συμμετέχοντας στην νέα εταιρεία σε ποσοστό 50%.

Στρατηγικός στόχος της νέας εταιρίας είναι η δραστηριοποίησή της στο χώρο της κρουαζιέρας με σημείο αναφοράς την Κρήτη και τουριστική δραστηριότητα στο χώρο της Μεσογείου.

Η άμεση δραστηριοποίησή της εστιάζεται στην αξιοποίηση της ημερήσιας κρουαζιέρας ΚΡΗΤΗ-ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ και για τον σκοπό αυτό αγοράζεται το γνωστό κρουαζιερόπλοιο M/V APOLLON, το οποίο μετονομάστηκε σε MINOAN PRINCE αντί του ποσού των USD 9. 250. 000(περίπου 2 Δις).

Το βαπόρι αυτό έχει συνολικό μήκος 125μ. πλάτος 17μ. χωρητικότητα 7. 500 κόρων και δυναμικότητα μεταφοράς 850 επιβατών.

Το νέο κρουαζιερόπλοιο διαθέτει ανοικτά καταστρώματα 1400τ. μ. πισίνα, υπαίθριο σνακ μπαρ, δύο ευρύχωρα σαλόνια, δύο τραπεζαρίες, τέσσερα μπαρ, πιάνο μπαρ, θέατρο, ντίσκο, μπουτίκ, φωτογραφείο και θα προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία από υψαγωγικές δραστηριότητες κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού.

Η εταιρία αυτή έχει όλες τις καλές προοπτικές για άμεση επέκταση ενώ παράλληλα μπορούν να ενταχθούν και άλλοι φορείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο του τουρισμού.

Στις 10 Ιουνίου 1995, προβλέπεται να παραληφθεί το F/B ARETOYSSA στο TRONDHEM της Νορβηγίας. Το Super Ferry ΑΡΕΤΟΥΣΑ θα ξεκινήσει κατά τις προβλέψεις μας τα δρομολόγιά του στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα στις 8 Ιουλίου, προσφέροντας στον ταξιδιώτη ότι πιο σύγχρονο διαθέτει σήμερα η θαλάσσια αγορά. Το νέο αυτό βαπόρι μελετήθηκε ειδικά για να ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες της Αδριατικής και σχεδιάστηκε για να προσφέρει τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα (25 κόμβοι), άνεση και ασφάλεια. Είναι ένα πλοίο του

2000 και διαθέτει 3 πανοραμικά σαλόνια, 3 μπαρ, πιάνο μπαρ, υπαίθριο σνακ μπαρ, πανοραμική ντίσκο, καζίνο, σελφ σέρβις, δύο τραπεζαρίες, κινηματογράφο, δύο πισίνες, παιδότοπο, κατάστημα αφορολόγητων ειδών, μπουτίκ σούπερ μάρκετ, αναρρωτήριο, κινητή τηλεφωνία, σύστημα TELEHEART για τηλεϊατρική παρακολούθηση, κυλιόμενες σκάλες, ασανσέρ, ειδικές καμπίνες και σύστημα μεταφοράς για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Εκτός όμως της μεγάλης ταχύτητας και άνεσης των χώρων του, το νέο πλοίο ξεχωρίζει για την μεγάλη δυναμικότητα σε μεταφορικό έργο. Συγκεκριμένα θα μπορεί να μεταφέρει 1000 περίπου Ι. Χ αυτοκίνητα ή 150 φορτηγά καθώς και 1500 επιβάτες σε πολυτελείς καμπίνες και ανακλινόμενες πολυθρόνες αεροπορικού τύπου.

Η ένταση του ανταγωνισμού τόσο στην Αδριατική όσο και στην ακτοπλοία, υποχρεώνουν την εταιρία να είναι έτοιμη στην πρόκληση και να συνεχίσει να έχει την εμβέλεια και το κύρος που έχει ήδη κατακτήσει.

Θα απαιτηθεί η ανάληψη σημαντικών επενδυτικών πρωτοβουλιών που να διασφαλίζουν τη συνέχιση της πορείας της.

Θα χρειαστεί στα επόμενα χρόνια η σταδιακή αντικατάσταση και ο εκσυγχρονισμός του στόλου και η δρομολόγηση των νέων σύγχρονων πλοίων, σε νέες γραμμές.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗΣ

Η Διοίκηση της εταιρίας ανταποκρίθηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση στην προοπτική συγχώνευσης με την ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ, εκτιμώντας ότι η κίνηση αυτή θα έχει θετικά αποτελέσματα για τους μετόχους των δύο εταιρειών και θα ανοίξει νέες δυνατότητες στην παραπέρα ανάπτυξή τους.

Οι συζητήσεις για την συγχώνευση των δύο εταιριών ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 1996 σε συνάντηση εκπροσώπων των Διοικήσεων και υπηρεσιακών παραγόντων. Το θετικό κλίμα η ταυτότητα των αντιλήψεων που διαπιστώθηκε στην συνάντηση αυτή και από τις δύο πλευρές κατέληξε στη σύσταση κοινής επιτροπής από διοικητικούς και υπηρεσιακούς παράγοντες με την εντολή να διερευνήσει και να επιλύσει τα βασικά οικονομικής και νομικής φύσεως θέματα που αφορούν στην διαδικασία της συγχώνευσης. Μέχρι σήμερα έχουν γίνει θετικά βήματα προς αυτή τη κατεύθυνση, η διαδικασία του διαλόγου για την επίλυση ορισμένων θεμάτων συνεχίζεται μέσα σε κλίμα καλής θέλησης και ειλικρινούς διάθεσης και σύντομα αισιοδοξούν ότι θα είναι σε θέση να ενημερώσουν το κοινό ακριβέστερα και να υποβάλλουν για έγκριση συγκεκριμένο σχέδιο συγχώνευσης.

Με τη συνένωση των δυνάμεων των δύο εταιριών σε μετοχικό και οικονομικό επίπεδο δημιουργείται ένα νέο δυναμικό πεδίο δράσης και αναζωογονούνται οι δυνατότητες και προοπτικές των εταιριών.

Βασικός στόχος της νέας εταιρίας που θα προκύψει από τη συγχώνευση είναι η ορθολογικότερη εκμετάλλευση των πλοίων προς όφελος των συμφερόντων των μετόχων των δύο εταιριών και παράλληλα η εξασφάλιση της εξυπηρέτησης των μεταφορικών αναγκών του νομού Ρεθύμνης.

Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η εταιρία με την συνεπή και συνεχώς διευρυνόμενη παρουσία της στην Ευρωπαϊκή και τουριστική αγορά, με το πλούσιο πρόγραμμα των δρομολογίων που προσφέρει, με το σεβασμό που δείχνει στον ανθρώπινο παράγοντα, με το χαμόγελο και τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρουν τα πληρώματα, έχει κατορθώσει να καταξιωθεί στον Ελληνικό και Ευρωπαϊκό χώρο και να αναδειχθεί σε εταιρία πρώτου μεγέθους στον κλάδο της.

Έχουμε αναφέρει στο παρελθόν και είναι επίκαιρό να το επαναλάβουμε και σήμερα, ότι, οι Μινωικές Γραμμές, πρέπει, το δυνατό συντομότερα, να προετοιμαστούν με σωστά θεμελιωμένη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό, για να αντιμετωπίσουν θετικά την πρόκληση της τεχνολογικής προόδου και τον ανταγωνισμό, που αναμένεται να ενταθεί τα επόμενα χρόνια, στην αγορά που δραστηριοποιείται η εταιρία, τόσο στο χώρο της Αδριατικής όσο και στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Μπροστά σε αυτές τις εξελίξεις, η εταιρία δεν μπορεί να παραμείνει απλώς θεατής αλλά οφείλει να συμμετέχει ενεργά και έγκαιρα σε αυτές

έτσι μόνο θα μπορέσει να διατηρήσει τον δυναμισμό και την πρωτοπορία της, να κρατήσει και να διευρύνει το μερίδιο που έχει κατακτησει στην αγορά και να ικανοποιήσει το κεφάλαιο και τις προσδοκίες που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι σε αυτήν.

Για την επιτυχία των στόχων αυτών, η στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει είναι απαραίτητο να στηρίζεται στους παρακάτω βασικούς άξονες:

Επίτευξη ταχύτερων ρυθμών ανάπτυξης, με επενδύσεις σε νεοαναπηγούμενα πλοία νέας τεχνολογίας, τα οποία, λόγω της σύγχρονης κατασκευής τους και των εξαιρετικά υψηλών ταχυτήτων που επιτυγχάνουν, θα αποτελέσουν στο άμεσο μέλλον, την αναγκαία προϋπόθεση για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας.

Εκσυγχρονισμός του στόλου της εταιρίας με τρόπο που θα επιτρέψει τη σταδιακή αντικατάσταση των παλιότερων πλοίων και την πώληση ή την αξιοποίηση τους σε άλλους τομείς τουριστικής και μεταφορικής δραστηριότητας.

Διαρκής προσπάθεια, για τη γρηγορότερη προσαρμογή στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στις αγορές και κυρίως στο χώρο της Αδριατικής.

Επέκταση της δραστηριότητας της εταιρίας και σε άλλες ακτοπλοϊκές γραμμές, με στόχο να ενισχύσει το ρόλο της στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στα πλαίσια του εθνικού μας χώρου.

είσοδος σε νέες αγορές και επέκταση σε παρεμφερείς κλάδους τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, φιλοδοξώντας να καλύψει ένα μεγάλο φάσμα δραστηριότητας στον τομέα παροχής υπηρεσιών, με έμφαση στην παραγωγή του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

Το πρώτο μεγάλο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση έγινε με τη ναυπήγηση του F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ. Το κατασκευαστικό του αποτέλεσμα, η ανταπόκριση που είχε το πλοίο στον επαγγελματικό χώρο των τουριστικό πρακτόρων και κυρίως τα αξιόλογα οικονομικά του αποτελέσματα, επιβραβεύουν τη Διοίκηση για την απόφαση της και τους μετόχους των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για την ένθερμη υποστήριξη τους σε αυτό το επιχειρηματικό βήμα της εταιρίας.

από τα στοιχεία της κίνησης και των εισπράξεων του F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ, που έχουμε στην διάθεση μας, για το χρονικό διάστημα 1-1-96/14-4-96, προκύπτουν τα εξής σημαντικά δεδομένα.

Από το σύνολο της κίνησης και των ναύλων των πλοίων στις γραμμές της Αδριατικής κατά την περίοδο αυτή, το F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ μετέφερε το 40, 60% των Ι. Χ. αυτοκινήτων, το 55% των φορτηγών και πραγματοποίησε το 51% των συνολικών ναύλων.

Τα παραπάνω στοιχεία επιβεβαιώνουν, κατά τρόπο αδιαμφισβήτητο τη σπουδαιότητα του ρόλου του ΑΡΕΤΟΥΣΑ, τόσο στο μεταφορικό έργο της εταιρίας όσο και στα οικονομικά της αποτελέσματα.

Η Διοίκηση της εταιρίας παρακολουθώντας στενά τις εξελίξεις της αγοράς και τις κινήσεις του ανταγωνισμού στο χώρο που μας ενδιαφέρει επιχειρηματικά, αξιολογώντας με ιδιαίτερη προσοχή τα δεδομένα που έχει στη διάθεση της και στηριζόμενη στις τεχνικοοικονομικές υπηρεσιακές μελέτες, κατέληξε τον περασμένο Φεβρουάριο, στην ανάθεση της παραγγελίας κατασκευής ενός δεύτερου καινούργιου πλοίου, στα ίδια ναυπηγεία της Νορβηγίας που έχουν κατασκευάσει το ΑΡΕΤΟΥΣΑ.

Το νέο αυτό βήμα είναι και πολύ μεγάλο και πολύ τολμηρό αλλά ταυτόχρονα είναι και το μοναδικό σίγουρο βήμα, που θα επιτρέψει στην εταιρία, να αντιμετωπίσει με αποτελεσματικότερο τρόπο τον ανταγωνισμό και θα της δώσει τη δυνατότητα, στα πλαίσια του πλάνου της στρατηγικής της ανάπτυξης, να προσαρμοσθεί στα νέα δεδομένα στο χώρο της Αδριατικής.

Το κόστος της νέας αυτής επένδυσης ανέρχεται σε 86, 2 εκατ. δρχ. και θα καταβληθεί σε 4 δόσεις, σύμφωνα με την πρόοδο του έργου, ως ακολούθως:

	Ποσό σε ECU	ΠΟΣΟΣΤΟ
Φεβρουάριο 96	2. 335. 958	2, 71%
Οκτώβριος 96	9. 343. 832	10, 83%
Ιούνιος 97	9. 343. 832	10, 83%
Δεκέμβριος 97	65. 215. 598	75, 62%
ΣΥΝΟΛΟ	86. 239. 220	100,00%

Η δόση του Φεβρουαρίου καταβλήθηκε αμέσως μετά την υπογραφή της ναυπηγικής σύμβασης ενώ η τελευταία θα καταβληθεί με την παραλαβή και την αποδοχή του σκάφους που θα γίνει το Δεκέμβριο 1997.

Η επιλογή του ECU στο ναυπηγικό συμβόλαιο θεωρήθηκε από την διοίκηση, ύστερα από τη σχετική διερεύνηση των οικονομικών υπηρεσιών της εταιρίας, ότι διασφαλίζει κατά τον ασφαλέστερο τρόπο τα συμφέροντα της εταιρίας, με δεδομένο το χαμηλό επιτόκιο και την ασήμαντη διολίσθηση του ECU έναντι της δρχ.

Η χρηματοοικονομική κάλυψη της επένδυσης θα πραγματοποιηθεί κατά το 40% με ίδια κεφάλαια και κατά το 60% με τραπεζικό δανεισμό, ο οποίος έχει από τώρα εξασφαλιστεί από την CITIBANK με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους, ενώ κεφάλαια θα προέλθουν από τη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και από την πώληση δύο εκ των παλιών πλοίων της εταιρίας.

ΙΚΑΡΟΣ

Το νέο υπερσύγχρονο πλοίο και ταχύτατο F/B ΙΚΑΡΟΣ (High Speed Feery IKARUS), όπως αποφάσισε η Διοίκηση να το ονομάσει, έχει σχεδιαστεί και θα κατασκευαστεί στα πρότυπα του F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ, με ορισμένες επιμέρους τροποποιήσεις στις τεχνικές και στις εσωτερικές λειτουργίες του πλοίου.

Εκείνο όμως το στοιχείο που το διαφοροποιεί τόσο από το ΑΡΕΤΟΥΣΑ, όσο και από όλα τα άλλα πλοία της Αδριατικής, είναι η μεγάλη του ταχύτητα, την οποία του επιτρέπει να έχει ο άριστος σχεδιασμός της γάστρας του σε συνδυασμό με την μεγάλη ιπποδύναμη των μηχανών του.

Η ταχύτητα του F/B ΙΚΑΡΟΣ σε έμφορτη κατάσταση θα είναι 26, 5 μίλια την ώρα και θα πραγματοποιεί τη διαδρομή ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΑ σε 19 μόλις ώρες.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΙΚΑΡΟΣ-ΑΡΕΤΟΥΣΑ		
ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΙΚΑΡΟΣ	ΑΡΕΤΟΥΣΑ
Ολικό μήκος	200, 35μ.	177μ.
Μέγιστο πλάτος	25, 80μ.	27μ.
Εμφορτο βύθισμα	6, 6μ.	6, 4μ.
Μεταφορική ικανότητα	5, 5τον.	5, 85τον.
Ολική χωρητικότητα	31. 000κορ.	30. 000κορ.
Καθαρή , ,	12. 000κορ.	11. 000κορ
Ταχ/τα σε έμφορτη καταστ.	26, 5κόμβοι	23, 5κόμβοι
Γραμ. μέτρα για φορτηγά	2. 300μ.	2. 200μ.
Αριθμός φορτηγών ή	160	150
Αριθμός επιβατηγών οχημ.	800	750
Κρεβάτια επιβατών	700	500
Καθίσματα αεροπορικού τύπου	200	250
Επιβάτες Θέρους	1500	1500
Επιβάτες χειμώνα	900	900
Κυλιόμενες σκάλες	2	1
Δορυφορική τηλεφ. και φαξ	ναι	ναι

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Οι ΛΑΕ όπως εμφανίστηκαν από το 1967 με την ίδρυση και λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρίας Κρήτης ΑΝΕΚ αποτελούν την περίπτωση εφαρμογής του δεσμού των επιχ/σεων ευρείας μετοχικής βάσης στον τομέα των υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών. κατά την δεκαετία του 60 η αποκλειστική εκμετάλλευση της γραμμής Κρήτης-Πειραιά ανήκε σε εφοπλιστές όπως ο Ευθυμιάδης, Τυπάλδος, Νομικός. Ο πρώτος ήταν αυτός που εισήγαγε την χρήση πλοίων F/B σε ακτοπλοϊκή γραμμή στην Ελλάδα.

Με αφορμή το πολύνεκρο ναυάγιο του ΕΓ/ΟΓ Ηράκλειο το Δεκέμβριο του 1966 κατά το οποίο βρήκαν τραγικό θάνατο 238 άτομα γεννήθηκε η ιδέα για την ίδρυση της πρώτης ακτοπλοϊκής εταιρίας λαϊκής βάσης. Η ιδέα βρήκε μεγαλύτερη ανταπόκριση στη Δυτική Κρήτη όπου ο αντίκτυπος του ναυαγίου ήταν πιο αισθητός λόγω της καταγωγής των θυμάτων. Ο επιδεωρητής συνεταιρισμών της ΑΤΕ Χανίων Κών/νος Αρχοντάκης ήταν αυτός που πρώτος διατύπωσε ολοκληρωμένο σχέδιο του νέου αυτού φορέα. Η εισήγησή του που έγινε ανεπιφύλακτά δεκτή από το σύλλογο πτυχιούχων οικονομικών επιστημών δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες Χανίων Ηρακλείου-Ρεδύμνου. Έτσι στις 21-12-66 συνήλθε στην αίθουσα του δημοτικού συμβουλίου Χανίων συνέλευση με εκπροσώπους όλων των οργανώσεων των νομών Χανίων και Ρεδύμνου. Η αντιπροσωπευτική και ευρύτατη αυτή συνέλευση αφού άκουσε την

ανάπτυξη της ιδέας και του προγράμματος υλοποίησης της από τον Ι. Τζαμαριουδάκη, πρόεδρο του συνδέσμου Οικονομικών Επιστημών αποδέχτηκε ανεπιφύλακτα και χωρίς αντίρρηση την ιδέα και όρισε 15μελή επιτροπή υλοποίησης της.

Μια αντίστοιχη κίνηση έγινε όμως και από την πλευρά των Ηρακλειωτών στις 5-8-1972 με πρωτεργάτη τον αρχιμανδρίτη δ. Τζεδάκης υπογράφηκε το καταστατικό ίδρυσης της ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας με την επωνυμία ΠΑΓΚΡΗΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ που τελικά μετονομάστηκε σε ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΑΝΕΚ

Στις 6-4-67 ιδρύεται η ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρία με έδρα τα Χανιά.

Σκοπός της εταιρίας είναι:

α) Η αγορά, η ναυπήγηση και εκμετάλλευση πλοίων για μεταφορά προσώπων, εμπορευμάτων και οχημάτων δια θαλάσσης τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

β) Η ναύλωση με οποιονδήποτε τρόπο (επί προμήθεια ή συνεργασία με παντός τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου) εκμετάλλευση πλοίων και εν γένει πλωτών μέσων, ιδιόκτητων ή μη πάσης εθνικότητας και σημαίας.

γ) Η εκμετάλλευση ή απόκτηση πάσης φύσεως μορφής τουριστικών ξενοδοχειακών, κτηνοτροφικών, γεωργικών και αλιευτικών μονάδων και επιχειρήσεων.

δ) Η εκμετάλλευση βιομηχανικών επιχειρήσεων μετασκευής ή επισκευής πλοίων και λοιπών μεταφορικών μέσων.

ε) Η συμμετοχή της εταιρίας σε κοινοπραξίες καθώς και η σύσταση κοινοπραξιών ή θυγατρικών εταιριών πάσης φύσης μετά παντός τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου, ημεδαπού ή αλλοδαπού που επιδιώκει τον ίδιο ανώτερο σκοπό.

- Έδρα της εταιρίας είναι ο Δήμος Χανίων Κρήτης.
- Η εταιρία μπορεί να ιδρύσει υποκαταστήματα, πρακτορεία ή γραφεία της σε οποιονδήποτε άλλο Δήμο ή Κοινότητα στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό έπειτα από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου.
- Η διάρκεια της εταιρίας ορίζεται 30της, μπορεί όμως να παραταθεί ύστερα από τροποποίηση του σχετικού άρθρου.
- Το αρχικό κεφάλαιο της εταιρίας ήταν 89. 200. 000 διαιρούμενο σε 89. 200 μετοχές ονομαστικής αξίας 1.000δρχ.- μέτοχοι της εταιρίας είναι μόνο Κρήτες εγκατεστημένοι στην Κρήτη ή αλλού με ανώτερο όριο κτήσης μετοχών του 1/350 του εκάστοτε συνολικού αριθμού μετοχών.

Το σημερινό μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε 2. 809. 298. 000 δρχ. διαιρούμενο σε 5. 612. 596 μετοχές. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης στις 17-6-79 γίνεται αναπροσαρμογή της ονομαστικής αξίας των μετοχών από 1. 000δρχ. σε 500.

Οι μετοχές είναι ονομαστικές και μπορούν να μεταβιβαστούν αφού εγγραφούν στο βιβλίο μετοχών της εταιρίας. Οι τίτλοι εκδίδονται σε μετοχές μίας, δέκα, πενήντα, εκατό, πεντακοσίων, χιλίων, και πέντε χιλιάδων

Η εταιρία διοικείται από 15 μέλες Διοικητικό Συμβούλιο από τους οποίους 11 εκλέγονται από τη Γ. Σ. με μυστική ψηφοφορία ενώ οι 4 ορίζονται ως ο Μητροπολίτης Ειρηναίος, ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου και ένα μέλος του συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων. Η θητεία των μελών του Δ. Σ. είναι 4ετής και τα μέλη εκλέγουν με απόλυτη πλειοψηφία τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρο. Το Δ. Σ. έχει τη διοίκηση, διεύθυνση και διαχείριση της εταιρικής περιουσίας. Είναι το ανώτατο όργανο της εταιρίας και δικαιούται και αποφασίζει για κάθε εταιρική υπόθεση, παύει και διορίζει τους διευθυντές της εταιρίας, ορίζει τις αποδοχές τους, διενεργεί αγορές, ναυπηγήσεις, πωλήσεις, πλοίων, συντάσσει τον ετήσιο ισολογισμό, κανονίζει τις τιμές των ναύλων αποδέχεται και οπισθογράφει γραμμάτια και επιταγές, αποφασίζει για την ίδρυση πρακτορείων. Κάθε μέλος του Δ. Σ. ευδύνεται έναντι της εταιρίας κατά την διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων για κάθε πταίσμα, για κάθε παράλειψη ή ψευδή δήλωση που τυχόν υπάρχει στον ισολογισμό και που κρύβει την πραγματική κατάσταση της εταιρίας.

Ο τακτικός έλεγχος του ισολογισμού της εταιρίας και της οικονομικής διαχείρισης διενεργείται από ελεγκτές που διορίζονται από την προηγούμενη τακτική συνέλευση. Οι ελεγκτές που είναι πτυχιούχοι,

είναι δύο και υπάρχουν επίσης και δύο αναπληρωτές. Τουλάχιστον είκοσι ημέρες πριν την γενική συνέλευση πρέπει να παραδώσουν έκθεση που να απεικονίζει την οικονομική κατάσταση της εταιρίας.

Την 1η Ιανουαρίου αρχίζει η εταιρική χρήση και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου. Στο τέλος κάθε χρήσης το Δ.Σ. κλείνει τους λογαριασμούς συντάσσει λεπτομερή απογραφή της περιουσίας και καταρτίζει τον ετήσιο ισολογισμό της εταιρίας.

Η διανομή των καθαρών κερδών της εταιρίας γίνεται με την εξής σειρά:

α) από τα καθαρά κέρδη της εταιρίας αφαιρείται ποσό 10% για τον σχηματισμό τακτικού αποθεματικού κεφαλαίου. Αυτή η κράτηση σταματάει να είναι υποχρεωτική όταν το τακτικό αποθεματικό κεφάλαιο συμπληρώσει το μισό του εταιρικού κεφαλαίου. Το αποθεματικό αυτό χρησιμοποιείται αποκλειστικά προς εξίσωση, πριν από την διανομή του μερίσματος του τυχόν χρεωστικού υπολοίπου του λογαριασμού κερδών και ζημιών.

β) Για την καταβολή πρώτου μερίσματος, στους μετόχους, αφαιρείται το απαιτούμενο ποσό 10% επί του καταβλημένου εταιρικού κεφαλαίου για τυχόν ανεπάρκεια κάποιας χρήσης προς καταβολή μερίσματος.

γ) Ποσοστό 80% των κερδών διατίθενται για διανομή συμπληρωματικού μερίσματος στους μετόχους.

δ) Τα υπόλοιπα καθαρά κέρδη διατίθενται μετά από απόφαση της Γ. Σ. για σχηματισμό έκτακτων αποθεματικών ή για μεταφορά στη νέα

χρήση. Τα μερίσματα πληρώνονται στους μετόχους αφού εγκριθεί ο ισολογισμός και σε ημερομηνία που αποφασίζει η Γ. Σ. από τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας ή από την τράπεζα που ορίζει το Δ. Σ. Όσα μερίσματα δεν έχουν ζητηθεί μέσα σε μια πενταετία παραγράφονται.

Η εταιρία διαλύεται άμα περάσει η τριακονταετία ή έπειτα από απόφαση της Γ. Σ. ή αν κηρύξει πτώχευση. Το Δ. Σ. μπορεί να συγκαλέσει την γενική συνέλευση για να αποφασίσει την διάλυση ή μη της εταιρίας όταν η αξία του ενεργητικού κατά τη σύνταξη του ισολογισμού μετά την αφαίρεση των παθητικών στοιχείων είναι μικρότερη του μισού του μετοχικού κεφαλαίου. Όταν λύεται η εταιρία εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης η Γ. Σ. ορίζει τρεις εκκαθαριστές που ασκούν τις αρμοδιότητες του Δ. Σ. Αυτοί προβαίνουν σε απογραφή της εταιρικής περιουσίας που υποβάλλεται στο Υπουργείο Εμπορείου.

Κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης η Γ. Σ. διατηρεί τα δικαιώματα της και έχει επίσης το δικαίωμα έγκρισης του αποτελέσματος της εκκαθάρισης.

Το αρχικό κεφάλαιο της εταιρίας 88. 200. 000δρχ. διαιρούμενο σε 88. 200 μετοχές καλύφθηκε εξ'ολοκλήρου από τα ακόλουθα ιδρυτικά μέλη: 1) Νικηφόρο Συντζανάκη 2) Ειρηναίο Γαλανάκη 3) Στέφανο Δασκαλάκη 4) Νικήτα Γαλάνη 5) Δημοσθένη Γαγάνη 6) Κων/νος Αρχοντάκης 7) Νικόλαο Τσαπάκη 8) Ιωάννη Καραγιαννάκη 9) Ευτύχιο Χριστοφάκη 10) Ιωάννη Τζαμαριουδάκη 11) Κριτων Μαραδάκη 12) Ιωάννη Σηφοδασκαλάκη και 13) Δημήτρη Μυλωνογιάννη οι οποίοι

κατέβαλαν το ποσό των 6. 300. 000δρχ. και ανέλαβαν 6. 300 μετοχές ο καθένας εκτός από τον Κων/νο Αρχοντάκη που κατέβαλλε 7. 300. 000δρχ. και ανέβαλε 7. 300 μετοχές. Με τη δημοσίευση του καταστατικού έπρεπε οι παραπάνω να καταβάλλον τοις μετρητοίς το μισό του ποσού αξίας των μετοχών και το υπόλοιπο μέσα σε ένα εξάμηνο, όφειλαν επίσης να επιμερίσουν το ποσό των μετοχών τους και σε άλλους υπογύφιους μετόχους ώστε ν'αποκατασταθεί η διάταξη που ορίζει ως ανώτερο όριο κτήσης μετοχών το 1/350 του εκάστοτε αριθμού μετοχών.

ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ Α. Ν. Ε. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Στις 5 Απριλίου 1972 ιδρύεται η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρία με την επωνυμία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης.

Σκοπός της εταιρίας είναι:

α) Η αγορά και η εκμετάλλευση πλοίων κατάλληλων για την ασφαλή μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, οχημάτων παντός τύπου προς εξυπηρέτηση των γραμμών συγκοινωνίας της Κρήτης-Πειραιά και των άλλων λιμανιών της επικράτειας.

β) Η συμμετοχή σε άλλες εταιρίες που επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό όπως παραπάνω και η δυνατότητα κοινοπραξίας μαζί τους.

γ) Η συμμετοχή σε άλλες εταιρίες που επιδιώκουν την ίδρυση ή εκμετάλλευση ξενοδοχείων ή άλλης μορφής τουριστικής επιχείρησης.

δ) Η ίδρυση βιομηχανικών ή εμποροβιομηχανικών επιχ/σεων που έχουν σκοπό την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης ή η συμμετοχή σε τέτοιες επιχειρήσεις.

ε) Η αγορά ακινήτων και η απόκτηση μετοχών άλλων ανώνυμων εταιριών για τοποθέτηση ή επένδυση των διαθέσιμων κεφαλαίων της εταιρίας, ή για την εγκατάσταση γραφείων, πρακτορείων και αποθηκών.

- Η εταιρία μπορεί να ιδρύσει υποκαταστήματα, πρακτορεία ή γραφεία σε οποιονδήποτε άλλο δήμο η κοινότητα στην Ελλάδα ή και στο εξωτερικό με απόφαση του Δ. Σ. που θα καθορίζει τα καθήκοντα τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας της και τον τρόπο λειτουργίας της.

- Η διάρκεια της εταιρίας είναι ως την 25η Μαΐου του έτους 2002, μπορεί όμως να παραταθεί ύστερα από τροποποίηση του παρόντος άρθρου.

- Το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας ήταν 40. 000. 000 δρχ. και διαιρείται σε 40. 000 ονομαστικές μετοχές αξίας 1. 000 δρχ.

- Μέτοχοι της εταιρίας μπορούν να γίνουν μόνο οι γεννηθέντες στην Κρήτη ή αυτοί που έχουν εγκατασταθεί στην Κρήτη μόνιμα ή αυτοί που έχουν γεννηθεί από Κρήτες γονείς διαμένουν αλλού. Γίνονται δεκτές ως μέτοχοι της εταιρίας επιστημονικές, επαγγελματικές, γεωργικές, εργατικές και εμπορικές εταιρίες και νομικά πρόσωπα κάθε είδους.

Οι εμπορικές εταιρίες για να γίνουν δεκτές ως μέτοχοι πρέπει να εδρεύουν στην Κρήτη και το κεφάλαιο να ανήκει κατά 60% τουλάχιστον

- Κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα στις γενικές συνελεύσεις. - Η εταιρία διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από 12 μέλη που εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση των μετόχων.

Το ΔΣ είναι δυνατό να αποτελείται από λιγότερα μέλη όχι όμως κάτω από τον αριθμό των 9 μελών. Το ΔΣ συνέρχεται στην έδρα της εταιρίας μια φορά τουλάχιστον κάθε μήνα, ενώ έκτακτο συμβούλιο συγκαλείται όταν ζητηθεί έγγραφα από τρία τουλάχιστον μέλη. Οι αποφάσεις του ΔΣ λαμβάνονται πάντοτε με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των συμβούλων. Τα μέλη του ΔΣ αποφασίζουν για κάθε ζήτημα ακόμα και επί ζητημάτων που τους αφορούν προσωπικά, τότε όμως οι αποφάσεις λαμβάνονται με μυστική ψηφοφορία. Το ΔΣ εκπροσωπεί την εταιρία στις σχέσεις και στις συναλλαγές της ενώπιον των δικαστηρίων και κάθε αρχής ενεργώντας συλλογικά. Αποφασίζει για κάθε πράξη ενεργώντας συλλογικά. Αποφασίζει για κάθε πράξη που αφορά την διοίκηση της εταιρίας, την διαχείριση της περιουσίας της και γενικά την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού.

-Τα τακτικά μέλη του ΔΣ καθώς και τα αναπληρωματικά εκλέγονται από την γενική συνέλευση των μετόχων με μυστική, με ψηφοδέλτιο, ψηφοφορία και με απόλυτη πλειοψηφία των γήφων που παρευρίσκονται ή εκπροσωπούνται στην γενική συνέλευση.

- Σε κάθε τακτική ΓΣ εξέρχονται τα μέλη του ΔΣ που έχουν συμπληρώσει 3ετή θητεία.

Οι εξερχόμενοι σύμβουλοι είναι επανεκλέξιμοι.

- Το ΔΣ βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα αν παρίσταται αυτοπροσώπως σ' αυτό το μισό πλέον ενός των συμβουλών.

Οι αποφάσεις του ΔΣ λαμβάνονται πάντοτε με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των συμβούλων παρόντων και αντιπροσωπευομένων.

- Το ΔΣ μπορεί να διορίσει Γενικό Διευθυντή της εταιρίας και τον αναπληρωτή του πρόσωπα κατάλληλα έστω και αν δεν είναι μέτοχοι της εταιρίας.

Ο γενικός διευθυντής παρίσταται στις συνεδριάσεις του ΔΣ χωρίς γήφο ή προβαίνει στις δέουσες εισηγήσεις για τα θέματα που απασχολούν την εταιρία.

- Η τακτική ΓΣ που συγκαλείται για έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων εκλέγει κάθε χρόνο για τον έλεγχο των βιβλίων της εταιρίας και του ισολογισμού δύο ελεγκτές και ισάριθμους αναπληρωτές κατά προτίμηση πτυχιούχους οικονομικών σχολών που έχουν συμπληρώσει το 30ο έτος της ηλικίας τους.

Τα καθαρά κέρδη διανέμονται ως εξής:

α) Πέντε στα εκατό (5%) ως είκοσι στα εκατό (20%) αφαιρείται για τον σχηματισμό του υποχρεωτικού αποθεματικού κεφαλαίου μέχρι να συμπληρωθεί ποσό ίσο με το 1/3 του εκάστοτε κεφαλαίου. Μετά απ' αυτό η κράτηση παύει να είναι υποχρεωτική.

β) Στη συνέχεια κρατείται το απαιτούμενο ποσό για την καταβολή πρώτου μερίσματος προς 6% το λιγότερο, επί του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί.

γ) από το υπόλοιπο μπορεί να διατεθεί με απόφαση της τακτικής Γενικής συνέλευσης ποσοστό στο προσωπικό της εταιρίας για τις υπηρεσίες αυτού πέρα από τους τακτικούς μισθούς τους.

Το υπόλοιπο που απομένει διατίθεται εξ'ολοκλήρου ή εν μέρει σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού κεφαλαίου ή σε διανομή μερίσματος συμπληρωματικού στους μετόχους ή μεταφέρεται στη νέα χρήση.

- Η πληρωμή του μερίσματος αρχίζει την ημέρα που ορίζεται από την τακτική ΓΣ ή με εξουσιοδότηση αυτής από το ΔΣ μετά την έγκριση του ετήσιου γενικού ισολογισμού.

- Τα μερίσματα που δεν ζητήθηκαν μέσα σε πέντε χρόνια παραγράφονται.

- Η εταιρία λύεται:

α) Με την πάροδο του χρόνου διάρκεια της.

β) Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης

γ) Με κήρυξη της εταιρίας σε κατάσταση πτώχευσης.

Η ΓΣ υπφίζει τους εκκαθαριστές που ασκούν τις αρμοδιότητες και περνούν την δέση του ΔΣ. Οι εκκαθαριστές υποχρεούνται να διενεργήσουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας. Η ΓΣ κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης διατηρεί στο ακέραιο τα δικαιώματα της.

- Οι Αρχικοί μέτοχοι της εταιρίας και τα ιδρυτικά μέλη κατέβαλαν το ποσό των 3. 333. 000δρχ. για την κάλυψη του εταιρικού κεφαλαίου και

ανέλαβαν ο καθένας 3. 333 μετοχές που τις διέθεσαν σ' εκείνους που εκδήλωσαν το ενδιαφέρον να γίνουν μέτοχοι της εταιρίας.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Τα καταστατικά των δυο εταιριών ακολουθώντας τις διατάξεις που ισχύουν για όλα τα καταστατικά των ανώνυμων εταιριών παρουσιάζουν κοινά σημεία όσον αφορά ορισμένες διατάξεις, υπάρχουν όμως μερικές διαφορές, οι οποίες είναι οι εξής:

α) Οι μέτοχοι της ANEK είναι περισσότεροι γύρω στις 6. 000 ενώ των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ γύρω στις 5. 000. Η διαφορά αυτή στον αριθμό των μετοχών οφείλεται στο ύψος κτήσης μετοχών.

Συγκεκριμένα στην ANEK το μετοχικό κεφάλαιο μοιράζεται σε πιο μικρά μερίδια με ανώτατο όριο κτήσης το 1/350 του εκάστοτε συνολικού αριθμού μετοχών. Στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ως ανώτατο όριο κτήσης μετοχών είναι το 1/100 του εταιρικού κεφαλαίου. Έτσι η ANEK δέτει τις βάσεις για το δεσμό των εταιριών λαϊκής βάσης έχοντας μετοχικό κεφάλαιο αποτελούμενο από πολλά και μικρά μερίδια. Από την άλλη μεριά οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ προσπαθούν να βρουν μια μέση λύση μεταξύ του δεσμού της εταιρίας λαϊκής βάσης και της Ανώνυμης Εταιρίας λειτουργώντας με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια ώστε να επιτευχθεί παράλληλα καλύτερη διοίκηση λόγω μικρότερου αριθμού μετόχων.

β) Άλλη διαφορά παρατηρείται στον τρόπο διοίκησης των δύο εταιριών. Στην ANEK το ΔΣ αποτελείται από 15 μέλη από τα οποία τα

4 μέλη είναι διορισμένα ενώ τα υπόλοιπα 11 είναι εκλεγμένα και η θητεία τους είναι τετραετής. Στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ στο ΔΣ αποτελείται από 12 μέλη με τριετή θητεία. Κάθε χρόνο από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας αποχωρούν 4 μέλη που αντικαθίστανται από άλλα αντίστοιχα. Αντίθετα από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ στην ΑΝΕΚ και τα 11 μέλη του ΔΣ μένουν επί μία τετραετία. Έτσι παρατηρείται στις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ μια δημοκρατικότερη διοίκηση απ' αυτή της ΑΝΕΚ.

γ) Μια ακόμη διαφορά υπάρχει στους σκοπούς που έχουν θέσει οι δύο εταιρίες. Στο καταστατικό των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ αναφέρει ότι η εταιρία ενδιαφέρεται να επενδύσει κάποια από τα κεφάλαια της τα διαθέσιμα για την αγορά μετοχών άλλων ανώνυμων εταιριών κάτι για το οποίο δεν φαίνεται να ενδιαφέρεται η ΑΝΕΚ.

δ) Επίσης παρατηρείται διαφορά στην διανομή των κερδών και στον σχηματισμό του τακτικού αποδεματικού .

Στην ΑΝΕΚ κρατείται ποσό 10% από τα καθαρά κέρδη για αποδεματικό και σταματά το σχηματισμό αποδεματικού όταν φθάσει το μισό του εκάστοτε μετοχικού κεφαλαίου. Αντίθετα οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ αφαιρούν ποσό 5% από τα καθαρά κέρδη για τακτικό αποδεματικό και η κράτηση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική όταν φθάσει στο ύψος του 1/3 του εταιρικού κεφαλαίου.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ (ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ)

Οι αδυναμίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εταιρίες λαϊκής βάσης οφείλονται σε αίτια που άλλα είναι ενδογενή και άλλα εξωγενή.

Τα ενδογενή αίτια, δηλαδή αυτά που οφείλονται στις ίδιες τις εταιρίες είναι η έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ, η ανάληψη επενδύσεων χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού, η όχι αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών, η μη πλήρης αποσαφήνιση και εξειδίκευση των επιδιωκόμενων σκοπών και το πρόβλημα της δυναμικής μειοψηφίας. Οι ανεπιθύμητες καταστάσεις που δημιουργούν τα αίτια αυτά μπορούν να βελτιωθούν με την λήψη των κατάλληλων μέτρων κυρίως από τις ίδιες τις εταιρίες.

Τα εξωγενή αίτια, δηλαδή αυτά που οφείλονται σε παράγοντες πέρα από τη δραστηριότητα των ίδιων των εταιριών λαϊκής βάσης είναι η ενεργειακή και η γενικότερη οικονομική κρίση, τα προβλήματα που δημιουργεί η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη κρατική πολιτική ο ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και η έλλειψη της κατάλληλης λιμενικής υποδομής. Οι περισσότερες ανεπιθύμητες καταστάσεις που δημιουργούνται από τα αίτια αυτά δεν μπορούν να βελτιωθούν από τις εταιρίες και απαιτείται λήψη των κατάλληλων μέτρων από το ίδιο το κράτος.

Για το σκοπό αυτό μπορούν να συμβάλλουν οι δύο εταιρίες με τη συντονισμένη επιδίωξη συγκεκριμένων εφικτών μέτρων από την πλευρά του κράτους που θα στηρίζονται σε προηγούμενη συστηματική ανάλυση των προβλημάτων που δημιουργούνται από εξωγενή αίτια.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

ΕΝΔΟΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ

1. Έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ. Ένα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν ορισμένες εταιρίες λαϊκής βάσης είναι η έλλειψη κατάλληλου μάνατζμεντ. Η γενική συνέλευση των μετόχων της κάθε εταιρίας ύστερα από εισήγηση του διοικητικού της συμβουλίου, πρέπει να διορίσει ένα γενικό διευθυντή που να έχει γνώσεις και πείρα πάνω σε οργανωτικά και διοικητικά θέματα και να του παρέχει την αναγκαία εξουσιοδότηση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση. Ο εισηγητικός εξάλλου ρόλος του γενικού διευθυντή είναι βασικός προκειμένου για διοικητικά συμβούλια που συγκροτούνται από πρόσωπα ποικίλης επαγγελματικής προέλευσης.

Το διοικητικό συμβούλιο της κάθε εταιρίας λαϊκής βάσης ύστερα από εμπειριστατωμένη εισήγηση του γενικού της διευθυντή πρέπει να έχει σαν κύριο σκοπό τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων της εταιρίας και την αποδοτική λειτουργία της. Όταν προγραμματίζονται αλλαγές όπως η δημιουργία νέων δρομολογίων ή η κατάργηση ή τροποποίηση ήδη υφισταμένων ή η καθιέρωση εποχικά προσαρμοσμένων τιμών (όταν επιτραπεί) και κυρίως η επέκταση των επενδυτικών δραστηριοτήτων της

εταιρίας η διοίκηση πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει όσο το δυνατό ακριβέστερες εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις τους στα έσοδα και στις δαπάνες της και να μπορεί να εξηγήσει πως οι μεταβολές αυτές θα εξυπηρετήσουν καλύτερα τους σκοπούς της εταιρίας. Ακόμη πρέπει να παρακολουθεί διαρκώς την πορεία της εταιρίας και να διερευνά τη δυνατότητα αποδοτικότερης λειτουργίας της καθώς και τους τρόπους επίτευξής της. Τέλος δεν πρέπει να περιορίζεται στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των σκοπών της εταιρίας στο παρόν αλλά και στο μέλλον.

Οι μέτοχοι των εταιριών εξάλλου πρέπει να γνωρίζουν ότι οι μάνατζμεντ πιθανό να μην είναι όργανα που απλώς εκτελούν τις αποφάσεις τους. Είναι και αυτοί άτομα που έχουν τη δική τους συνάρτηση ευημερίας την οποία προσπαθούν να μεγιστοποιήσουν με τον περιορισμό ότι θα επιτευχθεί ένα κατώτερο ποσό ή ποσοστό κέρδους που κρίνεται ικανοποιητικό από τους μετόχους.

2. Ανάλυση επενδύσεων χωρίς την τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού. Αυτό είναι συνέπεια του ότι κατά την αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων επένδυσης δεν γινόταν η σωστή διερεύνηση, αν θα έπρεπε να αποκτηθεί καινούργιο πλοίο, ποια θα ήταν η μεταφορική του δυναμικότητα σε επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα, τότε θα έπρεπε να δρομολογηθεί και ποια να είναι η συχνότητα των δρομολογίων του. Η τήρηση των βασικών αρχών του προγραμματισμού στην Ανάλυση των επενδύσεων είναι η πολιτική που εφαρμόζουν τώρα οι δύο εταιρίες κάνοντας έρευνα της αγοράς πριν δρομολογήσουν κάποιο πλοίο σε νέα γραμμή.

3. Μη αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Ένα πρόβλημα με μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες είναι η μη αποδοτική αξιοποίηση των δυνατοτήτων παροχής υπηρεσιών ακτοπλοϊκών μεταφορών. Το πρόβλημα αναλύεται σε δύο μέρη:

α) Βελτιστοποίηση των δρομολογίων με τον υπάρχοντα ακτοπλοϊκό στόλο και β) βελτιστοποίηση των δρομολογίων με την πρόβλεψη να εξελιχθεί δυναμικότερα ο ακτοπλοϊκός στόλος. Επειδή η βελτιστοποίηση γίνεται πάντα σε σχέση με επιδιωκόμενους σκοπούς οι μεν ιδιωτικές εταιρίες επιδιώκουν την εκτέλεση των δρομολογίων εκείνων που μεγιστοποιούν το κέρδος τους, οι δύο εταιρίες (ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ) ενδιαφέρονται για την εκτέλεση των δρομολογίων εκείνων που μεγιστοποιούν τη συνάρτηση ευημερίας και που αποτελεί ουσιαστικά συνάρτηση περιορισμένες μεγιστοποίησης τους κέρδους. κατά συνέπεια ένα δρομολόγιο που δε θα εκτελούσε μια ιδιωτική ακτοπλοϊκή επειδή δεν αποδίδει μεγάλα κέρδη είναι δυνατό να εκτελεστεί από μια ακτοπλοϊκή εταιρία λαϊκής βάσης επειδή εξυπηρετεί τους ευρύτερους σκοπούς της.

Όταν όμως πρόκειται να εκτελεστούν δρομολόγια σε μη ιδιωτικοοικονομικά αποδοτικές γραμμές, πρέπει η διοίκηση των εταιριών λαϊκής βάσης να παρέχει στους μετόχους τις λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές συνέπειες για την εταιρία από την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών.

Οι δύο εταιρίες πρέπει να διερευνούν συστηματικά όλες τις δυνατότητες αποδοτικής αξιοποίησης της μεταφορικής δυναμικότητας του στόλου τους. Γενικά συμπεράσματα ότι η εκτέλεση δρομολογίων στην α γραμμή αυξάνει τα έσοδα των εταιριών ή εξυπηρετεί τους σκοπούς τους, δεν είναι επαρκή. Πρέπει ύστερα από σχετική διερεύνηση να προσδιορίζονται όσο το δυνατό ακριβέστερα οι επιπτώσεις κάθε γραμμής στα έσοδα και στις δαπάνες και να παρέχονται πληροφορίες για τον τρόπο με τον οποίο η εκτέλεση δρομολογίων στη γραμμή αυτή θα συμβάλει στην εξυπηρέτηση των σκοπών της εταιρίας και μέχρι ποιο βαθμό, ιδιαίτερα αν συνεπάγεται για την εταιρία καθαρό χρηματικό κόστος.

Το πρόβλημα της βελτιστοποίησης των δρομολογίων δεν μπορεί να επιλυθεί ικανοποιητικά από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες μεμονωμένα. Απαιτείται η κρατική παρέμβαση που πρέπει να εκδηλωθεί στον τομέα αυτό με την εκπόνηση ενός εφικτού προγράμματος ανάπτυξης δρομολογίων. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να αποτελεί τη βάση στην οποία στηρίζεται ο προγραμματισμός κάθε επένδυσης όταν είναι γνωστά εκ των προτέρων τα δρομολόγια μειώνεται και ο κίνδυνος και η αβεβαιότητα των επενδύσεων στον τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

4. Μη πλήρης αποσαφήνιση και εξειδίκευση των επιδιωκόμενων σκοπών. Η αποκλειστική εξέταση των εταιριών λαϊκής βάσης σαν εταιριών στις οποίες παύει η παραδοσιακή διάκριση μεταξύ παραγωγών και καταναλωτών δεν συμβιβάζεται απόλυτα με την πραγματικότητα, γιατί πέρα από τους παραγωγούς καταναλωτές υπάρχει μια μικρή μερίδα

μετοχών που είναι καθαρά παραγωγοί, άτομα δηλαδή που ελάχιστα ή καθόλου δεν χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς, καθώς και μια μεγάλη μερίδα καταναλωτών που δεν είναι μέτοχοι, όπως οι ημεδαποί και αλλοδαποί τουρίστες και ντόπιοι μη μέτοχοι. Για τις δύο αυτές κατηγορίες ισχύει απόλυτα η παραδοσιακή μικροοικονομική θεωρία κατά την οποία οι καταναλωτές επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση της ευημερίας τους και οι παραγωγοί τη μεγιστοποίηση του κέρδους τους.

Παρατηρείται λοιπόν, μια Έλλειψη αποσαφήνισης των αντικειμενικών τους σκοπών, με άλλους από τους μετόχους να τις θεωρούν σαν καθαρά κοινωφελείς. άλλους σαν καθαρά οικονομικές και άλλους σαν κάτι μεταξύ των δύο. Όταν δε υπάρχουν διαφορές ως προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς αντιμετωπίζονται και προβλήματα διοίκησης των εταιριών και αξιολόγησης της πορείας τους.

5. Πρόβλημα δυναμικής μειοψηφίας. Στις δύο παραπάνω εταιρίες που έχουν ευρεία μετοχική βάση, Ένα ποσοστό μετόχων που κατέχει τι 15-20% των μετοχών εκμεταλλεύονται την αδράνεια ή αδιαφορία της πλειοψηφίας. Κατά συνέπεια όταν η εταιρία απομακρυνθεί από τη βάση της και τον έλεγχο που ασκείται από αυτή, τότε και οι *de facto* σκοποί της μεταβάλλονται και ανεπιθύμητες καταστάσεις μπορούν να δημιουργηθούν, όπως η πώληση των μετοχών και η αδιαφορία ανταπόκρισης στην τυχόν επιδιωκόμενη αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

ΕΞΩΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ

1. Ενεργειακή και γενικότερη οικονομική κρίση.

Οι δαπάνες εκμετάλλευσης των πλοίων αυξήθηκαν σημαντικά. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ANEK στην οποία το κόστος εκμετάλλευσης τριών πλοίων της αυξήθηκε μεταξύ 1977 και 1980 κατά 84, 3% δηλαδή κατά μέσο όρο 28, 1% το χρόνο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αύξηση των μισθών των πληρωμάτων για τους οποίους το σύνολο των δαπανών αυξήθηκε κατά 86, 8% στην ίδια περίοδο και στη μεγάλη αύξηση των δαπανών για καύσιμα και λιπαντικά που έφθασε το 99% στην ίδια περίοδο. Πρέπει να τονιστεί ότι η συμμετοχή των μισθών στις συνολικές δαπάνες εκμετάλλευσης των πλοίων έφθανε το 35% και των καυσίμων το 36% το 1980.

Η αύξηση των συνολικών δαπανών για καύσιμα ήταν επακόλουθο της μεγάλης αύξησης των τιμών τους. Η αύξηση των δαπανών για μισθούς οφείλεται στην αύξηση των μισθών των πληρωμάτων. Μεταξύ 1977 και 1981 οι μισθοί αυξήθηκαν κατά 200% περίπου.

Ο συνδυασμός της ταυτόχρονης αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων με τη μείωση της χειμερινής κίνησης των επιβατών υπήρξε μία από τις σοβαρές αιτίες της παραπάνω διαπίστωσης.

2. Προβλήματα που δημιουργεί η μέχρι σήμερα ακολουδούμενη κρατική πολιτική.

3. Εποχικότητα της ζήτησης και καθορισμός ενιαίων τιμών.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ANEK-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ διαθέτουν μονοπωλιακά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς από και προς τα Χανιά ή το Ηράκλειο. Υπάρχει λοιπόν ο κίνδυνος εκμετάλλευσης των καταναλωτών και το Κράτος στην προσπάθειά του να αποτρέψει εκδήλωση της φυσικής τους αυτής τάσης, καθόριζε από παλιά τις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν ενιαία για χειμώνα και καλοκαίρι. Το μέτρο αυτό έχει μεγάλες δυσμενείς επιπτώσεις εξαιτίας της εποχικότητας της ζήτησης υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

4. Ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς.

Ο πραγματικός ή δυνητικός ανταγωνισμός με άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών μεταφοράς έχει τεράστιες συνέπειες στην εξέλιξη της ζήτησης υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς. Ανταγωνισμός με άλλα μέσα μεταφοράς, δηλαδή το αεροπλάνο, παρόλο που δεν μπορεί το τελευταίο να θεωρηθεί υποκατάστατο του πλοίου. Η μεγάλη διαφορά του χρόνου εκτέλεσης της διαδρομής μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου αποτελεί τον πιο σημαντικό παράγοντα που συντελεί στη συνεχώς αυξανόμενη προτίμηση του τελευταίου.

5. Έλλειψη κατάλληλης λιμενικής υποδομής.

Η έλλειψη της κατάλληλης υποδομής στο λιμάνι της Σούδας και του Ηρακλείου συντελεί στην αύξηση του χρόνου εκτέλεσης των δρομολογίων και των κινδύνων ατυχημάτων ιδιαίτερα υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Η έλλειψη λιμενικής υποδομής ευθύνεται για τις

αναξιόπιστες εξυπηρετήσεις το χειμώνα και το μεγαλύτερο χάσιμο του χρόνου για ελιγμούς στα λιμάνια επειδή υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος



Ο Σ Τ Ο



F/B ΔΑΙΔΑΛΟΣ



F/B ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ



F/B ΦΑΙΣΤΟΣ



F/B ΚΝΩΣΟΣ



F/B ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ



RO/RO ΑΓ. ΓΑΛΗΝΗ

Ο Σ Μ Α Σ



F/B ΑΡΙΑΔΝΗ



F/B ΑΡΕΤΟΥΣΑ



F/B ΦΑΙΔΡΑ



F/B ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ



F/B ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ



Παναγιώτης Κασσιώτης
Γενικός Διευθυντής



το κεφάλαιο από εξετάζονται τα βασικά στοιχεία του απολογισμού και των αποτελεσμάτων της χρήσης 1995, με στόχο την καλύτερη πληροφόρηση των μετόχων, για την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών της εταιρείας, τόσο την περιόδου 1995, φρονιά όσο και την τελευταία πενταετία.

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Το σύνολο του ενεργητικού της 31.12.95 ανήλθε στο ποσό των 39.690.940 χιλ.δρχ. Η αύξηση 71,07% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση, προήλθε κυρίως αποκλειστικά από την αύξηση της παγίας περιουσίας της εταιρείας.

Το πάγιο ενεργητικό μαζί με τα έξοδα εγκατάστασης αποτελούν το 87,30% του συνόλου του ενεργητικού, ενώ το κυκλοφορούν και το διαθέσιμο ενεργητικό αποτελούν το 11,12% και 1,52% αντίστοιχα.

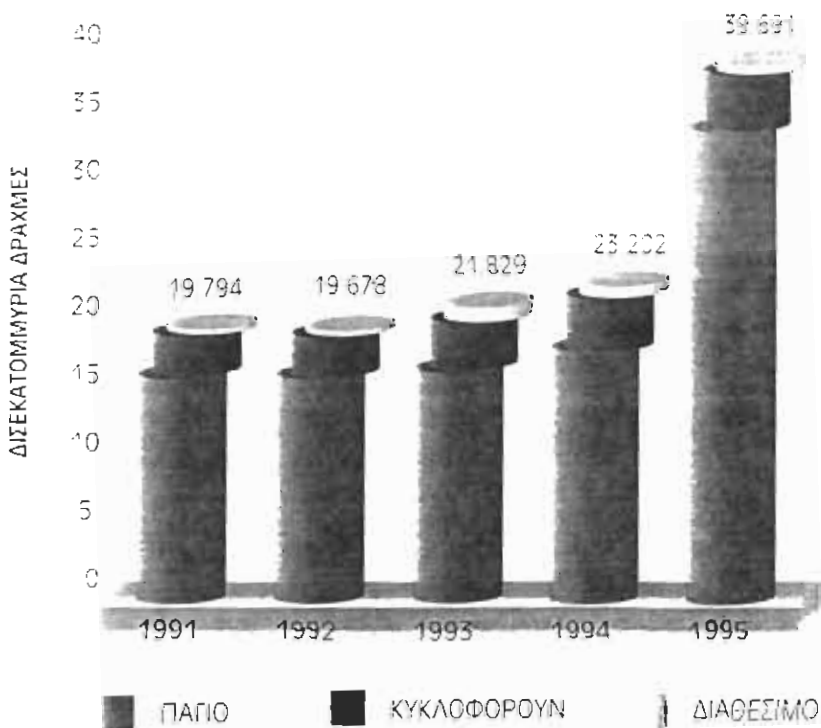
Η παγία περιουσία της εταιρείας σε τρέες κινήσεις αυξήθηκε μέσα στο 1995 κατά 52,97% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην αγορά του F B ΑΡΕΤΟΥΣΑ.

Σήμερα η παγία περιουσία της εταιρείας ελέγχεται σε 50% από κινήσεις των 89,62% σε τρέες κινήσεις και αποτελεί το 89,62% του συνόλου των περιουσιακών της στοιχείων.

Το σύνολο των απαιτήσεων της εταιρείας ανερχόταν σε 2.897.113 χιλ.δρχ., έναντι 2.740.299 χιλ.δρχ. της προηγούμενης χρήσης.

Οι απαιτήσεις σαν ποσοστό των συνολικών εσόδων της εταιρείας ανερχόταν σε 10,13% έναντι 9,50% της προηγούμενης χρήσης.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ 5 ΕΤΩΝ



Η αύξηση των απαιτήσεων κατά 5,7% που σημειώθηκε, προήλθε από την αύξηση των απαιτήσεων κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων, οι οποίες εισπράχθηκαν στην αρχή της χρήσης του 1996.

Τα διαθέσιμα της εταιρείας ανέρχονται σε 602.149 χιλ. δρχ. έναντι 563.286 χιλ. δρχ. το 1994, παρουσιάζοντας αύξηση 6,9%.

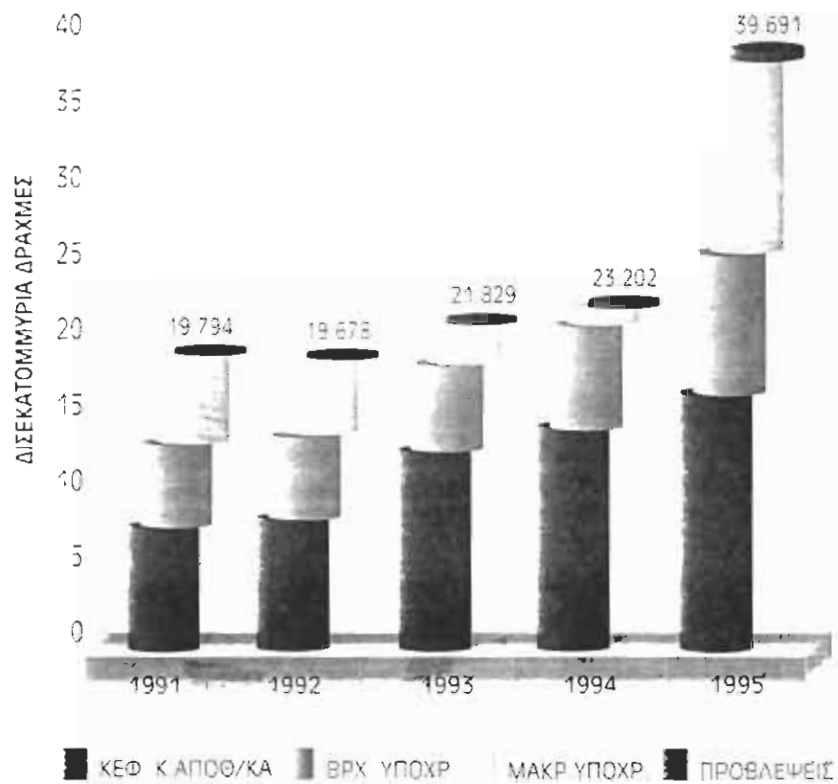
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

Τα ίδια κεφάλαια, που συνθέτουν το μετοχικό κεφάλαιο και τα αποθεματικά της εταιρείας, διαμορφώθηκαν στις 16.892.488 χιλ. δρχ. έναντι 14.631.837 χιλ. δρχ. της περασμένης χρονιάς. Η αύξηση κατά 15,45% που σημειώθηκε, προήλθε κυρίως από την επιχορήγηση της Νορβηγικής Κυβέρνησης, 2 δισεκατομμύρια δρχ., για τη Ναυπήγηση του F B ΑΡΕΤΟΥΣΑ.

Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις διαμορφώθηκαν στις 12.635.722 χιλ. δρχ. έναντι 1.345.415 χιλ.δρχ. της προηγούμενης χρήσης.

Η σημαντική αύξηση των μακροπροθεσμών υποχρεώσεων, οφείλεται στη συνεισφορά νέων Δανείων για την αγορά του F B ΑΡΕΤΟΥΣΑ.

Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν στο ποσό των 9.189.764 χιλ. δρχ. έναντι 6.702.172 χιλ.δρχ. της περασμένης χρονιάς και είναι αυξημένες κατά 37,12%. Η αύξηση αυτή, οφείλεται κυρίως στις δόσεις των τραπεζικών δανείων που είναι πληρωτέες στη χρήση του 1996.

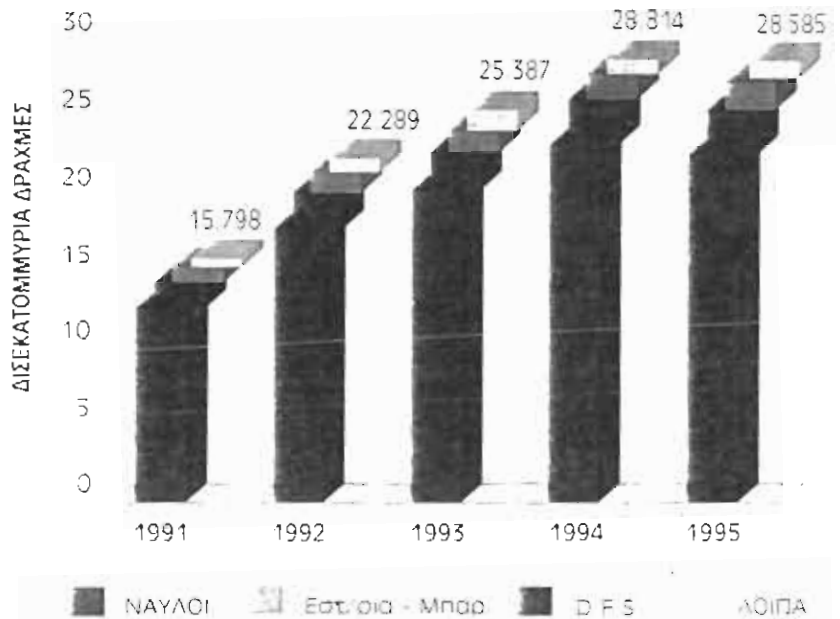


ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ

Συνολικά έσοδα

Τα συνολικά έσοδα από τη δραστηριότητα της εταιρείας ανήλθαν στο ποσό των 28.585.052 χιλ. δρχ. έναντι 28.814.340 χιλ. δρχ. της περασμένης χρονιάς.

**ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ
ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ**

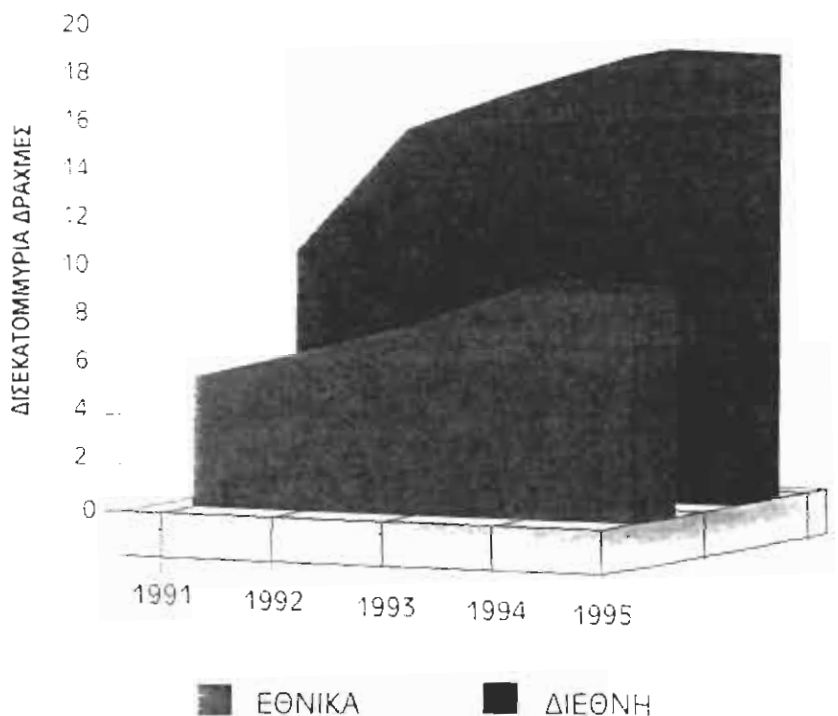


Το σύνολο των εσόδων από ναύλους επιβατικών, Ε.Χ. και φορτηγών αυτοκινητών ανέρχεται σε 22,4 δισεκατομμύρια δρχ. έναντι 23,1 της προηγούμενης χρονιάς παρουσιάζοντας μείωση κατά 3%. ενώ τα έσοδα από εστιατορία - μπιρ μειώθηκαν κατά 0,7%. Αντίθετα τα έσοδα από τα καταστήματα αφορολογητών ειδών (D.F.S.) αυξήθηκαν κατά 11,3%.

Τα έσοδα από ναύλους αποτελούν το 78,5% των συνολικών εσόδων, τα έσοδα από εστιατορία - μπιρ το 10,2%, τα έσοδα από τα καταστήματα αφορολογητών ειδών το 6,3% και τα λοιπά έσοδα το 5%.

Ενδιαφέρον προκαλεί η εξέλιξη της σύνθεσης των εσόδων μας από εθνικά και διεθνή δρομολόγια, όπως παρατηρείται την ένταση του ανταγωνισμού στις γραμμές της Αδριατικής, τα έσοδα από τα διεθνή δρομολόγια συμμετείχαν σε ποσοστό 66% των συνολικών εσόδων των πλοίων, έναντι 85,6% που ήταν το αντίστοιχο ποσοστό της περασμένης χρονιάς.

**ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΣΟΔΩΝ
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΚΩΣ**



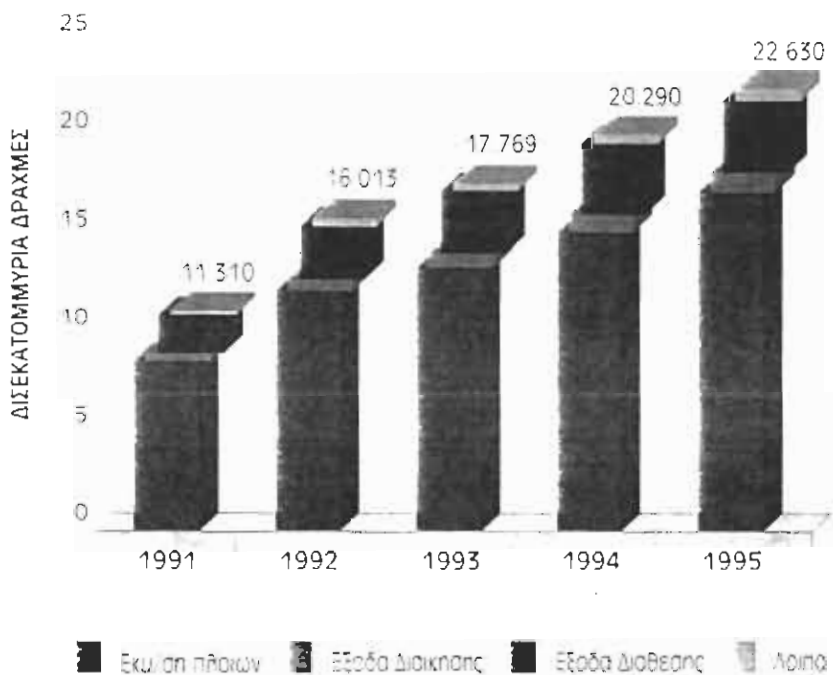
Συνολικά έξοδα

Το σύνολο των δαπανών, πρό τόκων και αποσβέσεων, ανέρχεται στο ποσό των 22.630.862 χιλ. δραχ., έναντι 20.290.798 χιλ. δραχ. της περασμένης χρήσης παρουσιάζοντας αύξηση κατά 11,53%.

Τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων αυξήθηκαν κατά 13% σε σχέση με την περασμένη χρονιά, κυρίως λόγω της παρουσίας του F B ΑΡΕΤΟΥΣΑ και αποτελούν το 60,6% των συνολικών εξόδων.

Επίσης το σύνολο των υπολοίπων εξόδων της εταιρείας, εκτός των αποσβέσεων, σε σχέση με τα συνολικά έσοδα είναι 21,5 % έναντι 18,79% της περασμένης χρονιάς.

Το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, περιλαμβανομένων και των αποσβέσεων, αποτελεί το 75,3% περίπου των συνολικών εξόδων, ενώ τα έξοδα διάθεσης και διοίκησης το 18,9%. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα αποτελούν το 3,3% των εξόδων της εταιρείας και τα λοιπά έξοδα το υπόλοιπο 2,5%.



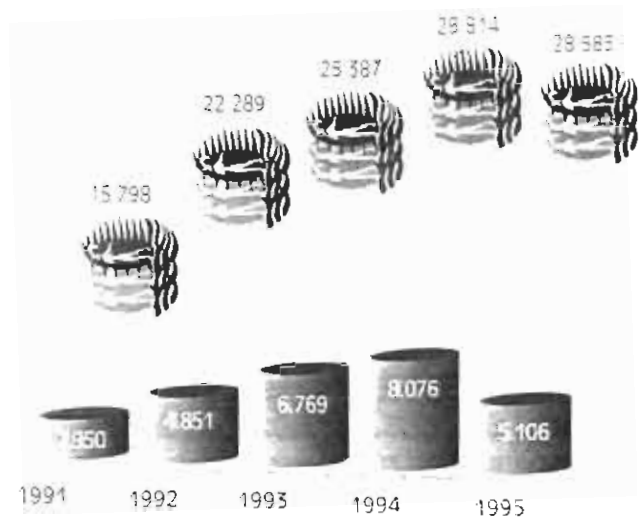
ΔΙΑΔΡΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ
ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ
ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ
ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ

Καθαρά κέρδη

Τα καθαρά κέρδη, πρό αποσβέσεων, ανήλθαν στο ποσό των 5.106.205 χιλ. δραχ., σημειώνοντας μείωση κατά 36,8% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση, ενώ μετά την αφαίρεση των αποσβέσεων διαμορφώθηκαν στις 3.110.174 χιλ. δραχ. έναντι 5.034.699 χιλ. δραχ. το 1994, παρουσιάζοντας μείωση 38,2%.

**ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ
ΚΑΙ ΚΕΡΔΗ
ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΩΝ**

ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ



■ ΣΥΝ. ΕΣΟΔΩΝ ■ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒ.

Το συνολικό ποσό του μερίσματος που προτείνεται να διανεμηθεί στους μετόχους ανέρχεται σε 2.668.200 χιλ. δραχ. έναντι 3.335.250 χιλ. δραχ. της προηγούμενης χρήσης. Η μείωση του προτεινόμενου μερίσματος της χρήσης του '95 σε σχέση με το μερίσμα του '94 είναι 20,7%, έναντι 38,2% που είναι η μείωση των καθαρών κερδών.

Το μερίσμα αυτό αποτελεί το 53,78% των καθαρών κερδών έναντι 56,25% που ήταν το αντίστοιχο ποσοστό της χρήσης 1994.

**ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ
ΚΑΙ ΜΕΡΙΣΜΑ
ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ**

ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΡΑΧΜΕΣ



■ ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ■ ΜΕΡΙΣΜΑ

MINOAN LINES

τώρα και στο

ΑΙΓΑΙΟ

Ε/Β ΕΛ ΓΡΕΚΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΕΠΟΡΑΔΕΣ
ΒΟΛΟΣ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ακτικές, αναχωρήσεις από
ΗΡΑΚΛΕΙΟ για
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ,
ΝΑΞΟ, ΠΑΡΟ,
ΣΥΡΟ, ΤΗΝΟ,
ΒΟΛΟ, ΣΚΙΑΘΟ,
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Ε/Β ΑΡΙΑΔΗ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΚΥΚΛΑΔΕΣ
ΚΡΗΤΗ

ακτικές, αναχωρήσεις από
ΠΕΙΡΑΙΑ
για ΣΥΡΟ,
ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ,
ΑΜΟΡΓΟ,
ΛΕΥΚΗ ΠΑΛΙΑ,
ΣΙΚΙΝΟ,
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ



ΝΕΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΝΕΟΥΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥΣ

ΜΕ

ΣΕΒΑΣΜΟ ΣΤΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΗ

ΚΑΙ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

Ισολογισμός 31

23η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 Δ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

	Ποσα Κλειόμενης Χρήσης 1995 Δρχ.			Ποσα Προηγούμενης Χρήσης 1994 Δρχ.		
	Αξία Κτήσης	Αποσβέσεις	Αναποσβ. αξία	Αξία Κτήσης	Αποσβέσεις	Αναποσβ. αξία
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ						
2. Συναλκτικές Διφορές Δανείων για κτήριες πάγιων στοιχείων	1.273.824.938	930.033.008	343.791.930	912.381.000	623.453.620	288.927.380
	<u>1.273.824.938</u>	<u>930.033.008</u>	<u>343.791.930</u>	<u>912.381.000</u>	<u>623.453.620</u>	<u>288.927.380</u>
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
I. Ανώματες ακινητοποιήσεις						
5. Άλλες ανώματες ακινητοποιήσεις	95.950.000	0	95.950.000	0	0	0
			<u>95.950.000</u>			<u>0</u>
II. Ενώματες ακινητοποιήσεις						
1. Γραμμάτια - Οικοπέδα	235.384.364	0	235.384.364	235.384.364	0	235.384.364
3. Κτίρια & τεχνικά έργα	1.012.156.338	131.938.085	880.218.253	924.718.567	81.330.268	843.388.299
5. Μεταφορικά μέσα	10.113.704	9.149.247	964.457	9.615.399	8.580.722	1.034.677
5α. Πλοία	49.026.657.193	16.724.647.645	32.302.009.548	28.792.915.812	14.873.303.448	11.918.612.364
6. Επιπλα & λοιπές εξοπλισίες	508.335.362	211.970.018	296.365.364	474.194.393	128.189.984	346.004.429
7. Ακίνητες ουσίες υπό εκτέλεση	32.577.227	0	82.577.227	113.388.207	0	113.388.207
Προκαταβολές για αγορά νέου πλοίου	0	0	0	4.708.224.000	0	4.708.224.000
	<u>50.875.724.208</u>	<u>17.077.704.995</u>	<u>33.798.019.213</u>	<u>33.258.440.742</u>	<u>15.091.404.402</u>	<u>5.167.036.340</u>
Σύνολο ακινητοποιήσεων (Γ I + Γ II)			<u>33.893.969.213</u>			<u>5.167.036.340</u>
III. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις						
1. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις			435.000.000			0
7. Άλλες μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			1.630.345			1.630.345
			<u>436.630.345</u>			<u>1.630.345</u>
Σύνολο παγίου ενεργητικού (Γ I + Γ II + Γ III)			<u>34.330.599.558</u>			<u>5.168.666.685</u>
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
I. Αποθεμάτια						
1. Ευπροσώπια			730.227.906			605.846.481
4. Κόσμιμα - Ασημένια			143.876.062			104.071.233
5. Προκαταβολές για ανόδους αποθεμάτων			93.452.682			311.608.760
			<u>967.556.650</u>			<u>1.021.526.474</u>
II. Απαιτήσεις						
1. Προκτόρεια (Πελάτες)			1.361.234.640			1.171.215.963
2. Γραμμάτια εισπρακτέα - Χαρτοφυλάκιο						715.045
3α. Αξίες για εισπράξη - Χαρτοφυλάκιο						
- Έπις Γραμμάτια	933.758.140			1.352.454.033		1.352.454.033
5. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων	177.591.716		1.111.349.856	0		1.36.000.000
10. Επισφάλσεις - Επιδόκινο πελάτες & κρεμαστές	32.515.488		4.515.488	37.636.453		4.799.743
Μείον: Προβλέψεις	28.000.000		219.312.714	32.836.710		175.114.202
11. Χρεώματες διφορές						
12. Λογισμικά διαχειρίσεως προκαταβολών και πατώσεων			3.829.238			0
			<u>2.897.113.145</u>			<u>2.740.298.986</u>
III. Χρεογράφα						
1. Μετοχές	101.337.099			95.194.099		
3. Λοιπά χρεογράφα	50.000.000			50.000.000		
Μείον: Οφειλόμενες δόσεις	151.337.099		148.184.699	145.194.099		145.194.099
	3.152.400			0		
IV. Διαθεσίμα						
1. Ταμείο			10.818.561			18.267.870
2. Ληγμένα τοκομερίδια εισπρακτέα			0			3.500.000
3. Καταθέσεις οψεως & προθεσμίας			591.330.813			541.517.913
			<u>602.149.374</u>			<u>563.285.783</u>
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (Δ I + Δ II + Δ III + Δ IV)			<u>4.615.003.868</u>			<u>4.470.305.352</u>
Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ						
1. Εξόδα επομένων χρήσεων			249.318.671			223.852.409
2. Εξόδα χρηστικής εισπρακτέα			151.728.827			19.923.807
3. Λοιποί μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού			499.502			30.496.226
			<u>401.545.000</u>			<u>274.271.442</u>
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (B + Γ + Δ + Ε)			<u>39.690.940.356</u>			<u>23.202.170.859</u>
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΤΙΚΟΥ						
2. Χρεωστικοί λογ-οισί εγγυησέν και συμπραγματων ασφαλειών	11.498.530.000			11.783.831.922		
4. Λοιποί λογαριασμοί ταξέως	152.659.675	11.651.189.675		0	11.783.831.922	
		<u>11.651.189.675</u>			<u>11.783.831.922</u>	
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ						
1. Στις πλοία της εταιρείας έχουν γραφεί ναυτικές υποθήκες δρχ. 2.497.000.000, DEM 271.800.000, USD 7.000.000, FRF 83.200.000, CHF 4.000.000, ITL 8.520.000.000, σε ασφαλεία τραπεζικών δώσεων υπολοίπων την 31/12/95 σε δρχ. 269.841.349, FRF 7.654.982,19, DEM 59.904.751,28, CHF 443.725,71, ITL 966.890.751 και JPY 2.818.182.115						

Δεκεμβρίου 1995

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1995) Αριθμ. Μ.Α.Ε. 11314 / 70 / Β / 86 / 27

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Ποσα Κλειόμενης Χρήσης 1995 Δρχ.

Ποσα Προηγούμενης Χρήσης 1994 Δρχ.

A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

I. Μετοχικό κεφάλαιο

(6.670.501 μετοχές των 1.000 Δρχ.)

1. Καταβλημένα

6.670.501.000

6.670.501.000

6.670.501.000

6.670.501.000

II. Διαφορά από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο

2.909.561.000

2.909.561.000

2.909.561.000

2.909.561.000

III. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων

3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων παγίου ενεργητικού 3.340.413.875

Μείον:

Αποσβέσεις επιχορηγήσεων επενδύσεων παγίου ενεργητικού

1.098.905.662

2.241.508.213

1.340.000.000

930.355.662

409.644.338

2.241.508.213

409.644.338

IV. Αποθεματικά κεφάλαια

1. Τακτικό αποθεματικό

1.087.411.774

931.903.059

4. Εκτάκτα αποθεματικά

3.711.848.852

3.461.848.852

5. Αφορολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων

4.350.912

4.350.912

4.803.411.538

4.397.902.823

V. Αποτελέσματα εις νέο

Υπολοιπό κερδών χρήσεως εις νέο

267.506.429

244.228.049

267.506.429

244.228.049

Σύνολο ιδίων κεφαλαίων

(AI + AII + AIII + AIV + AV)

16.892.488.180

14.631.837.210

B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ

1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία

347.328.154

303.658.698

2. Λοιπές προβλέψεις

531.711.042

101.218.595

879.039.196

404.877.293

Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

2. Δάνεια τραπεζών

12.635.722.318

1.345.415.315

12.635.722.318

1.345.415.315

II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

1. Προσπένδυτες

612.731.058

575.660.058

3. Τραπεζές Α. Βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων

2.593.209.226

316.314.058

5. Υποχρεώσεις από φόρους - τρέλη

325.047.559

274.495.829

6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί

224.060.924

147.763.598

7. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση

2.098.652.392

1.348.041.094

10. Μερίσματα πληρωτέα

2.803.014.900

3.460.118.730

11. Πιστωτές διαφορά

533.047.679

579.778.528

9.189.763.738

6.702.171.895

Σύνολο υποχρεώσεων

(ΓI + ΓII)

21.825.486.056

8.047.587.210

Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

1. Εξόδα επόμενων χρήσεων

40.050.540

39.670.559

2. Εξόδα χρήσεως δουλεψμένα

53.876.384

78.198.587

93.926.924

117.869.146

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

(A + B + Γ + Δ)

39.690.940.356

23.202.170.859

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΙΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ

2. Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγυημένων και εμπραγματιών ασφαλειών

11.498.530.000

11.783.831.922

4. Λοιποί λογαριασμοί ταξείως

152.659.675

0

11.651.189.675

11.783.831.922

2. Η εταιρεία υπολογίζει κατά πάγια τακτική την πρόβλεψη αποζημίωσης του προσωπικού της για το σύνολο της οφειλούμενης αποζημίωσης λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας. 3. Με βάση τις διατάξεις του Ν. 2065/92 έγινε την 31/12/1992 αναπροσαρμογή της αξίας κτήσεως των γηπέδων, των κτιρίων & των ανειληφθέντων αποσβέσεων των κτιρίων.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ

31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1995

(1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1995)

	Ποσα Κλεισμένης Χρήσης 1995 Δρχ.	Ποσα Προηγούμενης Χρήσης 1994 Δρχ.
I. Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως		
Εσοδα εκμετάλλεσης πλοίων / Κυκλος εργασιων	27.959.617.977	28.160.798.319
Μειον: Κόστος εκμετάλλεσης πλοίων	<u>18.907.032.816</u>	<u>18.076.763.932</u>
Μικτά Αποτελέσματα (κερδη) εκμετάλλεσης	9.052.585.161	10.104.034.387
Πλεον: Άλλα εσοδα εκμεταλλεσης	<u>89.636.369</u>	<u>36.329.319</u>
Συνολο	9.142.221.530	10.190.842.706
Μειον:		
1. Εξοδα διοικητικής λειτουργίας	1.134.292.816	945.775.211
2. Εξοδα λειτουργίας διαθεσης	3.688.436.617	3.632.550.189
4. Εξοδα λειτουργίας παραγωγής μη καταλογιζθέντα (κόστος υποαπασχολήσεως - αδρανείας)	<u>266.620.036</u>	<u>207.877.095</u>
Μέρικα αποτελέσματα (κερδη) εκμ. της	4.052.872.061	5.404.639.211
ΠΛΕΟΝ		
2. Εσοδα χρεογραφιων	8.524.891	-
4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή εσοδα	<u>86.749.834</u>	<u>172.682.204</u>
	95.274.725	172.682.204
ΜΕΙΟΝ		
3. Χαρωστικοί τόκοι & συναφή εξοδα	947.984.780	447.207.446
Όλικα αποτελέσματα (κερδη) εκμ. της	<u>3.300.162.006</u>	<u>5.130.119.969</u>
II. ΠΛΕΟΝ: Έκτακτα Αποτελέσματα		
1. Έκτακτα & ανόργανα εσοδα	341.461.538	245.325.383
2. Έκτακτα κερδη	1.667.797	0
3. Εσοδα προηγούμενων χρήσεων	77.781.000	120.685.027
4. Εσοδα απο προβλεψεις προηγ. χρήσεων	<u>19.612.311</u>	<u>8.021.420</u>
	440.522.646	374.031.830
ΜΕΙΟΝ:		
1. Έκτακτα & ανόργανα εξοδα	454.615.637	331.312.224
2. Έκτακτες ζημιες	18.966.313	12.527.399
3. Εξοδα προηγούμενων χρήσεων	146.060.709	1.11.292.814
4. Προβλεψεις για εκτακτους κινδυνους	<u>10.867.689</u>	<u>14.324.342</u>
Όργανικα & εκτακτα αποτελέσματα (κερδη)	3.110.174.304	5.034.699.020
ΜΕΙΟΝ:		
Συνολο αποσβεσεων παγιων στοιχειων	1.996.031.106	3.041.636.397
ΜΕΙΟΝ:		
Οι απο αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικά κοστος	<u>1.996.031.106</u>	<u>3.041.636.397</u>
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (κερδη) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων	<u>3.110.174.304</u>	<u>5.034.699.020</u>

ΝΑΥΛΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΜΕ Ο.Α. -ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΣΟΥΔΑΣ

1)ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ Ο.Α. - ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΑΙ ΣΟΥΔΑΣ.

Η τιμή του εισιτηρίου διαμορφώνεται ανάλογα με τις διατάξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η τιμή του ναύλου είναι ίδια και για τις δύο εταιρίες όταν εκτελούν την ίδια διαδρομή. Το εισιτήριο του δρομολογίου για Σούδα Πειραιά-Σούδα κοστίζει πιο φθηνά από ότι κοστίζει το εισιτήριο για το δρομολόγιο Ηράκλειο -Πειραιά-Ηράκλειο. Αυτή η διαφορά στην τιμή οφείλεται στο γεγονός ότι η απόσταση Σ-Π-Σ είναι μικρότερη από αυτή της γραμμής Η-Π-Η. Επίσης η τιμή των εισιτηρίων είναι ακριβότερη από τα λιμάνια της Κρήτης προς τον Πειραιά. Υπάρχει διαφορά στον τρόπο που κοστολογούνται τα εισιτήρια των επιβατών, των οχημάτων και των φορτηγών.

1. Διαμόρφωση του εισιτηρίου των επιβατών

	Ηράκλειο - Πειραιά		Πειραιά - Ηράκλειο
Καθορισμός Ναύλος	:X	Καθορισμός Ναύλος:	X
Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς	:110	ΟΛΠ	:110 Λιμενικό
Ταμείο Ηρακλείου	:5%	ΦΠΑ	:6%
Λεμβουχικά	:127		
ΦΠΑ	:6%		

Σύμφωνα με την παραπάνω ανάλυση εμφανίζονται τα εξής στοιχεία:

α) Καθορισμός Ναύλος: Είναι το καθαρό κέρδος της εταιρίας από την πώληση του εισιτηρίου.

β) Ο. Λ. Π. : Είναι το ποσό των 110 δρχ. που λαμβάνει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς από την κάθε ακτοπλοϊκή εταιρία για την συντήρηση του λιμανιού.

γ) Λ. Τ. Η. : Είναι ένα ποσοστό 5% του καθαρού ναύλου το οποίο εισπράττει η ναυτιλιακή εταιρία και το αποδίδει μηνιαία στο αντίστοιχο λιμενικό ταμείο (Ηράκλειο-Σούδας).

δ) Λεμβουχικά: Είναι ένα ποσό που έχουν ασφαλίσει οι λιμενεργάτες. Παλαιότερα επειδή δεν ήταν δυνατό να πλησιάσουν τα καράβια στο λιμάνι λόγω έλλειψης υποδομής οι επιβάτες και τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στην στεριά με μικρές βάρκες με την βοήθεια των λεμβούχων. Τώρα που ενώ δεν υφίστανται αυτή η κατάσταση οι λεμβούχοι εξακολουθούν να παίρνουν αυτό το ποσό σαν αποζημίωση για το διαφυγές τους έργο.

ε) ΦΠΑ: Είναι ένα ποσοστό 6% επί του καθαρού ναύλου, του ΟΛΠ, του ΛΤΗ και των λεμβουχικών.

Όπως προαναφέρθηκε υπάρχει διαφορά τιμής όταν το δρομολόγιο γίνεται από Πειραιά προς Ηράκλειο και αντίστοιχα. Η διαφορά αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι εισφορές για το ΛΤΗ ή ΛΤΣ και τα λεμβουχικά δεν εισπράττονται.

Έχοντας υπ όψιν τις ισχύουσες τιμές του εισιτηρίου της γραμμής Ηράκλειο-Πειραιά και Πειραιά-Ηράκλειο παραθέτουμε το εξής παράδειγμα:

Η - Π		Π - Η	
Ναύλος/fare	3. 800	Ναύλος/fare	3. 800
ΟΛΠ	110	ΟΛΠ	110
Λ. Τ	194	Λ. Τ	
NAT	6	NAT	6
ΛΕΜΒΟΥΧΙΚΑ	127	ΛΕΜΒΟΥΧΙΚΑ	—
ΦΠΑ 6%	260	ΦΠΑ 6%	240
ΣΥΝΟΛΟ/TOTAL	4. 571	ΣΥΝΟΛΟ/TOTAL	4. 230

Οι παραπάνω τιμές αναφέρονται σε ένα εισιτήριο Β δέσεως.

2. Διαμόρφωση του εισιτηρίου των οχημάτων:

Η - Π	Π - Η
Καθαρός Ναύλος	Καθαρός Ναύλος
Λ. Τ. Η.	Ο. Λ. Π
ΦΠΑ 6%	ΦΠΑ 6%

α) Καθαρός Ναύλος : Είναι το καθαρό κέρδος της εταιρίας ανάλογα με τον κυβισμό και το βάρος του οχήματος που μεταφέρεται.

β) Λ. Τ. Η. : ποσοστό 5% επί το Κ. Ν.

γ) ΦΠΑ : 6% επί του Κ. Ν. και του Ο. Λ. Π.

Όταν το δρομολόγιο εκτελείται από Π προς Η και Π προς Σ δεν εισπράττεται κάποιο ποσό για το αντίστοιχο Λ. Τ. αλλά το ποσό των 110 δρχ. για τον ΟΛΠ.

δ) Στα εισιτήρια μερ επιστροφής για τα Ι. Χ. παρέχεται έκπτωση 25%.

3. Διαμόρφωση εισιτηρίου φορτηγών.

Η-Π	Π-Η
Κ. Ν	Κ. Ν.
Λ. Τ. Η. 5%	ΟΛΠ
Λιμενεργατικά 8%	ΦΠΑ 6%
ΦΠΑ 6%	

α) Λιμενεργατικά : Είναι ένα ποσό που αποδίδεται στους λιμενεργάτες για το διαφυγές τους έργο αντίστοιχο με αυτό που λαμβάνουν οι λεμβούχοι.

β) Κατά την διαδρομή Π-Η και Π-Σ ο ΟΛΠ λαμβάνει το ποσό των 63 δρχ. ανά τόνο μικτού βάρους για κάθε φορτηγό που μεταφέρεται.

γ) Εισιτήρια οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων απαλλάσσονται από το δικαίωμα ΟΛΠ.

4. Διαμόρφωση εισιτηρίων δικύκλων,

Υπάρχει δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτων και δικύκλων και από τις δύο εταιρίες. Οι τιμές για τα δίκυκλα είναι οι εξής:

από 50cc μικτός ναύλος 378 δρχ.

από 51-250cc μικτός ναύλος 1. 125 δρχ.

από 251κ'ανωcc " " 1. 506 δρχ.

Η μεταφορά των ποδηλάτων είναι δωρεάν.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Στα παιδικά εισιτήρια υπολογίζεται δικαίωμα ΟΛΠ 55 δρχ.
2. Τα ασφάλιστρα NAT υπολογίζονται 6 δρχ. για τις διαδρομές Πειραιά-Ηράκλειο-Πειραιά και Πειραιά-Σούδα-Πειραιά.
3. Και στις δύο εταιρίες γίνονται εκπτώσεις 60%, 50%, 30%, 25%, και 20%.
4. Η τιμή των εισιτηρίων της ΛΟΥΞ και της Α θέσης διαμορφώνεται ελεύθερα από τις εταιρίες. Υπάρχει όμως ο περιορισμός η τιμή των παραπάνω θέσεων να μην υπερβαίνει το τριπλάσιο της τιμής των εισιτηρίων της Γ θέσης. Εφ' όσον οι εταιρίες δεν περιορίζονται στη διαμόρφωση των εισιτηρίων για τις παραπάνω θέσεις (ΛΟΥΞ, Α ΘΕΣΗ) υπάρχει μια διαφορά περίπου 200δρχ. στα εισιτήρια της ΑΝΕΚ και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για το ίδιο δρομολόγιο.

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΜΕ ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη

Πειραιάς - Κυκλάδες

Η διοίκηση της εταιρίας αξιοποιώντας τις προτάσεις που δεχόταν τα τελευταία χρόνια από τους μετόχους της και βασισμένη στις υπηρεσιακές τεχνικοοικονομικές μελέτες, αποφάσισε, σε χρόνο ιδιαίτερα επίκαιρο να ξεκινήσει τις δύο παραπάνω νέες ακτοπλοϊκές Γραμμές από τις αρχές Απριλίου 1996.

Για την υλοποίηση των δύο νέων γραμμών, η Διοίκηση αποφάσισε να αποσύρει από τις γραμμές της Αδριατικής τα πλοία ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ και ΑΡΙΑΔΝΗ και να τα δρομολογήσει αντίστοιχα στις γραμμές Θεσσαλονίκης και Κυκλάδων.

Η γραμμή της Θεσσαλονίκης ανοίγει νέους ορίζοντες στη διακίνηση των επιβατών και των εμπορευμάτων προς τα νησιά και κυρίως προς τη βόρειο Ελλάδα και τις Βαλκανικές χώρες, ιδιαίτερα δε μετά τις τελευταίες ειρηνευτικές εξελίξεις στο χώρο των Βαλκανίων και εξαιτίας του ρόλου που καλείται να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη στον ευρύτερο χώρο της περιοχής αυτής.

Το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ που εξυπηρετεί τη γραμμή αυτή, προσφέρει στους επιβάτες την ασφάλεια, την ποιότητα και τη συνέπεια που χαρακτηρίζουν τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ. Το δρομολόγιο που ακολουθεί το ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ σε τρία διαφορετικά προγράμματα εβδομαδιαίως είναι:

Ηράκλειο-Σαντορίνη -Πάρος-Ναξος-Συρος-Τήνος-Βόλος-

Σκιάθος-Θεσσαλονίκη

Η δρομολόγηση του ΑΡΙΑΔΝΗ στην περιοχή των Κυκλάδων, μια περιοχή με έντονο ανταγωνισμό και ασυνήθιστες για την εταιρία συνθήκες εκμετάλλευσης με λιμενικές υποδομές που δεν είναι οι καταλληλότερες σε δύσκολες καιρικές συνθήκες ιδιαίτερα για πλοία μεγάλου μεγέθους, επιβάλλει να αντιμετωπιστούν με αισιοδοξία αλλά και με σύνεση, ιδιαίτερα μετά το ατυχές του ΠΟΣΕΙΔΩΝ EXPRESS την παρουσία των πλοίων της εταιρίας στο χώρο αυτό.

Προέχει η ασφάλεια των επιβατών, των πληρωμάτων και των πλοίων αξίες που δεν διακινδυνεύονται στο βωμό του κέρδους ή της όποιας άλλης σκοπιμότητας.

Οι κάτοικοι των νησιών των Κυκλάδων υποδέχτηκαν με ιδιαίτερο ενθουσιασμό το ξεκίνημα της γραμμής αυτής δείχνοντας μεγάλη προτίμηση στο ΑΡΙΑΔΝΗ, στις υπηρεσίες, στη συνέπεια και στην ασφάλεια που χαρακτηρίζουν και διαφοροποιούν την εταιρία έναντι των άλλων εταιριών.

Το ΑΡΙΑΔΝΗ ακολουθεί ένα πρόγραμμα 6 διαφορετικών εβδομαδιαίων δρομολογίων συνδέοντας τον Πειραιά με 8 νησιά των Κυκλάδων, Πάρο, Νάξο, Ιο, Σαντορίνη, Σύρο, Σίκινο, Αμοργό και Αστυπάλαια.

Με την δρομολόγηση του ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ στη γραμμή της Θεσσαλονίκης και του ΑΡΙΑΔΝΗ στη γραμμή των Κυκλάδων, ενισχύεται η παρουσία της εταιρίας στον Ελληνικό ακτοπλοϊκό χώρο και με το νέο πλέγμα των δρομολογίων που δημιουργούμε, συντελούμε στην

προώθηση και περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού και των εμπορευματικών μεταφορών της Κρήτης με τη νησιωτική, κεντρική και τη Βόρεια Ελλάδα.

Τα πρώτα στοιχεία της κίνησης που παρουσιάζουν οι δύο νέες γραμμές, είναι μέσα στις προβλέψεις της εταιρίας και επιβεβαιώνουν την αισιοδοξία της.

ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

από την ανάλυση των μέχρι πρόσφατα στοιχείων της κίνησης και των ναύλων της κοινοπραξίας σε σύγκριση με το αντίστοιχο περυσινό διάστημα προκύπτουν τα ακόλουθα στοιχεία:

	1/1-14/4/96	1/1-14/4/95	Μεταβολή
Επιβάτες	45. 255	36. 826	+23%
Οχήματα Ι. Χ.	12. 086	13. 271	-9%
Φορτηγά αυτοκίνητα	18. 482	12. 238	+51%
Πραγμ/ντες ναύλοι	3. 760. 415. 200	3. 114. 638. 915	+20,70%

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα παραπάνω στοιχεία είναι πολύ ενθαρρυντικά και προμηνύουν ότι η φετινή χρονιά, παρά το ότι δεν αναμένεται αύξηση του τουρισμού στη χώρα μας, θα δώσει ικανοποιητικότερα οικονομικά αποτελέσματα στην Κοινοπραξία και στην εταιρία.

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΕΤΟΥΣ 1996

Η μέχρι σήμερα πορεία των κρατήσεων της Ελληνικής, αλλά κυρίως της Ευρωπαϊκής αγοράς, όπως καταγράφεται στο κέντρο των κρατήσεων της Κοινοπραξίας, δημιουργεί αισιοδοξία για την εξέλιξη του μεταφορικού έργου την παρούσα χρονιά.

Η Γερμανική αγορά, που αποτελεί σημαντική Ευρωπαϊκή τουριστική πελατεία της χώρας μας παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, λόγω της αύξησης της ανεργίας και της μείωσης των εισοδημάτων, που προέρχεται από την επιβάρυνση των ασφαλιστικών εισφορών και την αύξηση της φορολογίας, παρουσιάζει σημεία ελαφράς ανάκαμψης και αυτή η θετική εξέλιξη προέρχεται από τα στοιχεία των μεγάλων τουριστικών εκθέσεων.

Την καλή πορεία του 1996 ενίσχυσε και η πολύ καλή υποδοχή του νέου πλοίου ΑΡΕΤΟΥΣΑ και τα σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα της εκμετάλλευσής του, ιδιαίτερα από την περίοδο που το πλοίο πραγματοποιεί 3 δρομολόγια τη βδομάδα στην κατευθείαν γραμμή ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΑ.

MINOAN CHANGE

Η ίδρυση της θυγατρικής Εταιρίας MINOAN CHANGE Α. Ε. ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΗΡΙΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ έχει σαν σκοπό την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των ήδη λειτουργούντων ανταλλακτηρίων συναλλάγματος στα πλοία της εταιρίας καθώς και την επέκταση των δραστηριοτήτων της στην ξηρά.

Σύμφωνα με το καταστατικό της Εταιρίας, επιτρέπεται πλέον όχι μόνο η αγορά αλλά και η πώληση συναλλάγματος εντός των πλοίων, στοιχείο που θα ενισχύσει τα κέρδη και παράλληλα θα προσφέρει νέες υπηρεσίες στους επιβάτες.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μετά την έγκριση της τράπεζας της Ελλάδος ιδρύθηκε η εταιρία με Μετοχικό Κεφάλαιο ύψους 150 εκατομμυρίων δραχμών.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τη χρονιά που πέρασε, τα κέρδη από τη δραστηριότητα των ανταλλακτηρίων των πλοίων του εξωτερικού, ανήλθαν σε 57 εκατομμύρια δραχμές περίπου, σε σύνολο συναλλαγών 1, 9 δισεκατομμύρια δραχμές περίπου.

FORTHNET A. E.

Η παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης είναι ο στόχος της νέας Εταιρίας που ίδρυσαν οι ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από κοινού με το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Ερευνάς.

Η επωνυμία της εταιρίας αυτής είναι ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ με διακριτικό τίτλο FORTHNET A. E.

Σκοπός της Εταιρίας είναι:

- η παροχή προς το κοινό τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία.

- Η παροχή υπηρεσιών συμβούλου, καθώς και η εκπόνηση μελετών και η υλοποίηση έργων σε θέματα επικοινωνιών.

- η προώθηση της σύνδεσης με το διεθνές δίκτυο πληροφοριών Internet.

- η εισαγωγή, εμπορία, κατασκευή, εγκατάσταση και συντήρηση τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού.

- η εκπαίδευση και συναφείς δραστηριότητες που έχουν σχέση με υπηρεσίες πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.

Στο 7μελές Διοικητικό της Συμβούλιο η εταιρία εκπροσωπείται με δύο μέλη εκ των οποίων ο κ. Κ. Κληρονόμος κατέχει τη θέση του Προέδρου και ο κ. Ι. Σμπώκος είναι μέλος.

Η FORTHNET, ιδιαίτερα μετά την πλήρη απελευθέρωση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της τηλεπληροφορικής, έχοντας ως δεδομένο, τη συμμετοχή του I. T. E. που ανήκει στα καλύτερα ερευνητικά ιδρύματα της Ευρώπης τη ραγδαία εξέλιξη των τεχνολογιών στον τομέα των επικοινωνιών, καθώς και τη στρατηγική θέση της Ελλάδας στο χώρο των Βαλκανίων.

Στην FORTHNET Α. Ε. η εταιρία των Μινωικών Γραμμών συμμετέχει με ποσοστό συμμετοχής 40% (100 εκατομμύρια δρχ).

ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΠΟΙΟΤΗΤΑ - ΜΗΧΑΝΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Οι προσπάθειες της Διοίκησης για βελτίωση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών, της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων και

της απόδοσης του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρίας συνεχίστηκαν και τη χρονιά που πέρασε.

Οργάνωση και ανθρώπινο δυναμικό

Στα πλαίσια της προσπάθειας της διαρκούς εκπαίδευσης και ανάδειξης του ανθρώπινου παράγοντα, συνεχίστηκε και κατά τη διάρκεια της περασμένης χρονιάς, ένα εκτεταμένο πρόγραμμα επιμόρφωσης του προσωπικού ζηράς σε θέματα ποιότητας στη παροχή υπηρεσιών και σε σύγχρονα χρηματοοικονομικά θέματα.

Επίσης στα πλαίσια του περαιτέρω εκσυγχρονισμού της οργάνωσης και των συστημάτων διοίκησης του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρίας, ξεκίνησε ειδική μελέτη με σκοπό την εκ νέου περιγραφή των θέσεων εργασίας, τη δημιουργία ενός συστήματος αξιολόγησης της απόδοσης, καθώς επίσης και τη σύνδεση της αμοιβής με την παραγωγικότητα.

Στην παραπάνω μελέτη συμμετέχει, ως εξωτερικός συνεργάτης της Διοίκησης, η διεθνώς γνωστή εταιρία σε θέματα διοίκησης προσωπικού Hay Management Consultants. Το όλο έργο ολοκληρώθηκε στο τέλος του 1996 και ξεκίνησε άμεσα η υλοποίηση του. Ποιότητα Υπηρεσιών

Η διαρκής αναζήτηση, για βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών επί των πλοίων και ειδικότερα στον τομέα της εκμετάλλευσης των εστιατορίων και μπαρ οδήγησε στη δημιουργία της θέσης του Food & Beverage Control Manager (F & B Manager) σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα στα μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα και στην πρόσληψη ειδικού στελέχους στον τομέα αυτό. Με την θέση αυτή συντελούν στην

καταγραφή και εφαρμογή διαδικασιών ποιότητας αλλά και στην αποδοτικότερη εκμετάλλευση των εστιατορίων και μπαρ που λειτουργούν στα πλοία.

Μηχανοργάνωση

Στα πλαίσια της οργάνωσης της εταιρίας εντάσσεται και το πληροφοριακό σύστημα τόσο στη ξηρά όσο και στα πλοία. Ήδη έχουν μηχανογραφηθεί πλήρως οι παραγωγικές μονάδες δηλαδή έχουν συνδεθεί on line όλα τα πρακτορεία και οι νέοι ναυτικοί λιμενικοί πράκτορες καθώς επίσης και ορισμένοι μεμονωμένοι πράκτορες-μεγάλοι παραγωγοί-στις περιοχές τη Κρήτης των Αθηνών και του Πειραιά, όπου έχουν την δυνατότητα για on line κρατήσεις και έκδοσης εισιτηρίων.

Στόχος για την εταιρία είναι να ολοκληρωθεί η υποδομή του πληροφοριακού συστήματος, για την ολοκληρωμένη μηχανοργάνωση ενός πλοίου πιλότου (προγράμματα επιβίβασης, τροφαποθηκών, εισπράξεων-πληρωμών, λογιστικής παρακολουθήσεις και on line σύνδεση με την ξηρά) προκειμένου να εξασφαλιστεί η ταχύτερη και έγκαιρη διοικητική πληροφόρηση από τα πλοία στην ξηρά. από φέτος θα ξεκινήσει και η μηχανοργάνωση για τα υπόλοιπα πλοία.

Ταυτόχρονα, έχουν συνδεθεί με το δίκτυο του Forthnet, όπου αυτή τη στιγμή η συγκεκριμένη σύνδεση χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο δίκτυο πληροφοριών του Internet, ενώ παράλληλα γίνονται έρευνες για τη δυνατότητα ενεργοποίησης του συστήματος των κρατήσεων απευθείας μέσω Internet.

Τέλος σημειώνομε ότι καταβάλλεται μόνιμη και διαρκής προσπάθεια για την περαιτέρω αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος της εταιρίας, στα πλαίσια των απαιτήσεων που επιβάλλουν οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (ISM Code)

Είναι ήδη γνωστές οι ευαισθησίες από τις οποίες διακατέχεται η εταιρία σε θέματα σχεδιασμού, κατασκευών κατάλληλου εξοπλισμού, ορθολογικής συντήρησης των πλοίων της και στελέχωσης τους με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός υιοθέτησε το Διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που έγινε αποδεκτός και με υποχρεωτική εφαρμογή από 1/7/96 από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η εταιρία ανταποκρίθηκε άμεσα και ήδη οδεύει και προς την τυπική εφαρμογή των απαιτήσεων του ISM Code, προκειμένου να εφοδιαστεί από την αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ με τα νέα πιστοποιητικά ασφαλούς διοίκησης των πλοίων της.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ-ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Η εταιρία των Μινωικών Γραμμών πιστεύει ότι η συνεισφορά στον κοινωνικό χώρο και στον πολιτισμό αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας της.

Στο μέτρο που τα οικονομικά στοιχεία της εταιρίας το επιτρέπουν ενισχύουν τις κοινωνικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις που αποσκοπούν στην διατήρηση και διάδοση της πολιτιστικής κληρονομιάς και στη βελτίωση των συνθηκών για μια περισσότερο ανθρώπινη κοινωνία.

Στα πλαίσια αυτής της επιχειρηματικής φιλοσοφίας η εταιρία ενίσχυσε και τη χρονιά που πέρασε ορισμένα ιδρύματα κοινωνικού και ανθρωπιστικού χαρακτήρα και συνεισέφερε με διάφορους τρόπους σε αρκετές πολιτιστικές, αθλητικές και κοινωνικές εκδηλώσεις.

Ιδιαίτερα καταγράφουμε την απόφαση της Διοίκησης να διαθέσει το ποσό των 3 εκατομμυρίων δραχμών αντί για δώρα δημοσίων σχέσεων, προκειμένου να ενισχύσει τα σημαντικότερα φιλανθρωπικά σωματεία του νομού Ηρακλείου, με έμφαση στους κοινωνικούς φορείς που ασχολούνται με την προστασία των παιδιών με ειδικές ανάγκες.

Η αναγγελία της χορηγίας αυτής, έγινε στα πλαίσια ειδικής εκδήλωσης, που οργανώθηκε στα Κεντρικά γραφεία της εταιρίας στο Ηράκλειο τα περασμένα Χριστούγεννα.

Μεταξύ των σημαντικών χορηγιών συγκαταλέγονται και οι ακόλουθες:

- του Πε. Πα. Γ. Ν. Η. για το ερευνητικό πρόγραμμα κατά του καρκίνου,
- του Η' Κρητολογικού Συνεδρίου,
- του δεύτερου διεθνούς Συνεδρίου Ξεναγών,
- του Συνεδρίου "Ελληνικές ακτές και θάλασσες του 2000,

- του Πανελληνίου Συνεδρίου «Ορθοδοξία και Φυσικές Επιστήμες»,
- των εκδηλώσεων εορτασμού των 100 χρόνων από την ενδρόνιση του Ιερού Ναού του Αγίου Μηνά, κ. α. Ενισχύθηκαν, ακόμη αρκετές αξιόλογες αθλητικές κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες διαφόρων συλλόγων και φορέων του νησιού μας, με αποκορύφωμα την αποκλειστική χορηγία της παράστασης του θεσσαλικού θεάτρου με το έργο «Ο Γάμος» στα πλαίσια του πολιτιστικού καλοκαιρινού Φεστιβάλ του Δήμου Ηρακλείου.

Η εταιρία συνέχισε επίσης, για τρίτη συνεχής χρονιά, την καμπάνια υποστήριξης των δραστηριοτήτων του "Συλλόγου Μελέτης και Προστασίας Μεσογειακής φώκιας", μέσω της χορηγίας εκτύπωσης των ενημερωτικών φυλλαδίων του συλλόγου αυτού και μέσω των ειδικών κουμπάρδων που υπάρχουν στα πλοία της εταιρίας, για την συλλογή εισφορών των επιβατών.

Συνεχίστηκε εξάλλου, για μια ακόμα χρονιά η υποστήριξη των κέντρων ΚΕ. Σ. Α. Ν. και Κ. Ε. Θ. Ε. Α του Δήμου Ηρακλείου , για το πρόγραμμα πρόληψης ναρκωτικών με την ανάληψη της χορηγίας για την εκτύπωση των ενημερωτικών τους φυλλαδίων. Επίσης συνεχίστηκε η ενημερωτική εκστρατεία για την καθαριότητα των ακτών και τη διαφύλαξη του θαλασσιού περιβάλλοντος σε συνεργασία με τη HELMEPA (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος)

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Οι μέτοχοι της εταιρίας καλούνται για άλλη μια φορά να ενισχύσουν τα επενδυτικά προγράμματα της εταιρίας και να υποστηρίξουν την προσπάθεια της να διατηρήσει και να επεκτείνει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στο χώρο της ακτοπλοϊκής ναυτιλίας.

Η ίδια συμμετοχή της εταιρίας, προβλέπεται να καλύψει το 40% της νέας επένδυσης και ανέρχεται σε 10, 5 δισεκατομμύρια δραχμές. Το ποσό αυτό θα προέλθει κατά το 50% από την προτεινόμενη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και κατά το υπόλοιπο 50% όπως έχουμε παραπάνω αναφέρει από την πώληση δύο εκ των παλαιών πλοίων της εταιρίας.

Με το προτεινόμενο χρηματοδοτικό σχήμα, για την κάλυψη της επένδυσης, δεν θα διαταραχτεί η ισορροπία των οικονομικών μεγεθών της εταιρίας και όπως προκύπτει από τις σχετικές υπηρεσιακές μελέτες, το τραπεζικό δάνειο που θα συναφθεί θα εξυπηρετείται απρόσκοπτα από τις εισπράξεις και τα οικονομικά αποτελέσματα του πλοίου.

Η πρόταση της διοίκησης για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, έχει ως εξής:

α) έκδοση 1. 334. 100 μετοχών, που θα προέλθουν από την κεφαλοποίηση ενός μέρους του αποθεματικού από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο και διανομή τους δωρεάν στους μετόχους με αναλογία 1 νέα μετοχή ανά 5 παλιές.

β) έκδοση 1. 143. 514 μετοχών, που θα διατεθούν με δικαίωμα προτίμησης στους παλιούς μετόχους με αναλογία 1 νέα μετοχή ανά 7 παλιές, στην προνομιακή τιμή των 4. 500 δραχμές η μία.

Στην αύξηση αυτή θα συμμετέχουν και οι δωρεάν μετοχές που θα προκύβουν από την κεφαλαιοποίηση του αποθεματικού από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο.

Η διοίκηση της εταιρίας διαβεβαιώνει ότι το ατομικό συμφέρον των μετόχων, αλλά και το γενικότερο συμφέρον της εταιρίας, υπαγορεύει και επιβάλλει τη συμμετοχή των μετόχων στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΘΕΜΑΤΑ-CABOTAGE

Η Εταιρία όπως είπαμε, εξυπηρετεί με τα πλοία της τακτικές γραμμές της ακτοπλοΐας της χώρας και γραμμές μεταξύ Ελλάδας και εξωτερικού (Ιταλίας). Η ένταξη καθενός πλοίου στην οικεία γραμμή γίνεται μετά από άδεια της Διοίκησης (έγκριση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά γνώμη της γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών-άρθρο 171 παρ. 4 Κωδ. Δημοσίου Ναυτιλιακού Δικαίου, άρθρο 18 Π. Δ. 684/74) που χαρακτηρίζεται σαν άδεια σκοπιμότητας.

Έτσι, με την παρέμβαση της Διοίκησης δίνεται προστασία στην Εταιρία και οποιαδήποτε άλλη παρόμοιας δραστηριότητας Εταιρία απέναντι στο ενδεχόμενο άκρατο και καταστρεπτικό πιθανώς ανταγωνισμό στο εσωτερικό της χώρας από αδρόα δρομολόγηση πλοίων στην γραμμή, χωρίς να υπάρχει εμφανής ανάγκη ή χρησιμότητα.

Εξάλλου στην ακτοπλοΐα απέναντι των αλλοδαπών υπάρχει το καθεστώς προστασίας-CABOTAGE, δηλαδή καθεστώς αποκλειστικής χρησιμοποίησης εθνικών μεταφορικών μέσων στις ακτοπλοϊκές γραμμές

το οποίο παρόλο ότι έρχεται σε αντίθεση βεβαίως με τους καθιερωμένους κανόνες ελεύθερης αγοράς στο χώρο της ΕΟΚ εξακολουθεί να υπάρχει και οι σχετικές μεταξύ των αρμοδίων οργάνων της ΕΟΚ συζητήσεις για το ενδεχόμενο της άρσης του, δεν έχουν καταλήξει μέχρι σήμερα σε συγκεκριμένες λύσεις.

Πρόσφατα η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με έκθεση της και Σχέδιο Κανονισμού, τα οποία υιοθέτησε με μεγάλη πλειοψηφία η ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου πρότεινε βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής Ναυτιλίας (αναφέρεται γενικά στη ναυτιλία και όχι μόνο στην εκμετάλλευση των εθνικών ακτοπλοϊκών γραμμών με τη θέσπιση Κοινοτικού Νηολογίου και προαιρετική εναρμόνιση των κοινοτικών συστημάτων ναυτιλίας μέσω νηολογήσεως τους σ' αυτό.

Η ίδια Επιτροπή με την ίδια εισήγησή της παρέχει στα Κράτη-Μέλη την ευχέρεια να διατηρήσουν το CABOTAGE, τόσο στη συγκοινωνιακή ακτοπλοία επιβατών εμπορευμάτων μεταξύ νησιών ηπειρωτικής χώρας και νησιών μεταξύ τους όσο και στις κρουαζιέρες για λόγους κοινωνικούς, περιφερειακούς, εθνικής ασφαλείας κλπ. Σημειώνουμε ότι σύμφωνα με το άρθρο 75 της όταν συντρέχουν οι λόγοι αυτοί οι αποφάσεις για την άρση του προνομίου ενός Κράτους-Μέλους λαμβάνεται ομόφωνα.

Τελικά η επιτροπή δίνει εντολή στην COMMISSION να συντάξει μελέτη για τις επιπτώσεις από την άρση του CABOTAGE δεδομένου ότι η απόφαση του Ευρωκοινοβουλίου έχει μόνο γνωμοδοτικό χαρακτήρα.

(δεν πρέπει πάντως να αγνοείται το κύρος και η ηθική βαρύτητα των απόψεών του στη λήψη τελικών αποφάσεων από τα εκτελεστικά όργανα της Κοινότητας).

Για το προβλεπτό μέλλον, όσο αφορά τη διατήρηση ή άρση του CABOTAGE έγκυροι ναυτιλιακοί παρατηρητές πιστεύουν ότι θα πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ ακτοπλοΐας τακτικών γραμμών και τουριστικής ακτοπλοΐας και ότι για μεν την πρώτη φορά μπορεί να γίνει αποδεκτή η άποψη να παραμείνει υπό εθνικό έλεγχο, πράγμα όμως πολύ δύσκολο στον τουριστικό τομέα όπου υπάρχουν κοινοτικά συμφέροντα και αναμένεται να ασκήσουν πιέσεις οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές για την απελευθέρωση της αγοράς.

ΙΔΡΥΣΗ ΘΥΓΑΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Για τη περίπτωση σύστασης θυγατρικής εταιρείας η οποία θα αναλάμβανε την εκτέλεση όλου ή ενός μέρους του επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας σημειώνουμε τα εξής:

α) υπάρχει πρόβλεψη στο Καταστατικό στο άρθρο για το σκοπό η συμμετοχή της Εταιρίας σε υφιστάμενες Εταιρίες και με κοινοπραξία με άλλες για την εκπλήρωση του εταιρικού σκοπού, όπως επίσης για την ίδρυση εμπορικών και εμποροβιομηχανικών εταιριών. Θα χρειαστεί τροποποίηση που να διευκρινίζει το γράμμα και να συμπληρώσει τη διάταξη και να καθιστά τη σχετική πρόβλεψη.

Η τροποποίηση-συμπλήρωση αυτή του καταστατικού πρέπει να συνδυαστεί και με την παροχή εξουσίας στο Διοικητικό Συμβούλιο μόνο

ή μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να παρέχει η μητρική εταιρία στήριξη στη θυγατρική με οποιαδήποτε μορφή και δη με την παροχή εγγυήσεων υπέρ αυτής.

β)Θα πρέπει να υπάρχει ανάλογη πρόνοια και στις διατάξεις του Καταστατικού της υπό σύσταση θυγατρικής εταιρίας, ώστε και οι δύο να λειτουργούν ως αδελφών συμφερόντων εταιρίες.

γ)Προκειμένου για την εισαγωγή των μετοχών της νεοσύστατης αυτής εταιρίας στο χρηματιστήριο, ο νόμος προβλέπει όλως εξαιρετικώς, κατά παρέκκλιση από τις βασικές προϋποθέσεις, ως δυνατή την εισαγωγή των μετοχών στο χρηματιστήριο εφόσον "μια τοιαύτη παρέκκλιση είναι προς το συμφέρον της εταιρίας ή των επενδυτών και υφίσταται η βεβαιότητα ότι οι επενδυτές διαδέτουν τις απαραίτητες πληροφορίες, ώστε να σχηματίσουν σαφή γνώμη για την Εταιρία και τις μετοχές, των οποίων ζητείται η εισαγωγή στο χρηματιστήριο Αξιών". Στην περίπτωση αυτή η απόφαση για εισαγωγή λαμβάνεται από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς μετά από εισήγηση της Διοίκησης του Χρηματιστηρίου.

Έτσι απόκειται πάντοτε η κρίση, στάθμιση και απόφαση για την εισαγωγή των μετοχών στο Χρηματιστήριο στη Διοίκηση του Χρηματιστηρίου και την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς που ουσιαστικά είναι ελεύθερη ν'αποφασίσει (έχουμε καθαρά διοικητικό σύστημα όχι μικτό: Διοικητικό αλλά και Κανονιστικό όπως για τη σύσταση της Ανώνυμης Εταιρίας-η απόφαση προσβάλλεται μόνο στο Συμβούλιο Επικρατείας, σύμφωνα με ρητή διάταξη του νόμου και αυτό ισχύει για κάθε απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς).

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. 1 Πιστεύουμε ότι η προβλεπόμενη επενδυτική δραστηριότητα των Μινωικών Γραμμών, το μέγεθος της εταιρίας και η μετοχική της σύνδεση, δημιουργούν προβληματισμούς και ερεθίσματα για το δεσμικό πλαίσιο της εταιρίας και τη μελλοντική του μορφή.

1. 2 Θα πρέπει λοιπόν να μελετηθεί το δεσμικό πλαίσιο της εταιρίας των Μινωικών Γραμμών και οι δυνατότητες που παρουσιάζονται ενόψει του νέου επενδυτικού σχεδίου της εταιρίας.

Για το σκοπό αυτό κατά την άποψη μας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παρακάτω παράγοντες:

- α) Επενδυτικό σχέδιο των Μινωικών Γραμμών
- β) Υφιστάμενη συμμετοχική σύνδεση και ιδιαιτερότητες της
- γ) Απελευθέρωση αγοράς ενόψει της Ενιαίας Αγοράς (ΕΟΚ)

1. 3 Ειδικότερα για την υλοποίηση του έργου αυτού θα πρέπει να μελετηθούν και να αναλυθούν τα ακόλουθα:

- α) Αποτύπωση υφιστάμενου δεσμικού πλαισίου
- β) Προτάσεις εναλλακτικών επιλογών για την αναδιάρθρωση του δεσμικού πλαισίου ενόψει του επενδυτικού σχεδίου

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Αντληση κεφαλαίων

Τόσο από την έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων και από την εισήγηση στελεχών της εταιρείας προς την οικονομική επιτροπή της εταιρείας προκύπτει ο έντονος προβληματισμός της Διοίκησής της για την εξεύρεση των κεφαλαίων, που είναι αναγκαία για την εκτέλεση του υπό εξέλιξη μεγάλου επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας, ενόψει και του μεγάλου κόστους του χρήματος που μπορεί να προέλθει από δάνεια-πιστώσεις των Τραπεζών.

Εκτός των Τραπεζών, για την άντληση των απαιτούμενων κεφαλαίων η εταιρεία πρόκειται να στραφεί στην ελεύθερη κεφαλαιαγορά με την έκδοση και διάθεση σε επενδυτές μετόχους νέων μετοχών της εταιρείας, έναντι αντίστοιχης αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου(ή και με έκδοση ομολογιακού δανείου με ισόποσο δανεισμό της από ιδιώτες).

ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ-ΕΚΔΟΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ

Σύμφωνα με το νόμο και τις διατάξεις του καταστατικού της εταιρείας, αυτές που ήδη ισχύουν ή αυτές που θα μπορεί να τροποποιηθούν όπως αποδεικνύεται παρακάτω (η αύξηση ειδική του εταιρικού κεφαλαίου επιβάλλει οπωσδήποτε τροποποίηση του καταστατικού μετά από απόφαση της παραπάνω Καταστατικής Γενικής Συνέλευσης) η εταιρεία έχει τις ακόλουθες δυνατότητες :

Μη εισαγωγή των μετόχων της στο Χρηματιστήριο.

α) Να εκδώσει νέες μετοχές κοινές ονομαστικές, σύμφωνα με το καταστατικό με τον αριθμό που επιθυμεί για να καλύψει τις ανάγκες της,

τις οποίες να αναλάβουν οι παλιοί μέτοχοι. Το πρόβλημα από το Καταστατικό για τον περιορισμένο αριθμό μετοχών, που ο καθένας μπορεί να έχει, μπορεί να ξεπεραστεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης ειδική απαρτία και πλειοψηφία, σύμφωνα με τα άρθρα 42 και 43 του Καταστατικού. Μπορούν επίσης τις νέες μετοχές να τις αναλάβουν νέοι επενδυτές μέτοχοι από την Κρήτη.

Οι παλιοί μέτοχοι έχουν οπωσδήποτε δικαίωμα προτίμησης στην ανάληψη των νέων μετοχών το οποίο μπορεί να περιοριστεί ή και ν'αποκλεισθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης κάτω από τις ειδικές προϋποθέσεις του νομού. Αν δεν ασκήσουν το δικαίωμα της προτίμησης οι παλιοί μέτοχοι ή το δικαίωμα της προτίμησης περιοριστεί ή καταργηθεί νόμιμα, οι μέτοχοι μπορεί να διατεθούν σε άλλους νέους επενδυτές μετόχους, όπως αναφέραμε, που προέρχονται από την ευρεία αγορά των Κρητών, ώστε να μην έχουμε και διασπορά του μετοχικού κεφαλαίου πέραν του Κρητικού στοιχείου, το οποίο όπως είπαμε και όπως απέδειξαν τα πράγματα, συνέβαλε θετικά μέχρι σήμερα στην εξέλιξη και άνοδο της Εταιρίας.

β) Να εκδώσει προνομιούχες μετοχές μετά ή άνευ γήφου μετατρέξιμες ή μη σε κοινές, ελκυστικές για την σταθερότητα απόδοσης μερίσματος και το εξασφαλισμένο της τοποθέτησης λόγω του προνομίου ικανοποίησης από την εταιρική περιουσία(για όσες δεν θα μετατραπούν σε κοινές μετοχές) διατιθέμενες ως άνω υπό (α). Για την έκδοση προνομιούχων μετοχών θα απαιτηθεί τροποποίηση του Καταστατικού, που θα περιλαμβάνει ειδική πρόβλεψη έκδοσης τους.

γ) Μπορεί η εταιρεία να εκδώσει δάνειο με ομολογίες, μετά από απόφαση της συνέλευσης, λαμβανομένης κατά την διάταξη του άρθρου 42 του Καταστατικού.

Εισαγωγή στο Χρηματιστήριο

α) Όπως προαναφέρθηκε για την εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στο χρηματιστήριο δεν υπάρχει πρόβλημα από το χαρακτηρισμό της σαν Ναυτιλιακή γιατί πρόκειται για μια συνηθισμένη Ανώνυμη Εταιρεία που αναπτύσσει την δραστηριότητά της στον ελληνικό χώρο με την εποπτεία και έλεγχο της Διοίκησης κλπ. και όχι για τις ειδικές περιπτώσεις της ναυτικής εταιρείας του νόμου 959/79 ή των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα με το νόμο 89/67 των οποίων η σύσταση οργάνωση και δραστηριότητα αναπτύσσεται εκτός Ελλάδας κάτω από ειδικές συνθήκες, που διαφέρουν θεμελιακά από την υπό μελέτη εταιρεία.

β) Για την εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στο σύνολό τους στο χρηματιστήριο, οι βασικές προϋποθέσεις του νόμου εκτός από την νόμιμη σύσταση και λειτουργία της εταιρείας και την νόμιμη έκδοση των μετοχών είναι:

- κεφάλαια ίδια της εταιρείας δραχμές 500.000.000 - τουλάχιστον
- δημοσίευση αιτήσεων οικονομικών καταστάσεων για 5 τουλάχιστον οικονομικές χρήσεις που προηγούνται στο χρηματιστήριο
- ικανοποιητική περιουσιακή διάρθρωση της εταιρείας και ικανοποιητικά αποτελέσματα την τελευταία πριν την εισαγωγή 5ετία

- αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου με δημόσια εγγραφή κατά ποσοστό 25% τουλάχιστον του αριθμού των μετοχών πριν από την αύξηση (σε Νομοσχέδιο που έχει κατατεθεί ορίζεται ότι τα κεφάλαια που αντλούνται δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερα από το 150% της πραγματικής καθαρής θέσης της εταιρείας)

- ελεύθερα διαπραγματεύσιμες μετοχές

Αν λάβουμε σαν δεδομένο ότι για την παραπάνω εταιρεία συντρέχουν οι από α-γ προϋποθέσεις προκειμένου για την υπό προϋπόθεση(ελεύθερη διαπραγμάτευση των μετοχών)προσκρούουμε στις δεσμεύσεις των άρθρων 13 και 14 του πιο πάνω Καταστατικού οι οποίες και πρέπει να αρθούν με σχετική τροποποίηση του. Εδώ σημειώνουμε ότι ούτε ο περιορισμός της ελληνικής υπηκοότητας για την απόκτηση μετοχών γίνεται σήμερα αποδεκτός, δεδομένου ότι οι εγκρίσεις για την εισαγωγή των μετοχών στο χρηματιστήριο παρέχονται με βάση τη δυνατότητα απόκτησης τους και από κατοίκους των Χωρών μελών της ΕΟΚ.

γ) Αν η εταιρία μετά στάθμιση της Διοίκησής της, επιθυμεί να μείνει προς το παρόν τουλάχιστον, για τις μέχρι σήμερα εκδιδόμενες μετοχές, εκτός του χρηματιστηρίου, αλλά ταυτόχρονα να επωφεληθεί σε κάποιο μέτρο της Κεφαλαιαγοράς μέσω χρηματιστηρίου και να παρακολουθεί τις δραστηριότητες και εξελίξεις στο χώρο του, έχει την δυνατότητα εισαγωγής μέρους των μετοχών της όπως φαίνεται πιο κάτω:

- Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 8α του Ν. 2190, όπως τροποποιήθηκε, η αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου, εφόσον η εταιρία έχει μετοχικό κεφάλαιο 10. 000. 000 δρχ. -ολοσχερώς καταβεβλημένο, μπορεί να προσφύγει στην κάλυψη της αύξησης κεφαλαίων με δημόσια εγγραφή υποχρεούμενη εντός έτους να ζητήσει την εγγραφή των μετοχών, για τα κεφάλαια που έτσι αντλεί στο χρηματιστήριο. Για αυτή, την κάλυψη με δημόσια εγγραφή του εταιρικού κεφαλαίου, απαιτείται η παροχή άδειας από την επιτροπή κεφαλαιαγοράς.

- Σύμφωνα με την διάταξη της παρ. 5του αρ. 3 του Π. Δ. 350/85 που καθορίζει ως άνω τις προϋποθέσεις εισαγωγής κινητών αξιών στο χρηματιστήριο Αθηνών, η αίτηση της εταιρίας για την εισαγωγή των μετοχών στο χρηματιστήριο πρέπει να αναφέρεται σε όλες τις μετοχές τις ίδιας κατηγορίας που ήδη έχουν εκδοθεί.

Σχετικά με τις "κατηγορίες" μετοχών αξίζει να αναφερθεί ότι οι προνομιούχες μετοχές αποτελούν κατηγορία διάφορη προς τις κοινές και μεταξύ των προνομιούχων οι μετοχές μετά γήφου κατηγορία διάφορη προς τις προνομιούχες άνευ γήφου.

από την διάταξη αυτή συνάγεται ότι μπορεί να εισαχθεί στο χρηματιστήριο και μόνο μία κατηγορία των μετοχών της εταιρίας-όλες όμως οι μετοχές της αυτής κατηγορίας-ενώ δεν θα έχουν εισαχθεί σ'αυτό μετοχές άλλων κατηγοριών της ίδιας εταιρίας. Δεδομένου ότι το ανώτερο διάταγμα σκοπό είχε την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τα χρηματιστήρια Αξιών προς τις διατάξεις της υπ'αριθμό 79/279/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου της ΕΟΚ, συνάγεται από

αυτό ότι η ρύθμιση αυτή απετέλεσε ήδη ρύθμιση και πρακτική στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Απευθύναμε σχετικό ερώτημα στον Πρόεδρο του Χρηματιστηρίου, παραδέχθηκε ότι ο νόμος προβλέπει τη δυνατότητα εισαγωγής στο Χρηματιστήριο και μιας μόνο κατηγορίας μετοχών, εκτός από την αντιμετώπιση της περίπτωσης στην πράξη και τη σχετική έγκριση από τη Διοίκηση του Χρηματιστηρίου Αθηνών όπου επιφυλάχθηκε να πληροφορήσει προσεχώς.

Μετά τα παραπάνω, σχετικά με την υλοποίηση της δυνατότητας αυτής εισαγωγής μιας κατηγορίας μετοχών της υπό μελέτη εταιρίας στο Χρηματιστήριο, θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής:

-Ήδη οι μετοχές της εταιρίας είναι στο σύνολό τους κοινές (ονομαστικές υποκείμενες και στις δεσμεύσεις κατά το Καταστατικό όσον αφορά τη μεταβίβαση και τον ανώτατο αριθμό που μπορεί να κατέχει μέτοχος). Οι εκδοθησόμενες προς εισαγωγή στο χρηματιστήριο μετοχές, λόγω αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, θα πρέπει να είναι προνομιούχες (διάφορες των κοινών ονομαστικών μετοχών, που έχουν μέχρι σήμερα εκδοθεί). Τόσο η αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, (που προκειμένου για εταιρεία που οι μετοχές της δεν έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο, πρέπει να είναι της τάξεως του 25% τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου ως άνω και για τις εκδοθησόμενες μετοχές θα πρέπει να δεσμευθεί η εταιρεία να τις διαθέσει με δημόσια εγγραφή), όσο και η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ή άνευ γήφου, πρέπει να γίνουν μετά προηγούμενη τροποποίηση του Καταστατικού Αν οι λόγω αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου εκδοθησόμενες προνομιούχες

μετοχές εκδοθούν με δικαίωμα γήφου και είναι μετατρέξιμες σε κοινές μετοχές, τότε δεν υπάρχει, στο πλαίσιο των ορισμών του Νόμου, ο περιορισμός του αρ. 4 του ν. 876/79 της έκδοσής τους μέχρι του 40% του αριθμού των κοινών μετοχών, περιορισμός που ισχύει μόνο για τις προνομιούχες μετοχές άνευ γήφου(απ' ότι άφησαν να εννοηθεί στο Χρηματιστήριο βλέπουν ευνοϊκά το αίτημα εισαγωγής μετοχών προνομιούχων με δικαίωμα γήφου και μετατρέξιμες σε κοινές).

Στο Καταστατικό, με την τροποποίησή του θα πρέπει να υπάρξει επίσης ειδική πρόβλεψη ότι οι λόγοι της συγκεκριμένης αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου εκδοθησόμενες προνομιούχες μετοχές είναι ελευθέρως μεταβιβάστες και ο οποιοσδήποτε μπορεί να είναι κάτοχος οποιουδήποτε αριθμού μετοχών.

Για το δέμα της εισαγωγής των μετοχών στο Χρηματιστήριο θα αποφασίσει η Γενική Συνέλευση κατά την εξαιρετική απαρτία και πλειοψηφία των σχετικών άρθρων του Καταστατικού.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Είναι αυτονόητο ότι κάποια στιγμή στο άμεσο ή στο απώτερο μέλλον θα βρεθεί η χώρα εκτός προστασίας του CABOTAGE, επιδίωξη της εταιρίας θα πρέπει να είναι η εξασφάλιση της μεγαλύτερη δυνατής πίστωσης χρόνου για τον εκσυγχρονισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης και του στόλου των εμπορικών πλοίων που διαθέτη η εταιρία, προκειμένου ν' ανταπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό.

2. Παρόμοια παρατήρηση πρέπει να γίνει και για το πρόβλημα εισαγωγής των μετοχών της υπό μελέτη εταιρίας στο σύνολο τους στο χρηματιστήριο Αξιών. Εφόσον δεν υπάρχει άφευκτη ανάγκη σήμερα να εισαχθούν στο σύνολο τους-για τον κίνδυνο να διαφύγει στην περίπτωση αυτή ο έλεγχος της Εταιρίας σε ξένους-επιδίωξη πρέπει να είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων περιθωρίων χρόνου για την οργάνωση και λειτουργία της Εταιρίας σε διεθνή ανταγωνιστικά επίπεδα, ώστε ν'αντέξει τον απέξω ανταγωνισμό και να διατηρηθεί κάτω από ελληνικό έλεγχο στο μεγαλύτερο προβλεπτό χρόνο στο μέλλον.

3. Δεν θα πρέπει πάντως να διαφεύγει της προσοχής ότι η συμμετοχή του ξένου επιχειρηματικού κεφαλαίου στις ελληνικές εταιρίες, εφόσον εξασφαλίζεται η διατήρηση του ελέγχου σ'αυτές από τους Έλληνες, είναι επωφελής γιατί, εκτός της ενίσχυσης του οικονομικού δυναμικού μιας εταιρίας, που απ'αυτή και μόνο συντελείται η εξυγίανση της και δημιουργία καλύτερων προϋποθέσεων ν'ανταπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό, μπορεί η συμμετοχή αυτή να φέρει επίσης πολύτιμη τεχνογνωσία, μάλιστα θα μπορούσε ίσως από την άποψη αυτή ν'αναζητηθούν με πρωτοβουλία της Εταιρίας, απ'ευθείας ή με τη μεσολάβηση συμβούλων, οι πλέον κατάλληλοι κεφαλαιούχοι στο εξωτερικό και να υπάρξουν σχετικές συμβατικές μακροχρόνιες ρυθμίσεις-και ακόμη να εξασφαλισθεί η συμμετοχή αυτή των ξένων. Αγορές, καταναλωτές, από τις χώρες τους ή τρίτες χώρες για τις προσφερόμενες από την Εταιρία υπηρεσίες, με ωφέλεια των συμφερόντων της Εταιρίας και της ελληνικής οικονομίας.

Η στρατηγική που θα ακολουθήσει η εταιρεία για να πετύχει τους στόχους αυτούς θα στηριχθεί στους παρακάτω άξονες:

- Επίτευξη ταχύτερων ρυθμών ανάπτυξης με επενδύσεις σε νεοαναπηγούμενα πλοία νέας τεχνολογίας τα οποία λόγω της σύγχρονης κατασκευής τους και των εξαιρετικά ταχυτήτων που επιτυγχάνουν θα αποτελέσουν στο άμεσο μέλλον την αναγκαία προϋπόθεση για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας.

- αύξηση και επέκταση των δρομολογίων της, με την σύνδεση ακόμα περισσότερων λιμανιών του ευρύτερου χώρου της Μεσόγειο.

- Διάρκης προσπάθεια για την προσφορά καινοτόμων μεταφορικών υπηρεσιών, με εξυπηρέτηση των διαφοροποιημένων και πολυδιάστατων μεταφορικών αναγκών του Ευρωπαϊκού κοινού.

- Επέκταση της δραστηριότητας της εταιρείας και σε άλλες εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές, με στόχο να επιβεβαιώσει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στην διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων στα πλαίσια του εθνικού μας χώρου.

- Είσοδος σε νέες αγορές και επέκταση σε παρεμφερείς κλάδους τουριστικής και εμπορικής δραστηριότητας, φιλοδοξώντας να καλύψει ένα μεγάλο φάσμα δραστηριότητας στον τομέα παροχής υπηρεσιών με έμφαση στην παραγωγή του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

