

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΓΟΛΙΑΣ

Εντοπιζόμενες παραγόμενες και δυνάμεις ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων στην Ελληνική Ακτογολία, ανάλυση της σημασίας και του ρόλου τους στη λήψη των αποφάσεων για τη στρατηγική που θα ακολουθήσουν στα πλαίσια της επιχειρηματικής τους δράσης

Κωνσταντίνος Σ. Τσίβιλης
Παράκλητος Διευθυντής Επιχειρήσεων Διευρηματολογίας Πειραιώς

Υπερμαρτυρία για το Πανεπιστημιακό Διπλώμα
στη Διεύθυνση Παιδαγωγικών Επιχειρήσεων

Υπερμαρτυρία για το Πανεπιστημιακό Διπλώμα
στη Διεύθυνση Παιδαγωγικών Επιχειρήσεων

Πανεπιστημιακό Πειραιώς

ΚΑΝΕΛΛΟΣ Σ. ΤΟΥΝΤΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΜΣ.ΔΤΕ

2001

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Κανέλλος Σ. Τούντας
Διπλωματική Εργασία

ΠΜΣ.ΔΤΕ

2001

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Εντοπισμός παραγόντων και δυνάμεων ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων στην Ελληνική Ακτοπλοία, ανάλυση της σημασίας και του ρόλου τους στη λήψη των αποφάσεων για τη στρατηγική που θα ακολουθήσουν στα πλαίσια της επιχειρηματικής τους δράσης

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ.ΕΙΣ	36675
COMP.	21068 & 22567
ΤΑΞΗΝ.	387.5 ΤΟ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

Κανέλλος Σ. Τούντας
Πτυχίο Διοίκησης Επιχειρήσεων Πανεπιστημίου Πειραιώς



00136675

Υποβληθείσα για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα
στη Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων

Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

2001

ΑΦΙΕΡΩΣΗ

Στους γονείς μου Στέλιο και Άννα, στ' αδέρφια μου Νάσο και Σαλώμη
και στην σύζυγό μου Ζωή

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Κανέλλος Σ. Τούντας

Σημαντικοί όροι : Ακτοπλοΐα , Προστατευτισμός, Catamaran, Πλοία Συμβατικού τύπου, Στοιχεία Κόστους και αποδοτικότητας, Προσδιοριστικοί παράγοντες ζήτησης, Γενικό περιβάλλον, Υποκατάστατα προϊόντα, Δυνάμεις Ανταγωνισμού, Οικονομίες Κλίμακας, Διαφοροποίηση προϊόντος, Φραγμοί εισόδου και εξόδου, Στρατηγική.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αναπτύσσει και εφαρμόζει με πραγματικά δεδομένα το υπόδειγμα του Porter στον ευαίσθητο χώρο της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Εξετάζει και αναλύει τους παράγοντες ανταγωνισμού σε συνδυασμό με τις επιρροές που δέχεται ο κλάδος και οι επιχειρήσεις του από το ευρύτερο γενικό περιβάλλον. Ποσοτικοποιεί δεδομένα τα οποία και τελικά εφαρμόζει σε μια Ναυτιλιακή Εταιρία του κλάδου την Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου και μέσα από αυτά εξάγει την στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει η Επιχείρηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελίδα
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	I
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ	II
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	III
ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ – ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ – ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	
1.1 Εισαγωγή	9
1.2 Γενικά Χαρακτηριστικά του κλάδου της ακτοπλοΐας Διακρίσεις των επιχειρήσεων του κλάδου	9
1.3 Κυριότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις	11
1.4 Μέγεθος αγοράς Ελληνικής ακτοπλοΐας. Μερίδια Ελληνικών Επιχειρήσεων	12
1.5 Μέγεθος αγοράς διεθνών γραμμών Ελλάδας – Ιταλίας. Μερίδια Ελληνικών επιχειρήσεων.	16
1.6 Εξέλιξη της κίνησης στις ακτοπλοϊκές γραμμές.	20
1.7 Εξέλιξη των μεταφερθέντων οχημάτων στις ακτοπλοϊκές γραμμές.	23
1.8 Διεθνής γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας.	26
1.9 Εξέλιξη επιβατικής κίνησης και κίνησης οχημάτων στην Ελλάδα – Ιταλία.	28
1.10 Πωλήσεις ακτοπλοϊκών εταιριών	30
1.11 Πωλήσεις Ελληνικών επιχειρήσεων στη θαλάσσια γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας.	30
1.12 Τάσεις και προοπτικές εξέλιξης του κλάδου.	32
1.13 Οικονομικά στοιχεία των κυριότερων επιχειρήσεων του κλάδου	37

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	
· 2.1 Εισαγωγή	45
2.2 Προέλευση – Χαρακτηριστικά και παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση υπηρεσιών της επιβατηγού ναυτιλίας	46
2.3 Περιβαλλοντικοί παράγοντες	50
· ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ PORTER	
3.1 Εισαγωγή	65
3.2 Το υπόδειγμα του Porter	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΡΗΣΗ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ PORTER	
4.1 Εισαγωγή	80
4.2 Παράγοντες Ανταγωνισμού και Οικονομική απόδοση των επιχειρήσεων	80
· 4.3 Παράγοντες Ναυτιλίας	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	103
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ	110
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	155
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Ισολογισμοί Ναυτιλιακών Εταιριών Ομαδοποιημένος Ισολογισμός των κυριότερων επιχειρήσεων επιβατηγού ναυτιλίας ΠΔ 101/1999 ΠΔ 364/1988	

ΠΔ 103/1993

ΚΑΝ 3577/1992

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ Πόρισμα επιτροπής εξέτασης νέου θεσμικού πλαισίου
των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών**

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Επιθυμώ να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους τους καθηγητές του τμήματος Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς και ιδιαίτερα στον Επίκουρο Καθηγητή κο Νίκο Γεωργόπουλο που χωρίς την δική του υποστήριξη δεν θα είχε το επιθυμητό αποτέλεσμα αυτή η εργασία. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την σύζυγό μου Ζωή για την συμπαράσταση και την υπομονή που επέδειξε καθόλο το διάστημα συγγραφής αυτής της μελέτης .

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

	Σελίδα
ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	13
ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	14
ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	17
ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (1999)	18
ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΚΙΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (ΒΟΡΡΑΣ 1993-1999)	20
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ (%) ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΒΑΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ	41
ΠΙΝΑΚΑΣ 10 ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΙΣΟΔΟΥ	47
ΠΙΝΑΚΑΣ 11 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΩΝ ΝΕΛ ΑΕ	115
ΠΙΝΑΚΑΣ 12 ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΝΕΛ ΑΕ	116
ΠΙΝΑΚΑΣ 13 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ	117
ΠΙΝΑΚΑΣ 14 ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (1994-1999)	117
ΠΙΝΑΚΑΣ 15 ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ	120

III

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

	Σελίδα
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	14
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2 ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	15
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3 ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (1997-1999)	17
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4 ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (1999)	19
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5 ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1998	24
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (1993-1999)	29
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7 ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	31
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8 ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9 ΠΙΝΑΚΑΣ ΦΡΑΓΜΩΝ / ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	78

Εισαγωγή Μελέτης

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, παρέχοντας απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, ενώ αποτελεί μία μόνιμη πηγή εισροής ξένου συναλλάγματος για τη χώρα μας. Η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία διακρίνεται στους υποκλάδους της ακτοπλοΐας, των πορθμείων και των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας.

Τα κυριότερα σημεία της μελέτης συνοψίζονται στα εξής:

- Η **Ελληνική ακτοπλοΐα** έχει παρουσιάσει σημαντικά βήματα προόδου τα τελευταία χρόνια σε επίπεδο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του ελληνικού στόλου, καθώς και βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η αγορά είναι συγκεντρωμένη σε έναν μικρό αριθμό επιχειρήσεων μεγάλου μεγέθους. Λόγω της σπουδαιότητάς της για την ελληνική οικονομία, το κράτος παρεμβαίνει άμεσα στις εργασίες της, μέσω ενός πολύπλοκου και ελεγχόμενου νομοθετικού πλαισίου, στα πλαίσια του οποίου εντάσσεται και το προνόμιο της ακτοπλοΐας "cabotage".

- Ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος αποτελείται, κυρίως, από πλοία συμβατικού τύπου (επιβατηγά, οχηματαγωγά και μικτά) και σε μικρότερο βαθμό από υδροπτέρυγα και catamaran. Τα Ε/Γ - Ο/Γ κλειστού τύπου εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 100 το τρέχον έτος έναντι 95 το 1998. Τα Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου ανέρχονται σε 152 (έναντι 144 το 1998) και τα Ε/Γ - Υ/Γ και catamaran σε 60. Η μέση ηλικία των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων κλειστού τύπου είναι 24,6 έτη, ενώ η αντίστοιχη μέση ηλικία για τ Ε/Γ - Υ/Γ και catamaran είναι 18,75 έτη.

- Η επιβατική κίνηση των ελληνικών ακτοπλοϊκών γραμμών ακολούθησε ανοδική πορεία την εξαετία 1993 - 1999 με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,2%. Το 1999 εκτιμάται ότι διακινήθηκαν συνολικά 16.700.000 επιβάτες σε όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας έναντι 15.720.159 επιβατών το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6,2%. Η γραμμή του Αργοσαρωνικού συγκέντρωσε τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση το 1999 (3.800.000 άτομα) και ακολουθούν οι γραμμές Πειραιά - Κρήτης (1.800.000 επιβάτες), Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου (1.780.000 επιβάτες) και Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (1.600.000 επιβάτες) το ίδιο έτος.

- Η μεταφορά οχημάτων αποτελεί, επίσης, μία σημαντική πηγή εσόδων για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων παρουσίασε συνεχή αύξηση την περίοδο 1993 - 1999, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 4,7%. Ειδικότερα, ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων εκτιμάται σε 2.565.000 το 1999 από 2.385.127 το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 7,54%. Τα επιβατικά αντιπροσώπευαν το 57,2% του συνόλου των οχημάτων το 1998, ενώ τα δίκυκλα κατέλαβαν μερίδιο συμμετοχής 22% περίπου και τα φορτηγά 20,8% αντίστοιχα. Ο μεγαλύτερος αριθμός οχημάτων (420.000 οχήματα) μετακινήθηκε στη γραμμή Πειραιά - Κρήτης το 1999 και ακολούθησαν οι γραμμές Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου (295.000 οχήματα), Αργοσαρωνικού (270.000 οχήματα), και Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (250.000 οχήματα).

- Το συνολικό μέγεθος αγοράς της ελληνικής ακτοπλοΐας (σε αξία) παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 7,6% την τριετία 1997 - 1999.

Ειδικότερα, εκτιμάται ότι το εν λόγω μέγεθος ανήλθε σε 110 δισ. δρχ. το 1999 έναντι 103 δισ. δρχ. το 1998 και 95 δισ. δρχ. το 1997.

- Η ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) ΑΕ κατέλαβε το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς (σε αξία), το οποίο εκτιμάται μεταξύ 12% - 12,5% το 1999. Η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ κατατάσσεται στη δεύτερη θέση με αντίστοιχο μερίδιο 11,5% - 12% και η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ (ΝΕΛ) ΑΕ στην τρίτη θέση με 9% - 9,5%. Ακολουθεί ο όμιλος Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ (G.A. FERRIES) με αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής 8,5% - 9%, η ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS ΑΝΕ με εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς 7,5% - 8%, καθώς και η εταιρεία ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΑΝΕ) ΑΕ (4,5% - 5%), ο όμιλος ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΕ (4% - 5%) και η ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ) ΑΕ (2,5% - 3%).

- Η επικείμενη άρση του "cabotage" αναμένεται να σηματοδοτήσει νέες εξελίξεις, παράλληλα με την επανεξέταση του καθεστώτος χορήγησης νέων αδειών σκοπιμότητας σε επιχειρήσεις του κλάδου. Η επιβατική κίνηση στις γραμμές της ακτοπλοΐας εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 17.700.000 επιβάτες το τρέχον έτος (2001), σημειώνοντας αύξηση 6% σε σχέση με το 1999. Ο αριθμός των διακινηθέντων οχημάτων αναμένεται να διαμορφωθεί σε 2.700.000 το ίδιο έτος (αύξηση 5,3% έναντι του 1999). Το συνολικό μεταφορικό έργο προβλέπεται ότι θα εξακολουθήσει να αυξάνεται την προσεχή διετία (2001 - 2002), με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξεως του 6%.

- Η **θαλάσσια γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας** δεν υπόκειται σε κρατικό παρεμβατισμό και η αγορά κρίνεται ως άκρως απελευθερωμένη και ανταγωνιστική. Τα πλοία αναχωρούν από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας κατευθυνόμενα προς την Ανκώνα, τη Βενετία, την Τεργέστη, το Μπρίντεζι και το Μπάρι. Η πλειοψηφία των πλοίων που δρομολογούνται στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας είναι ιδιοκτησία ελληνικών εταιρειών επιβατηγού ναυτιλίας.

- Η επιβατική κίνηση στις γραμμές της Ελλάδας - Ιταλίας παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 3,76% το διάστημα 1993 - 1999. Συγκεκριμένα, το μέγεθός της εκτιμάται σε 2.600.000 το 1999 έναντι 2.445.976 επιβατών το 1998 (αύξηση κατά 6,30%). Η γραμμή Ελλάδα - Μπρίντεζι απορροφά το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης. Ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων στις γραμμές της Αδριατικής εκτιμάται σε 931.500 το 1999 έναντι 872,582 το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6,75%. Η γραμμή από την οποία μετακινήθηκε το μεγαλύτερο ποσοστό των οχημάτων το 1999 ήταν της Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Ανκώνας (350.000 οχήματα). Τα λιμάνια της Νότιας Ιταλίας απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής κίνησης επιβατών, ενώ τα λιμάνια της Βόρειας Ιταλίας υπερτερούν στη μεταφορά οχημάτων.

- Οι έξι (6) ελληνικές εταιρείες κάλυψαν από κοινού το 72% - 76% της συνολικής κίνησης επιβατών στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας το 1999. Το μεγαλύτερο μερίδιο απέσπασε η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ, το οποίο εκτιμάται σε 20% - 21%, ακολουθεί η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ με αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής 19% - 19,5% και η ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ με 15,5% - 16% το ίδιο έτος.

- Η συνολική κίνηση οχημάτων εκτιμάται ότι καλύφθηκε σε ποσοστό 80,5% - 83,5% από τις ελληνικές εταιρείες το 1999. Η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ κατέλαβε την πρώτη θέση με μερίδιο μεταξύ 24% - 24,5%, η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ τη δεύτερη με 22,5% - 23%, ενώ το μερίδιο της ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ εκτιμάται σε 15% - 15,5% το ίδιο έτος.

- Το μέγεθος αγοράς των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας (σε αξία) εκτιμάται σε 150 δισ. δρχ. το 1999 έναντι 130 δισ. δρχ. το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση 15,38%. Η αντίστοιχη αύξηση την περίοδο 1998/1997 ανήλθε σε 23,81%. Η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ κατέλαβε το μεγαλύτερο μερίδιο στην εν λόγω αγορά το 1999, το οποίο εκτιμάται μεταξύ 22% - 22,5%. Ακολουθεί η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ με αντίστοιχο μερίδιο 19,5% - 20% και ο όμιλος επιχειρήσεων ΣΤΡΙΝΤΖΗ με ποσοστό συμμετοχής 14% - 15% και η ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) με εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς 13% - 14%. Οι ελληνικές επιχειρήσεις κάλυψαν από κοινού το 72,5% - 76,5% της συνολικής αγοράς των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας το 1999.

- Στις θαλάσσιες γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας αναμένεται για τα επόμενα χρόνια όξυνση του ήδη υπάρχοντος ανταγωνισμού. Επίσης, αναμένεται σταδιακή μετατόπιση της κίνησης από τα λιμάνια της Νότιας Ιταλίας προς αυτά της Βόρειας Ιταλίας, καθώς και απορρόφηση του συνόλου του μεταφορικού έργου από τις πρωτοπόρες και μεγάλου μεγέθους εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εν λόγω γραμμές. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, η επιβατική κίνηση στη διεθνή γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας αναμένεται να ανέλθει σε 2.700.000 επιβάτες το 2000,

αυξημένη κατά 3,85% σε σχέση με το 1999. Ο αντίστοιχος αριθμός των μετακινηθέντων οχημάτων εκτιμάται σε 970.000, σημειώνοντας αύξηση 4,1% έναντι του προηγούμενου έτους. Για την επόμενη διετία (2001 - 2002) προβλέπεται περαιτέρω αύξηση του μεταφορικού έργου, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 4% - 5%.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που φαίνεται να αντιμετωπίζει σήμερα η ακτοπλοΐα είναι η επικείμενη άρση του cabotage, που σηματοδοτεί ραγδαίες εξελίξεις τόσο σε θεσμικό επίπεδο, όπου απαιτείται η αναμόρφωσή του προκειμένου να καθοριστούν οι νέοι κανόνες λειτουργίας των εταιρειών, όσο και σε επίπεδο εξαγορών, συγχωνεύσεων και συμμαχιών μεταξύ των επιχειρήσεων.

Εκτός, από το μείζον θέμα της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υπάρχουν σημαντικά προβλήματα που απασχολούν την Ελληνική ακτοπλοΐα.

Συγκεκριμένα η κατάσταση των λιμένων, η οποία δεν έχει σημειώσει αισθητή βελτίωση, έχει ως αποτέλεσμα τα πλοία και ιδιαίτερα τα νέα που έχουν εν τω μεταξύ προστεθεί στις διάφορες γραμμές να αντιμετωπίζουν σοβαρά θέματα ασφάλειας κατά τις προσεγγίσεις τους σε νησιά των Κυκλάδων, με εξαίρεση τη Μύκονο, όπου τελευταία έχουν γίνει βελτιωτικά έργα. Η εν λόγω κατάσταση των λιμένων ενδέχεται να αποτελέσει τροχοπέδη στον εκσυγχρονισμό του στόλου, από τη στιγμή που υπάρχει κίνδυνος καταστροφής νεότευκτων πλοίων.

Όσον αφορά στο ναυολόγιο, οι ακτοπλόοι υποστηρίζουν ότι οι τιμές των εισιτηρίων της οικονομικής θέσης των πλοίων παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, επιδιώκοντας την αύξησή τους.

Σχετικά με την ακινησία των πλοίων κατά τη χειμερινή περίοδο, οι ακτοπλόοι θα επιθυμούσαν τον περιορισμό των δρομολογίων κατά την περίοδο Οκτωβρίου - Μαρτίου, με στόχο τον αντίστοιχο περιορισμό των δαπανών κίνησης των πλοίων. Βεβαίως δεν παραγνωρίζεται το γεγονός ότι η περικοπή δεν θα πρέπει να γίνει εις βάρος της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Ένα από τα πιο σημαντικά θέματα είναι η ανανέωση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου, ο οποίος ναι μεν έχει ξεκινήσει, αλλά θα απαιτηθούν τεράστια κεφάλαια προκειμένου η ανανέωση του στόλου να ανταποκρίνεται στις σημερινές ανάγκες του επιβατικού κοινού, καθώς και στις προκλήσεις που δημιουργεί η επικείμενη άρση του cabotage. Επιπλέον, στα σχέδια του ΥΕΝ εντάσσεται και η σταδιακή μείωση του ορίου ηλικίας των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων, που αναμένεται το 2006 να έχει μειωθεί από τα 35 έτη στα 30. Το γεγονός αυτό, αναμένεται να οδηγήσει αρκετά πλοία του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου σε απόσυρση.

Ένα άλλο πρόβλημα αποτελεί η κατασκευή της πλειοψηφίας των νέων πλοίων σε ξένα ναυπηγεία, καθώς εκεί οι όροι είναι πιο ελκυστικοί σε σχέση με τα ελληνικά ναυπηγεία. Λύση σε αυτό το πρόβλημα είναι η δημιουργία κινήτρων αντίστοιχων με τα ξένα ναυπηγεία, σε συνδυασμό με τη γενική ανασυγκρότηση των ελληνικών.

Επιπλέον, οι ιδιοκτήτες των ακτοπλοϊκών εταιρειών ζητούν να απαλλαχθούν τα επιβατηγά πλοία από την υποχρέωση να προσεγγίζουν σε λιμάνια που δεν ανήκουν στην επιλογή των πλοιοκτητών.

Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων είναι ένα θέμα που απασχολεί την ακτοπλοϊκή κοινότητα, καθώς οι κρατήσεις για το NAT, το ΦΠΑ, τα Λιμενικά Ταμεία και τα διάφορα άλλα κεφάλαια, όπως το Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων ενσωματώνονται στην τιμή του εισιτηρίου, με αποτέλεσμα η τελική τιμή να διαμορφώνεται σε υψηλά επίπεδα. Μία ενδεχόμενη μείωση των εν λόγω κρατήσεων θα σήμαινε πιθανά και ανάλογη μείωση της τιμής του εισιτηρίου.

Επιπλέον, στο θέμα της καταγραφής των ονομάτων στα εισιτήρια των επιβατών παρατηρούνται τεράστια προβλήματα που έχουν κυρίως σχέση με την έλλειψη περιφραγμένων χώρων στο λιμάνι, καθώς και χώρων υποδοχής και ελέγχου των επιβατών κατά την είσοδό τους στο πλοίο.

Σημαντικό γεγονός εν εξελίξει είναι η σημαντική ανατίμηση των τιμών των καυσίμων, που οπωσδήποτε επηρεάζει αρνητικά τον κλάδο, αφού αυξάνει το κοστολόγιο των εισιτηρίων, με αποτέλεσμα να καθιστά λιγότερο ανταγωνιστικές τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Τέλος, βασικό θέμα που απαιτείται να αντιμετωπιστεί με τη δέουσα σημασία είναι η ναυτική εκπαίδευση, τόσο σε επίπεδο αξιωματικών όσο και επίπεδο κατώτερου πληρώματος, ώστε τα νέας τεχνολογίας σκάφη να επανδρωθούν με το πλέον κατάλληλο προσωπικό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μια προσπάθεια να καταγράψουμε τα χαρακτηριστικά ενός από τους πιο σημαντικούς κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας, της Ελληνικής Ναυτιλίας και δη της Ακτοπλοίας γενικότερα.

Η Ελληνική ναυτιλία συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση του Ακαθαρίστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ) και είναι ιδιαίτερα σημαντική η συμβολή της σαν συναλλαγατοφόρος τομέας της Ελληνικής Οικονομίας.

Θα γίνει μια καταγραφή του μεγέθους της αγοράς τόσο εγχώρια στην Ελληνική Ακτογραμμή όσο και διεθνώς στη γραμμή Ελλάδος Ιταλίας με παράλληλο εντοπισμό των μεριδίων που κατέχουν οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις.

Όλα αυτά σε συνάρτηση με την διαχρονική εξέλιξη της κίνησης σε επιβάτες και οχήματα και τα μεγέθη των πωλήσεων από τις εταιρίες, θα μας βοηθήσουν να εξάγουμε συμπεράσματα για τις τάσεις και τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου και των εταιριών όπως αυτές οικονομικά εμφανίζονται μέσα από τους ενοποιημένους ισολογισμούς τους.

1.2 Γενικά Χαρακτηριστικά του Κλάδου της Ακτοπλοίας – Διακρίσεις των Επιχειρήσεων του Κλάδου

Ο ακτοπλοϊκός στόλος αποτελεί ένα σχετικά μικρό μέρος του συνολικού

ελληνόκτητου στόλου, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα μας και την οικονομία της. Ο αριθμός των εν λόγω πλοίων ανέρχεται σε 393 (συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων τα οποία προς στιγμή βρίσκονται σε απραγία), συνολικής χωρητικότητας 587.479 κοκ¹ και έχουν αναλάβει την επικοινωνία του ηπειρωτικού ελλαδικού χώρου με τον νησιωτικό, δηλ. την μεταφορά επιβατών, προϊόντων και οχημάτων από και προς τα νησιά.

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

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

¹ Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Η διάρθρωση του κλάδου έχει μεταβληθεί τα τελευταία χρόνια, με κύριο χαρακτηριστικό τη συρρίκνωση του αριθμού των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στις κυριότερες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Από πλευράς πλοιοκτησίας, οι εταιρείες της ελληνικής ακτοπλοίας διακρίνονται σε δύο (2) κύριες κατηγορίες:

- α) Ολιγομετοχικές εταιρείες, στις οποίες η πλειοψηφία των μετοχών ανήκει σε εφοπλιστικές οικογένειες
- β) Ακτοπλοϊκές εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετοχών προέρχεται από συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή.

1.3 Κυριότερες Ακτοπλοϊκές Επιχειρήσεις

Από τα δημοσιευμένα στοιχεία της ICAP προκύπτουν τα εξής:

- Από τις είκοσι μία (21) παρουσιαζόμενες εταιρείες, έξι (6) διατηρούν την έδρα τους στην Αττική, πέντε (5) στην Κρήτη, τέσσερις (4) στα Δωδεκάνησα, τρεις (3) στη Χίο, και από μία (1) στη Μύκονο, στη Σαμοθράκη και στη Λέσβο.
- Το μέγεθος της συνολικής απασχόλησης των εταιρειών ανέρχεται σε 8.191 άτομα.
- Οι εταιρείες ANEK ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε., ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε., η ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS ANE και ο όμιλος ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε., εκτός από την ακτοπλοϊκή τους δραστηριότητα, δρομολογούν πλοία και στις διεθνείς γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας.

Οι μετοχές των παρακάτω εταιρειών διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο

Αξιών Αθηνών:

- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.
- ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.
- ΑΝΕΚ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

Αναφέρεται ότι, η εταιρεία BLUE STAR FERRIES ανέλαβε την εκμετάλλευση των τριών (3) νέων πλοίων της εταιρείας ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. στα μέσα του προηγούμενου έτους.

Επισημαίνεται ότι, η κοινοπραξία NOMICOS LINES διατηρούσε την εκμετάλλευση τεσσάρων (4) Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων μέχρι τα τέλη του 1999, ενώ πλέον έχει στην κυριότητά της ένα (1) εξ' αυτών, το οποίο είναι παροπλισμένο.

Επιπλέον, η εταιρεία AGAPITOS EXPRESS FERRIES περιήλθε σε αδράνεια από τις αρχές του 2000 και τα πλοία που εκμεταλλευόταν ή ίδια, καθώς και οι κοινοπραξίες AGAPITOS LINES και NOMICOS LINES εξαγοράστηκαν από τη MINOAN FLYING DOLPHINS ANE. Η τελευταία απέκτησε τα πλοία και άλλων επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων οι: ΛΕΦΑΚΗΣ ΝΕ, ΛΙΝΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΥΔΡΑ ΣΥΝΠΕ, ΝΗΛΕΥΣ ΝΕ, ΠΟΣΕΙΔΩΝ ΕΞΠΡΕΣ II ΝΕ, ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΝΕ ΕΠΕ.

1.4 Μέγεθος Αγοράς Ελληνικής ακτοπλοΐας - Μεριδία Ελληνικών Επιχειρήσεων

Η Ελληνική ακτοπλοΐα έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια σημαντική αύξηση του μεταφορικού της έργου, με αποτέλεσμα ο κύκλος εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών να ακολουθεί διαχρονικά ανοδική πορεία. Επιπλέον, η

επικείμενη άρση του "cabotage"² δημιουργεί προϋποθέσεις αύξησης του μεγέθους της ακτοπλοΐας.

Στον πίνακα 1 και στο διάγραμμα 1 που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη του μεγέθους αγοράς (σε αξία) της ελληνικής ακτοπλοΐας, το χρονικό διάστημα 1997 - 1999.

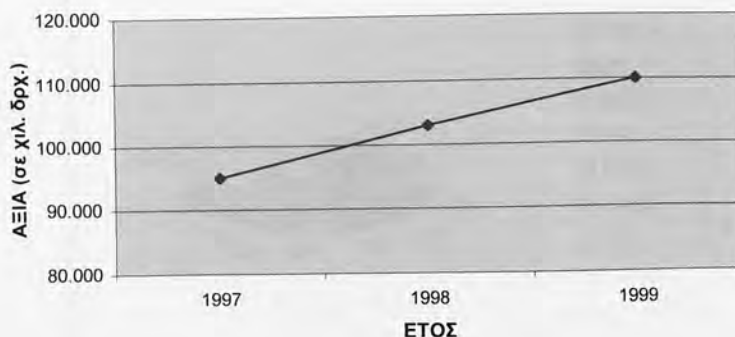
Όπως προκύπτει από τον πίνακα, η αγορά της ελληνικής ακτοπλοΐας ακολουθεί ανοδική πορεία την τριετία 1997 - 1999, παρουσιάζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 7,6%. Συγκεκριμένα, κατά το 1999 ο συνολικός κύκλος εργασιών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα εκτιμάται ότι ανήλθε σε 110 δισ. δρα., αυξημένος κατά 6,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Την περίοδο 1998/1997 η αντίστοιχη αύξηση ήταν 8,4%, καθώς το μέγεθος αγοράς ανήλθε σε 103 δισ. το 1998 από 95 δισ. δραχ το 1997.

Πίνακας 1
ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
(1997 - 1999)(σε εκ. δραχ.)

	ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%)
1997	95.000	-
1998	103.000	8,42
1999	110.000	6,80

Πηγή: Εκτιμήσεις Αγοράς - ICAP

² Προστατευτισμός που αναφέρεται στην μη εκχώρηση από το Ελληνικό κράτος αδειών σκοπιμότητας σε εταιρίες αλλοδαπού ιδιοκτησιακού καθεστώτος



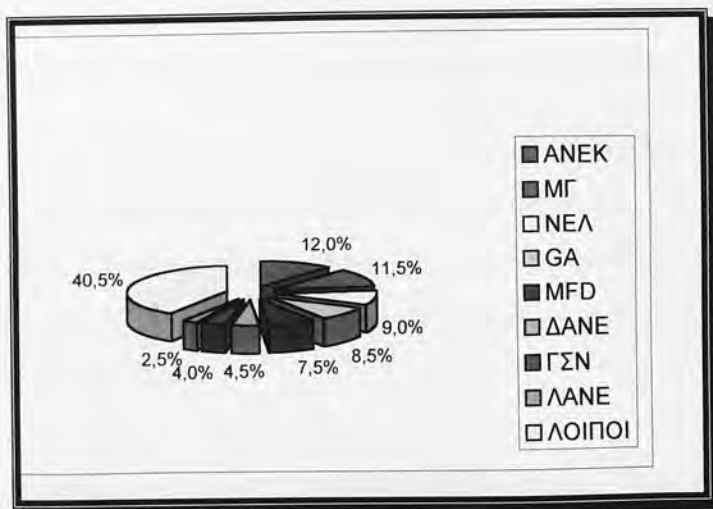
Διάγραμμα 1: Εξέλιξη μεγέθους Αγοράς Ελληνικής Ακτοπλοίας (1997-1999)

Τα μερίδια αγοράς που κατέλαβαν οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες το 1999, παρουσιάζονται στον πίνακα 2

Πίνακας 2
ΜΕΡΙΔΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
 (1999)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ (%)
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) Α.Ε.	12,0 - 12,5
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	11,5 - 12,0
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ (ΝΕΛ) Α.Ε.	9,0 - 9,5
Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	8,5 - 9,0
ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS ΑΝΕ (ΜΔΦ)	7,5 - 8,0
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΑΝΕ) Α.Ε.	4,5 - 5,0
ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. - ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	4,0 - 5,0
ΛΑΣΗΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ) Α.Ε.	2,5 - 3,0
ΛΟΙΠΟΙ	36,0 - 40,5

Πηγή: ICAP



Διάγραμμα 2 : Μεριδία Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων

Όπως προκύπτει από τον πίνακα, το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς κατέχει η εταιρεία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ANEK) ΑΕ, το οποίο εκτιμάται ότι κυμάνθηκε μεταξύ του 12% - 12,5% το 1999.

Η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ κατέλαβε τη δεύτερη θέση με εκτιμώμενο μερίδιο 11,5% - 12% και ακολουθεί στην τρίτη θέση η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ (NEA) Α.Ε. με αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής 9% - 9,5%.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται ο όμιλος επιχειρήσεων G.A. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ (G.A. FERRIES) με μερίδιο 8,5% - 9%, στην πέμπτη θέση ακολουθεί η ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS ΑΝΕ με μερίδιο 7,5% - 8%, ενώ έπεται η ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΑΝΕ) ΑΕ με μερίδιο αγοράς 4,5% - 5%.

Ακολουθεί ο όμιλος επιχειρήσεων ΣΤΡΙΝΤΖΗ και η εταιρεία ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ) Α.Ε., οι οποίες κάλυψαν το 4% - 5% και 2,5% - 3% του συνολικού μεγέθους αγοράς το 1999 αντίστοιχα.

Παρατηρείται ότι, οι οκτώ (8) παρουσιαζόμενες επιχειρήσεις κάλυψαν από κοινού το 59,5% - 64% της αγοράς της ελληνικής ακτοπλοΐας το 1999.

Παρακάτω θα αναφερθούμε εκτενώς στο μέγεθος της αγοράς Ελλάδος – Ιταλίας και στα μερίδια που κατέχουν οι εταιρίες που δραστηριοποιούν τα πλοία τους εκεί, εξαιτίας του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζεται για τις επιχειρήσεις αλλά και των εταιριών φορτηγών αυτοκινήτων που μετακινούνται με τα πλοία στην περιοχή.

1.5 Μέγεθος Αγοράς Διεθνών Γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας - Μεριδια Ελληνικών Επιχειρήσεων

Η αγορά των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Οι ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτήν ανανεώνουν και εμπλουτίζουν το στόλο τους με νέα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας, καταφέροντας να εδραιώσουν και να ισχυροποιήσουν τη θέση τους σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Στον πίνακα 3 παρουσιάζεται η εξέλιξη του μεγέθους αγοράς (σε αξία) στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, το χρονικό διάστημα 1997 - 1999. Επισημαίνεται ότι, το εν λόγω μέγεθος περιλαμβάνει τόσο τα έσοδα των ελληνικών όσο και των αλλοδαπών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη γραμμή.

Όπως προκύπτει από τον πίνακα, η αγορά των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας ακολουθεί ανοδική πορεία την τριετία 1997 - 1999, παρουσιάζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 19,5%. Συγκεκριμένα, κατά το 1999 το μέγεθος αγοράς στην Αδριατική εκτιμάται σε 150 δισ. δρχ., αυξημένο κατά 15,38% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Την περίοδο 1998/1997 η

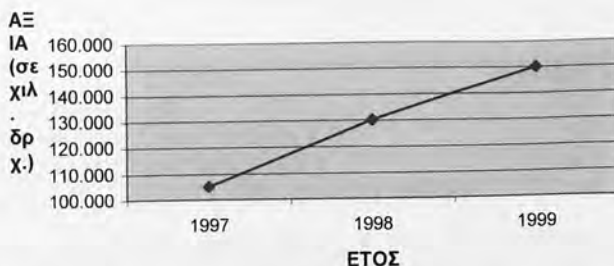
αντίστοιχη αύξηση ήταν 23,81% (130 δισ. δρχ. το 1998 από 105 δισ. δρχ. το 1997).

Πίνακας 3
ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ
(1997 - 1999)

(σε εκ. δρχ.)

	ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%)
1997	105.000	-
1998	130.000	23,81
1999	150.000	15,38

Πηγή: Εκτιμήσεις Αγοράς, ICAP



Διάγραμμα 3 : Μέγεθος Αγοράς Ελλάδος – Ιταλίας (1997-1999)

Τα μερίδια που κατέλαβαν οι ελληνικές εταιρείες στη διεθνή γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας το 1999, παρουσιάζονται στον πίνακα 4

Όπως φαίνεται από τον πίνακα, το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς κατέχει η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ, το οποίο εκτιμάται μεταξύ του 22% - 22,5% το 1999. Η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. κατέλαβε τη δεύτερη θέση με εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς 19,5% - 20% και ακολουθεί στην

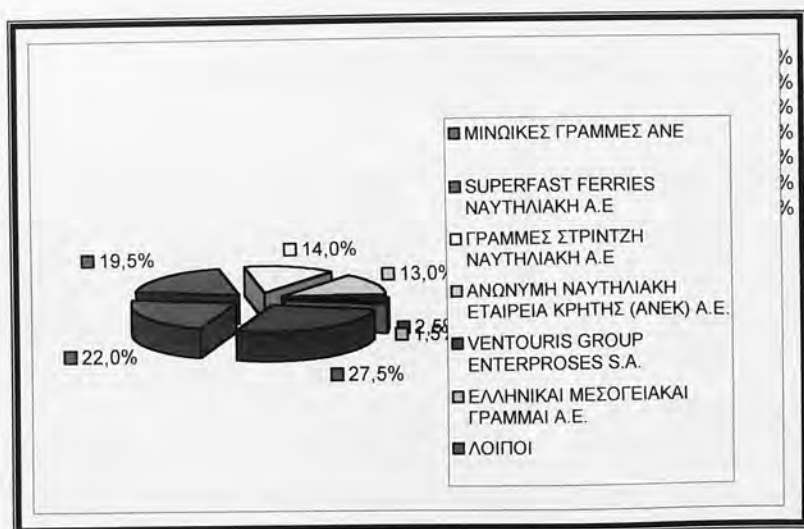
τρίτη θέση ο όμιλος επιχειρήσεων ΣΤΡΙΝΤΖΗ με 14% - 15%. Η ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) Α.Ε. συμμετείχε με ποσοστό 13% - 14% στη διαμόρφωση του συνολικού μεγέθους αγοράς. Έπεται η VENTOURIS GROUP ENTERPRISES S.S. με αντίστοιχο μερίδιο 2,5% - 3% και η ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΑΕ με 1,5% - 2%, το ίδιο έτος.

Παρατηρείται ότι, οι έξι (6) παρουσιαζόμενες επιχειρήσεις κάλυψαν από κοινού το 72,5% - 76,5% της συνολικής αγοράς των διεθνών γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας το 1999.

Πίνακας 4
ΜΕΡΙΔΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ -
ΙΤΑΛΙΑΣ (1999)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ (%)
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	22,0 - 22,5
SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	19,5 - 20,0
ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	14,0 - 15,0
ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ) Α.Ε.	13,0 - 14,0
VENTOURIS GROUP ENTERPRISES S.A.	2,5 - 3,0
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.	1,5 - 2,0
ΛΟΙΠΟΙ	23,5 - 27,5

Πηγή: Εκτιμήσεις Αγοράς - ICAP



Διάγραμμα 4 :Μερίδια των Ελληνικών επιχειρήσεων στη γραμμή Ελλάδος Ιταλίας (1999)

Στον πίνακα 5 παρουσιάζεται η εξέλιξη της κίνησης επιβατών και οχημάτων στα βόρεια λιμάνια της Ιταλίας και οι ετήσιες μεταβολές της αντίστοιχα, το διάστημα 1993 - 1999.

Στη γραμμή Πάτρας - Αγκώνας εκτιμάται ότι διακινήθηκαν 745.000 επιβάτες το 1999 (ποσοστό 59,6% της επιβατικής κίνησης στο Βορά) και 350.000 οχήματα (αντίστοιχο μερίδιο 65,2%). Η Βενετία αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο λιμάνι προορισμού στο Βορρά, συγκεντρώνοντας 365.000 επιβάτες και 132.500 οχήματα το 1999, με αντίστοιχα μερίδια συμμετοχής 29,2% και 24,7%. Η κίνηση στη γραμμή Ελλάδα - Τεργέστη ανήλθε σε 140.000 επιβάτες (μερίδιο 11,2%) και 54.000 οχήματα (ποσοστό συμμετοχής 10%) το 1999.

Πίνακας 5
ΚΙΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ (ΒΟΡΡΑΣ)
(1993 - 1999)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999*
Αγκώνα							
Επιβάτες	627.023	702.184	581.674	671.072	620.732	699.889	745.000
Αυτοκίνητα	166.013	170.322	146.084	160.073	161.662	185.597	350.000
Φορτηγά	84.327	82.105	100.995	122.163	119.193	139.232	
Τεργέστη							
Επιβάτες	55.969	68.238	83.302	107.664	137.161	136.399	140.000
Αυτοκίνητα	14.760	19.472	25.644	37.418	43.382	38.659	54.000
Φορτηγά	5.144	4.107	4.573	7.512	11.180	43.665	
Βενετία							
Επιβάτες	-	-	215.095	238.030	331.502	348.659	365.000
Αυτοκίνητα	-	-	40.190	48.471	76.027	82.659	132.500
Φορτηγά	-	-	19.574	18.938	32.173	43.348	
Σύνολο Βορρά							
Επιβάτες	682.992	770.422	880.071	1.016.766	1.089.395	1.184.947	1.250.000
Αυτοκίνητα	180.773	189.794	211.918	245.962	281.071	306.842	
Φορτηγά	89.471	86.212	125.142	148.613	162.546	195.245	536.500

Σημείωση: Στα δρομολόγια Αγκώνας, Βενετίας περιλαμβάνονται και ενδιάμεσα δρομολόγια από και προς Ηγουμένισα και Κέρκυρα
 Πηγή: Σ.Υ./Υ.Ε.Ν³.

1.6 Εξέλιξη της Επιβατικής Κίνησης στις Ακτοπλοϊκές Γραμμές

Οι ακτοπλοϊκές γραμμές είναι οι θαλάσσιοι δρόμοι που εξυπηρετούνται από επιβατηγά πλοία, R/R⁴, καθώς και επιβατηγά - υδροπτέρυγα & catamaran⁵ και καλύπτουν τους βασικούς άξονες σύνδεσης των νησιών με την υπόλοιπη χώρα.

Η συνολική επιβατική κίνηση της Ελληνικής ακτοπλοΐας παρουσίασε σταθερά διαχρονική αύξηση. Συγκεκριμένα, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της επιβατικής κίνησης στις ακτοπλοϊκές γραμμές την περίοδο 1993 - 1999 ανήλθε σε 4,2%. Το 1998 διακινήθηκαν συνολικά 15.720.159 επιβάτες σημειώνοντας αύξηση κατά 8,3% έναντι του 1997. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, ο

³ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

αριθμός των διακινηθέντων επιβατών σε όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας εκτιμάται ότι ανήλθε σε 16.700.000 επιβάτες το 1999, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6,2% σε σχέση με το 1998.

Σταθερά αυξητική τάση των μετακινηθέντων επιβατών κατά την περίοδο 1993 - 1999, παρουσίασαν οι παρακάτω γραμμές:

- ✓ Πειραιάς - Δυτικές Κυκλάδες
- ✓ Πάτρα - Ακαρνανία - Ιόνια Νησιά

Η πρώτη σε κίνηση ακτοπλοϊκή γραμμή είναι του Αργοσαρωνικού με 3.593.587 διακινηθέντες επιβάτες το 1998, καλύπτοντας το 22,86% της συνολικής επιβατικής κίνησης το 1998, έναντι 21,65% του προηγούμενου έτους. Για το 1999 εκτιμάται ότι, στην εν λόγω γραμμή διακινήθηκαν 3.800.000 επιβάτες, σημειώνοντας αύξηση κατά 5,74% έναντι του 1998.

Ακολουθεί η γραμμή Πειραιά - Κρήτης,⁶ στην οποία διακινήθηκαν 1.867.233 επιβάτες το 1998, (11,88% της συνολικής επιβατικής κίνησης) έναντι 1.852.812 το 1997. Την περίοδο 1999/1998 η συγκεκριμένη γραμμή εκτιμάται ότι παρουσίασε ελαφρά κάμψη (-3,6%), μεταφέροντας περίπου 1.800.000 επιβάτες.

Σημαντική κίνηση παρουσίασε, επίσης, η γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου, στην οποία διακινήθηκαν 1.785.926 επιβάτες το 1998, καλύπτοντας το 11,36% της συνολικής επιβατικής κίνησης και 1.780.000 επιβάτες περίπου το 1999 (μερίδιο συμμετοχής 10,66%). Στη γραμμή Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων

⁴ Οχηματογωγά πλοία

⁵ Υδροπτερυγα Ειδικού Τύπου και τεχνολογίας

⁶ Περιλαμβάνει τα λιμάνια Χανίων, Ηρακλείου, Αγ. Νικολάου, Ρεθύμνου

διακινήθηκαν 1.554.550 επιβάτες το 1998, το οποίο αντιστοιχεί στο 9,89% της συνολικής επιβατικής κίνησης και 1.600.000 άτομα το 1999 (ποσοστό συμμετοχής 9,58%).

Τη μικρότερη κίνηση παρουσίασαν οι γραμμές Πειραιά - Πελοποννήσου και Πειραιά - Δωδεκανήσου, από τις οποίες διακινήθηκαν 154.205 και 154.733 επιβάτες αντίστοιχα το 1998. Για το 1999, εκτιμάται ότι, διακινήθηκαν 200.000 επιβάτες και 170.000 επιβάτες αντίστοιχα στις εν λόγω γραμμές.

Τη μεγαλύτερη αύξηση στην επιβατική κίνηση παρουσίασε η γραμμή Πειραιά - Πελοποννήσου (44,32%) το 1998/1999, όπως και την περίοδο 1997/1998 (123,05%). Σημαντικές αυξήσεις, επίσης, στην επιβατική τους κίνηση παρουσίασαν οι γραμμές Πάτρας - Ακαρνανίας - Ιονίων Νησιών (36,91%), Πειραιά - Κρήτης - Δωδεκανήσου (26,26%) και Πειραιά - Μυκόνου - Τήνου - Σάμου (15,84%).

Αντίθετα, τη μεγαλύτερη μείωση της επιβατικής κίνησης το 1998 σε σχέση με το 1997 παρουσίασε η γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσου (14,49%).

Για το 1999, τη μεγαλύτερη αύξηση εκτιμάται ότι σημείωσε η γραμμή Πειραιά - Πελοποννήσου (29,7%), ενώ μείωση (3,6%) της επιβατικής κίνησης παρουσιάστηκε στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιά - Κρήτης.

Στις "λοιπές ακτοπλοϊκές γραμμές" περιλαμβάνονται οι παρακάτω 13 δευτερεύουσες γραμμές:

- ✓ Χώρα Σφακίων - Αγ. Ρούμελης
- ✓ Λαυρίου - Κέας - Κύθνου
- ✓ Θήρας - Κυκλάδων

- ✓ Χίου - Σάμου
- ✓ Νυδρί - Μεγανήσι
- ✓ Αστακού - Αγ. Ευφημίας
- ✓ Ραφήνας - Ανατ. Κυκλάδων - Δωδεκανήσου
- ✓ Αλεξανδρουπόλεως - Σαμοθράκης
- ✓ Ρόδου - Δωδεκανήσου - Σάμου
- ✓ Σάμου - Δωδεκανήσου
- ✓ Καλύμνου - Δωδεκανήσου
- ✓ Ραφήνας - Νήσων Β. Αιγαίου - Καβάλας
- ✓ Θεσσαλονίκης - Β. Σποράδων - Κυκλάδων – Ηρακλείου

1.7 Εξέλιξη των Μεταφερθέντων Οχημάτων στις Ακτοπλοϊκές Γραμμές

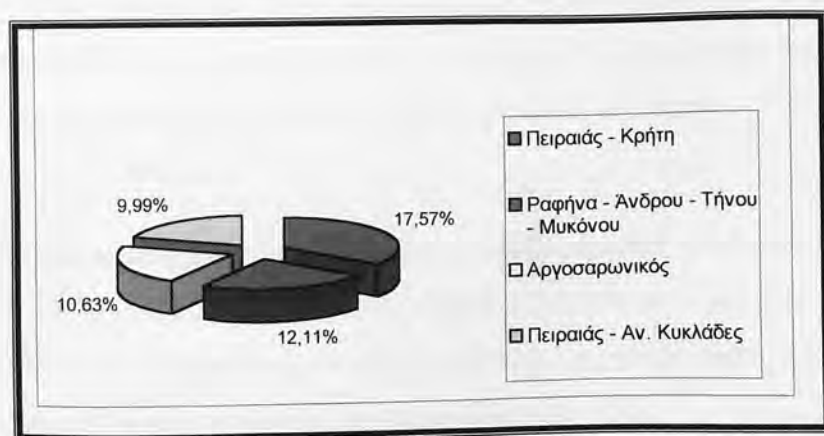
Πέρα από τη διακίνηση επιβατών, σημαντική πηγή εσόδων για την Ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί και η μεταφορά οχημάτων (επιβατικών Ι.Χ., φορτηγών, δικύκλων). Αξίζει να σημειωθεί ότι, αρκετές ακτοπλοϊκές εταιρείες έχουν ως βασική πηγή εισροών τα έσοδα από τη μεταφορά οχημάτων. Επίσης, η παραπάνω λειτουργία υποβοηθάει στη σωστή λειτουργία του εσωτερικού εμπορίου και διευρύνει τις υπάρχουσες αγορές.

Από τα στοιχεία που υπάρχουν προκύπτει ότι, ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων ακολούθησε ανοδική πορεία καθ' όλη την περίοδο 1993 - 1999, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,75 % περίπου.

Ειδικότερα, το 1998 μεταφέρθηκαν συνολικά 2.385.127 οχήματα με Ε/Γ - Ο/Γ, έναντι 2.246.183 οχημάτων το 1997, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του

6% περίπου. Το 1999 εκτιμάται ότι διακινήθηκαν συνολικά 2.565.000 οχήματα, σημειώνοντας αύξηση κατά 7,54% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Αναφορικά με τις κυριότερες γραμμές μεταφοράς οχημάτων το 1998, σημειώνεται ότι, από τη γραμμή Πειραιά - Κρήτης μεταφέρθηκαν συνολικά 418.978 οχήματα (17,57% της συνολικής κίνησης οχημάτων). Ακολουθεί η γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου, από την οποία μεταφέρθηκαν 288.763 οχήματα (12,11% της συνολικής κίνησης), ενώ σημαντική υπήρξε η κίνηση σε οχήματα που παρουσίασε και η γραμμή Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (μεταφέρθηκαν 238.243 οχήματα, καλύπτοντας το 9,99% της συνολικής κίνησης, το ίδιο έτος).



Διάγραμμα 5: Κυριότερες γραμμές μεταφοράς οχημάτων για το 1998

Το 1999, στη γραμμή Πειραιά - Κρήτης μετακινήθηκαν 420.000 οχήματα, καταλαμβάνοντας μερίδιο 16,37% στη συνολική κίνηση οχημάτων, ενώ το σύνολο των μεταφερθέντων οχημάτων στη γραμμή Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου εκτιμάται σε 295.000, με αντίστοιχο μερίδιο συμμετοχής 11,5%. Οι

γραμμές που σημείωσαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις είναι αυτές του Πειραιά - Μυτιλήνης (14,19%) και Πειραιά - Μυκόνου - Τήνου - Σάμου (7,30%) την ίδια περίοδο.

Τα φορτηγά αποτελούσαν το 1998 το 20,79% των μεταφερθέντων οχημάτων. Τα περισσότερα φορτηγά, το εν λόγω έτος, μεταφέρθηκαν στη γραμμή Πειραιά - Κρήτης (133.587 φορτηγά) και ακολουθεί με σημαντική διαφορά η γραμμή Πειραιά - Δωδεκανήσου (56.669 φορτηγά) ενώ τα μεταφερθέντα δίκυκλα αποτελούσαν το 21,97% (523.955) των συνολικά μεταφερθέντων οχημάτων κατά το 1998.

Το μεγαλύτερο μέρος των δίκυκλων μετακινήθηκε στη γραμμή του Αργοσαρωνικού, από όπου μεταφέρθηκαν 102.905 δίκυκλα το 1998. Σημαντικός, επίσης, υπήρξε ο αριθμός των δίκυκλων που μεταφέρθηκε μέσω των γραμμών Πειραιά - Ανατ. Κυκλάδων (76.095) και Πειραιά - Κρήτης (59.894), το ίδιο έτος.

Τα επιβατικά οχήματα (Ι.Χ. και μεγάλου μεγέθους επιβατικά) αποτέλεσαν το 57,2% των συνολικά μεταφερθέντων οχημάτων το 1998. Σημειώνεται ότι, ο αριθμός των μεταφερθέντων επιβατικών οχημάτων παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,78% κατά το χρονικό διάστημα 1993 - 1998.

Το μεγαλύτερο μέρος επιβατικών οχημάτων (225.497) μετακινήθηκε στη γραμμή Πειραιά - Κρήτης το 1998, καταλαμβάνοντας μερίδιο 16,52% επί της συνολικής κίνησης. Σημαντικός αριθμός επιβατικών, επίσης, μεταφέρθηκε στις γραμμές Ραφήνας - Άνδρου - Τήνου - Μυκόνου (204.069), Πειραιά - Αν. Κυκλάδων (121.185) και Αργοσαρωνικού (107.759) το ίδιο έτος.

1.8 Η Διεθνής Αγορά Ελλάδας - Ιταλίας

Η θαλάσσια γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας αναπτύχθηκε στη δεκαετία του 1960, ως αποτέλεσμα της άνθησης του τουρισμού, αλλά και της εμπορικής δραστηριότητας της χώρας μας με τη Δυτική Ευρώπη. Σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε, βέβαια, και η αντίστοιχη ανάπτυξη λιμένων στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας και στα ανατολικά παράλια της Ιταλίας.

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90 στην αγορά της Βόρειας Ιταλίας δραστηριοποιούνταν αρκετές μικρού κυρίως μεγέθους επιχειρήσεις, οι οποίες όμως μετά την είσοδο των μεγαλύτερων επιχειρήσεων (ΑΝΕΚ ΑΕ, ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΑΝΕ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.) συρρικνώθηκαν σημαντικά. Η τάση αυτή αναμένεται να εμφανιστεί και στα νότια λιμάνια της Ιταλίας, όπου ήδη διαφαίνεται η κυριαρχία των πρωτοπόρων επιχειρήσεων.

Ο πόλεμος στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας τη δεκαετία του 1990, καθώς και η πρόσφατη πολεμική επιχείρηση στο Κόσσοβο απέκλεισαν όλες τις οδούς μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Ευρώπης, προκαλώντας αύξηση στην ποσότητα των φορτίων που μεταφέρονταν από την Αδριατική Θάλασσα.

Τα υψηλά επίπεδα της εμπορικής δραστηριότητας παρέμειναν και μετά τη λήξη του πολέμου. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στους εξής λόγους: α) στην αύξηση των συναλλαγών μεταξύ των κρατών - μελών της Ε.Ε., β) στην προτίμηση των οδηγών να αποφύγουν την κακή ποιότητα οδικής υποδομής και τα πολλά σύνορα που έχουν δημιουργηθεί στην πρώην Δημοκρατία της

Γιουγκοσλαβίας, γ) στη μεταστροφή μεταφοράς φορτίων από φορτηγά, σε μη-συνοδευόμενα τρέιλερ λόγω του χαμηλότερου κόστους τους, δ) στη δυνατότητα των οδηγών φορτηγών να χρησιμοποιούν τη διάρκεια του ταξιδιού τους με το πλοίο για ξεκούραση.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της επιβατηγού - οχηματαγωγού ναυτιλίας στην Αδριατική Θάλασσα διακρίνονται σε δύο (2) βασικές κατηγορίες, σε εκείνες που παρέχουν υπηρεσίες όλο το χρόνο και σε εκείνες που προσφέρουν υπηρεσίες κατά την περίοδο υψηλής τουριστικής κίνησης για επιβάτες και οχήματα.

Οι αναχωρήσεις γίνονται από την Πάτρα προς τα βόρεια λιμάνια της Ιταλίας (Ανκώνα, Βενετία και Τεργέστη) και προς τα λιμάνια του Νότου (Μπάρι και Μπρίντεζι). Μερικά δε από τα πλοία διέρχονται και τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας, προκειμένου να εξυπηρετήσουν την κίνηση της Βορείου Ελλάδος από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική έχουν βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες τόσο σε επίπεδο συχνότητας δρομολογίων όσο και σε επίπεδο αξιοπιστίας. Το παραπάνω γεγονός, σε συνδυασμό με την αισθητή βελτίωση του στόλου έχει μετατρέψει την εν λόγω σύνδεση σε υπόδειγμα θαλάσσιων μεταφορών.

Συγκεκριμένα, στην αγορά της Αδριατικής η πρόσφατη εισαγωγή από τις πρωτοπόρες εταιρείες του κλάδου νεότευκτων πλοίων τα οποία έχουν σχεδιαστεί και παραγγελθεί ειδικά για αυτήν την αγορά, έχει μειώσει το χρόνο ταξιδιού κατά 8 ώρες (από 30 σε 22 ώρες). Ως εκ τούτου, η αγορά

αναβαθμίστηκε δραστικά προσφέροντας νέες προοπτικές τόσο σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών όσο και ανταγωνιστικής τιμολόγησης.

1.9 Εξέλιξη της Επιβατικής Κίνησης και της Κίνησης των Οχημάτων στη Θαλάσσια Γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας (1993 - 1999)

Στον πίνακα 6 παρουσιάζεται η εξέλιξη της συνολικής κίνησης επιβατών και οχημάτων το χρονικό διάστημα 1993 - 1999 σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ. Σημειώνεται ότι, τα στοιχεία του 1999 αποτελούν εκτιμήσεις, λόγω έλλειψης αντίστοιχων πληροφοριών από το ΥΕΝ.

Επιπλέον στον πίνακα 7 εμφανίζονται οι ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές της συνολικής κίνησης στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, την ίδια περίοδο.

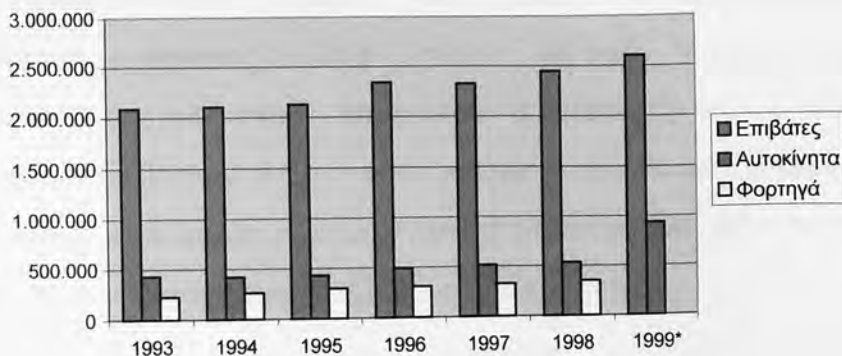
Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η επιβατική κίνηση στην Αδριατική ακολούθησε ανοδική πορεία το εξεταζόμενο διάστημα, με εξαίρεση την περίοδο 1997/1996. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του μεγέθους ανήλθε σε 3,76%. Ειδικότερα, το 1999 εκτιμάται ότι διακινήθηκαν συνολικά 2.600.000 επιβάτες στις εν λόγω γραμμές έναντι 2.445.976 επιβατών το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6,3%.

Η συνολική κίνηση οχημάτων σημείωσε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 6,15% το διάστημα 1993 - 1999. Ο αριθμός των μετακινήσεων οχημάτων εκτιμάται σε 931.500 το 1999 από 872.582 οχήματα το 1998, εμφανίζοντας αύξηση κατά 6,75%. Παρατηρείται ότι, τα επιβατικά αυτοκίνητα υπερτερούν έναντι των φορτηγών καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο.

Πίνακας 6
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ
(1993 - 1999)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999*
Επιβάτες	2.083.191	2.103.943	2.121.812	2.336.080	2.315.098	2.445.976	2.600.000
Αυτοκίνητα	427.650	417.267	429.162	485.718	506.788	528.065	931.500
Φορτηγά	223.655	260.475	294.535	302.809	322.375	344.517	

Πηγή: Σ.Υ./Υ.Ε.Ν.



Διάγραμμα 6: Συνολική Κίνηση Ελλάδας – Ιταλίας (1993-1999)

Πίνακας 7
ΕΤΗΣΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ (%) ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ
(1993 - 1999)

	1994/1993	1995/1994	1996/1995	1997/1996	1998/1997	1999/1998
Επιβάτες	1	0,85	10,1	-0,90	5,65	6,30
Αυτοκίνητα	-2,43	2,85	13,18	4,34	4,2	6,75
Φορτηγά	16,46	13,07	2,81	6,46	6,87	

Πηγή: Πίνακας 1.6

1.10 Πωλήσεις Ακτοπλοϊκών Επιχειρήσεων

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία, το σύνολο των πωλήσεων των παρουσιαζόμενων επιχειρήσεων σημείωσε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 12,14% το εξεταζόμενο διάστημα. Ειδικότερα, το εν λόγω μέγεθος διαμορφώθηκε σε 145.635.035 χιλ. δρχ. το 1999, εμφανίζοντας αύξηση κατά 22,37% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ πραγματοποιεί τις μεγαλύτερες πωλήσεις, καλύπτοντας το 31,8% επί των συνολικών πωλήσεων των αναφερόμενων στον πίνακα επιχειρήσεων το 1999. Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει η ΑΝΕΚ Α.Ε., η οποία κάλυψε το 23,24% των συνολικών πωλήσεων και ακολουθεί ο όμιλος ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΕ και η εταιρεία ΝΕΛ ΑΕ με μερίδια συμμετοχής 18,37% και 6,95% αντίστοιχα.

Επισημαίνεται ότι, η αξιοσημείωτη αύξηση του κύκλου εργασιών της ΜΙΝΟΑΝ FLYING DOLPHINS Α.Ε. το 1999 έναντι του 1998 οφείλεται στην απόκτηση 43 νέων πλοίων από άλλες επιχειρήσεις του κλάδου.

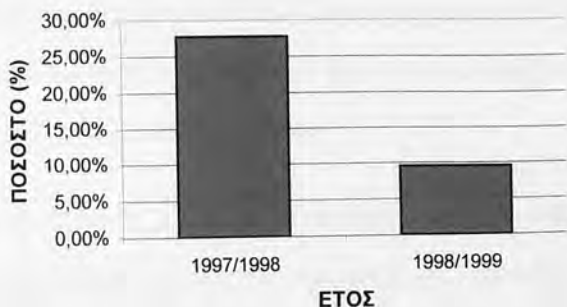
Σημαντική αύξηση των πωλήσεών τους την ίδια περίοδο εμφάνισαν, επίσης, οι εταιρείες: ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ (48,21%), ΔΑΝΕ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗ ΑΕ (42,73%), ΑΝΕΜ ΑΕ (32,94%).

1.11 Πωλήσεις των Ελληνικών Επιχειρήσεων στη Θαλάσσια Γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας

Το σύνολο των πωλήσεων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην θαλάσσια γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας ακολούθησε ανοδική πορεία, με μέσο

ετήσιο ρυθμό αύξησης 16,4%, το εξεταζόμενο διάστημα. Ειδικότερα, οι συνολικές πωλήσεις ανήλθαν σε 136.504.801 χιλ. δρχ. το 1999 έναντι 124.589.677 χιλ. δρχ. το 1998, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 9,56%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό αύξησης την περίοδο 1998/1997 ήταν 26,70%.

Η διαχρονική αύξηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό και στην διεύρυνση του στόλου τους με νέα πλοία.



Διάγραμμα 7: Μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης πωλήσεων εταιριών

Η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ εμφάνισε το μεγαλύτερο κύκλο εργασιών, καλύπτοντας το 33,9% περίπου των συνολικών πωλήσεων το 1999. Τη δεύτερη θέση κατέλαβε η εταιρεία ΑΝΕΚ Α.Ε., η οποία κάλυψε το 24,8% των συνολικών πωλήσεων το ίδιο έτος. Ακολούθησε ο όμιλος ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ και ο όμιλος ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΕ με ποσοστά συμμετοχής 21,7% και 19,6% αντίστοιχα.

1.12 Τάσεις και Προοπτικές Εξέλιξης του Κλάδου

Ο κλάδος της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας διέρχεται μία περίοδο ανακατατάξεων, με κύρια χαρακτηριστικά την έντονη κινητικότητα από πλευράς εξαγορών, συγχωνεύσεων και συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων, καθώς και την επανεξέταση θεμάτων που αφορούν στην άρση του "cabotage" και στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας.⁷

Ειδικότερα, ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων καθίσταται ολοένα εντονότερος και επικεντρώνεται στη μείωση του χρόνου του ταξιδιού και στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, μέσω της δρομολόγησης νέων πλοίων. Επιπλέον, επιδιώκεται η συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις του κλάδου για την απόκτηση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς.

Πρόσφατα εξετάζεται η άρση του "cabotage" σε ημερομηνία νωρίτερα της αρχικά καθορισμένης⁸, γεγονός που αναγκάζει τις ελληνικές επιχειρήσεις να επιταχύνουν τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου τους. Με την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας θα ενταθεί ακόμα περισσότερο ο ανταγωνισμός, καθώς οι αλλοδαπές εταιρείες σε συνεργασία με τους tour operators⁹ των χωρών τους, θα έχουν τη δυνατότητα να συμπεριλάβουν την ακτοπλοϊκή κίνηση των τουριστών στο πακέτο παροχών και υπηρεσιών που προσφέρουν.

Οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες θα εστιάσουν το ενδιαφέρον τους στις γραμμές που εμφανίζουν αυξημένη κίνηση. Το γεγονός αυτό ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στις ελληνικές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται

⁷ άδεια η οποία παρέχεται από το ΥΕΝ με την σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους επιμελητηρίων για την δρομολόγηση πλοίου σε συγκεκριμένη γραμμή

⁸ στο τέλος του 2002

ήδη στις εν λόγω γραμμές. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες καλούνται να αναβαθμίσουν και να διαφοροποιήσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους, καθώς και να εφαρμόσουν ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική. Επιπλέον, καθοριστικό ρόλο θα διαδραματίσει ο παράγοντας της διάρκειας του ταξιδιού.

Η βασική όμως αντιπαράθεση έγκειται στο γεγονός αν η ακτοπλοΐα θα απελευθερωθεί πλήρως ή αν το YEN θα καθορίσει συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση των νέων πλοίων. Στο πρόγραμμα, πάντως του Υπουργείου αυτή τη στιγμή, αναφέρεται μεταξύ των άλλων η απαίτηση για ακριβή, περισσότερα και συνδυασμένα δρομολόγια, η απόσυρση των υπερήλικων πλοίων, η επιτάχυνση των λιμενικών έργων και η εναρμόνιση με τις κοινοτικές διατάξεις. Για το λόγο αυτό, αναμένεται να κατατεθεί νομοσχέδιο για το νέο θεσμικό πλαίσιο και την ημερομηνία απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.

Η επιτροπή που έχει συγκροτηθεί για να προτείνει λύσεις για το νέο θεσμικό πλαίσιο, βασιζόμενη στα ευρωπαϊκά πεπραγμένα, προτείνει μία μέση λύση: την καθιέρωση των συμβάσεων γραμμών δημοσίου συμφέροντος και των γραμμών ελεύθερης δρομολόγησης.

Για τις πρώτες θα καθιερωθεί διαδικασία δημόσιας προκήρυξης, διενέργειας διαγωνισμού και σύναψης συμβάσεων μεταξύ του δημοσίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας, συγκεκριμένης διάρκειας για συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές συνδέσεις που θα προσδιορίζονται από το Σύστημα Εσωτερικών Θαλάσσιων Μεταφορών με κοινωνικοοικονομικά νομικά κριτήρια. Στη σύμβαση κάθε γραμμής θα καθορίζονται επακριβώς όλοι οι προσδιοριστικοί παράγοντες της γραμμής, όπως τα συνδεόμενα λιμάνια, η συχνότητα σύνδεσης των

⁹ Μεγάλοι Ταξιδιωτικοί Οργανισμοί

λιμένων, τα προσόντα του πλοίου (ταχύτητα, ηλικία, χωρητικότητα σε επιβάτες και οχήματα, στελέχωση του πλοίου κ.τ.λ.) αλλά και οι κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τα συμφωνηθέντα.

Για τις γραμμές ελεύθερης δρομολόγησης, η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα υποβάλλει αίτηση δρομολόγησης του πλοίου με πλήρη περιγραφή των προς εκτέλεση δρομολογίων. Επιπλέον, η εταιρεία θα πρέπει να έχει σε ισχύ πιστοποιητικό ασφαλείας και άδεια τακτικού ελλιμενισμού του πλοίου από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων προσέγγισης. Τα λιμενικά τέλη θα καθορίζονται ύστερα από ελεύθερη διαπραγμάτευση με το φορέα εκμετάλλευσης του λιμένος ενώ και τα κόμιστρα θα διαμορφώνονται ελεύθερα. Η διάρκεια της δρομολόγησης θα είναι ετήσια και η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα έχει την υποχρέωση της έγκαιρης ενημέρωσης του επιβατικού κοινού επί των προγραμματισμένων δρομολογίων.

Επιπλέον έχει ξεκινήσει η χορήγηση αδειών σκοπιμότητας σε γραμμές που ελέγχονται επί του παρόντος, αποκλειστικά από μία (1) εταιρεία, με αποτέλεσμα την επικείμενη αναδιάρθρωση των μεριδίων αγοράς στις διάφορες ακτοπλοϊκές γραμμές.

Όσον αφορά στις προοπτικές του κλάδου, σημαντικό ρόλο στον εκσυγχρονισμό θα διαδραματίσει το Χρηματιστήριο, από το οποίο θα αντληθεί μεγάλο μέρος των απαιτούμενων κεφαλαίων. Η ελληνική ακτοπλοΐα αποκτά τη δυνατότητα να αντλεί σημαντικού ύψους κεφάλαια από το ευρύ επενδυτικό κοινό, με αποτέλεσμα να περιορίζεται μερικώς η ανάγκη τραπεζικού δανεισμού, που σαφώς επιβαρύνει τη στρατηγική ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Οι προσπάθειες των εταιρειών προκειμένου να ευοδωθούν πρέπει να τύχουν συνδρομής και από την Πολιτεία, με την εν εξελίξει αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και την εναρμόνιση της ελληνικής με τη κοινοτική νομοθεσία, κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει στα ελληνικά πλοία τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό.

Η ελληνική ακτοπλοΐα πρόσφατα σημείωσε τα πρώτα βήματα διεθνοποίησής της, με την είσοδο της εταιρείας ANEK AE στις εσωτερικές γραμμές της Ιταλίας. Επιπροσθέτως, οι ελληνικές επιχειρήσεις, με δεδομένη την επιτυχή δραστηριοποίησή τους στη διεθνή γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας - η οποία χαρακτηρίζεται ως έντονα ανταγωνιστική - θα μπορούσαν να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους σε άλλες γραμμές. Ορισμένα πιθανά δρομολόγια εντός της Μεσογείου, ενδέχεται να συνδέουν την Ελλάδα με την Κύπρο, την Αίγυπτο, το Ισραήλ, το Λίβανο και τη Συρία. Η εκμετάλλευσή τους στις τρεις τελευταίες χώρες θα εξαρτηθεί κυρίως από το αποτέλεσμα των ειρηνευτικών συνομιλιών μεταξύ του Ισραήλ και της Συρίας.

Επιπλέον, η παρούσα μερική εξομάλυνση των σχέσεων με την Τουρκία θα ήταν δυνατό να έχει σαν αποτέλεσμα την ανάπτυξη νέων δρομολογίων από την ηπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά προς τα λιμάνια της Τουρκίας. Παράλληλα, μέρος της κίνησης από την Τουρκία προς την Ευρώπη απορροφάται από τα πλοία που συνδέουν την Τουρκία (Τσεσμέ) με την Ιταλία (Μπρίντζι), ενώ άλλο μέρος απορροφάται από τα πλοία που συνδέουν την Ηγουμενίτσα με τα ιταλικά λιμάνια.

Σε μακροπρόθεσμη βάση, η πιθανή ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θα δώσει τη δυνατότητα στα Ελληνικά πλοία να χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Λεμεσού και της Λάρνακας ως αφετηρίες για την εκτέλεση δρομολογίων στην Ανατολική

Μεσόγειο. Επιπλέον, είναι δυνατό να επιτευχθεί και ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ Κρήτης και Κύπρου.

Στον πίνακα 8 παρουσιάζεται η προβλεπόμενη εξέλιξη της επιβατικής κίνησης και της κίνησης των οχημάτων για τις τρεις (3) διακρίσεις της επιβατηγού ναυτιλίας για το έτος 2000.

Πίνακας 8
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
(2000/1999)

	2000		ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ (%) 2000/1999	
	Επιβατική Κίνηση	Κίνηση Οχημάτων	Επιβατική Κίνηση	Κίνηση Οχημάτων
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ	17.700.000	2.700.000	6,0	5,3
ΠΟΡΘΜΕΙΑ	33.400.000	10.500.000	3,7	5,4
ΕΛΛΑΔΑ - ΙΤΑΛΙΑ	2.700.000	970.000	3,9	4,1

Πηγή: Εκτιμήσεις Αγοράς - ICAP

Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, η επιβατική κίνηση της ελληνικής ακτοπλοΐας ανέρχεται σε 17.700.000 επιβάτες το 2000, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6% έναντι του 1999. Η συνολική κίνηση οχημάτων ανέρχεται σε 2.700.000 το 2000, αυξημένη κατά 5,3% σε σχέση με το 1999. Για την επόμενη διετία (2001 - 2002) εκτιμάται ότι η συνολική κίνηση τόσο των επιβατών όσο και των οχημάτων, θα παρουσιάσει μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης της τάξεως του 6%.

Η επιβατική κίνηση στις πορθμειακές γραμμές ανέρχεται σε 33.400.000 επιβάτες το έτος 2000, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 3,7% έναντι του 1999, ενώ η αντίστοιχη κίνηση των οχημάτων ανέρχεται σε 10.500.000 οχήματα

(ποσοστό αύξησης 5,4%). Για την επόμενη διετία προβλέπεται περαιτέρω αύξηση της κίνησης (επιβατών και οχημάτων) στις πορθμειακές γραμμές, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τάξεως του 5% περίπου. Αξίζει να σημειωθεί ότι, το συνολικό μεταφορικό έργο της πορθμειακής γραμμής Ρίου - Αντιρρίου αναμένεται να εμφανίσει σημαντική μείωση με την ολοκλήρωση και λειτουργία της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου.

Όσον αφορά στη διεθνή γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, η επιβατική κίνηση ανέρχεται σε 2.700.000 επιβάτες το 2000 (αύξηση 3,9% έναντι του 1999) και η κίνηση οχημάτων σε 970.000 οχήματα (ποσοστό αύξησης 4,1%). Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του μεταφορικού έργου την επόμενη διετία (2001 - 2002) αναμένεται να κυμανθεί μεταξύ 4% - 5%.

Μελλοντικά, στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, αναμένεται οι μεγάλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις εν λόγω γραμμές να απορροφήσουν σχεδόν όλο το μεταφορικό έργο, περιορίζοντας ακόμη περισσότερο τις μικρού μεγέθους επιχειρήσεις, οι οποίες σήμερα δραστηριοποιούνται κυρίως στα λιμάνια της Νότιας Ιταλίας.

1.13 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

I. Συγκριτικά Οικονομικά Στοιχεία Κόστους και Αποδοτικότητας των Κυριότερων Επιχειρήσεων του Κλάδου

Στους πίνακες του παραρτήματος i παρουσιάζονται τα βασικά οικονομικά μεγέθη ορισμένων εκ των κυριότερων επιχειρήσεων του κλάδου, βάσει των

δημοσιευμένων ισολογισμών τους. Σημειώνεται ότι στους πίνακες εμφανίζονται τα στοιχεία 15 επιχειρήσεων του κλάδου, οι οποίες πραγματοποίησαν πωλήσεις άνω των 500.000 χιλ. δρχ. το 1999.

Διευκρινίζεται ότι, δεν παρουσιάζονται επιχειρήσεις οι οποίες, λόγω της νομικής τους μορφής δεν υποχρεούνται στη δημοσίευση των οικονομικών τους στοιχείων.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του παραρτήματος, οι περισσότερες από τις αναφερόμενες επιχειρήσεις παρουσίασαν αύξηση του κύκλου εργασιών τους το 1999 έναντι του 1998.

Το περιθώριο μικτού κέρδους (ποσοστό μικτών κερδών επί των πωλήσεων) παρουσίασε αύξηση το 1999 μόνο σε μία εταιρεία (ANEZ AE), ενώ στις υπόλοιπες επιχειρήσεις μειώθηκε. Το εν λόγω περιθώριο κυμάνθηκε μεταξύ 16,5% - 29,5% σε έξι (6) εταιρείες και μεταξύ 30% - 35% σε ακόμη έξι (6), ενώ μία (1) επιχείρηση εμφάνισε αρνητικό περιθώριο μικτού κέρδους το 1999. Το μεγαλύτερο περιθώριο μικτού κέρδους παρουσίασε η εταιρία ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. (52,91%)

Το λειτουργικό περιθώριο (κέρδος προ εξωλειτουργικών στοιχείων, φόρων και αποσβέσεων) ως ποσοστό επί των πωλήσεων μειώθηκε το 1999 σε σχέση με το 1998 σε 8 επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, σε δύο (2) εταιρείες το εν λόγω περιθώριο διαμορφώθηκε σε αρνητικά επίπεδα, ενώ σε δύο (2) επιχειρήσεις κυμάνθηκε μεταξύ 4% - 8%, σε τέσσερις (4) εταιρείες μεταξύ 12% - 15% και σε πέντε (5) υπερέβη το 20% το 1999. Το υψηλότερο περιθώριο το ίδιο έτος παρουσίασαν οι εταιρείες: ΣΑΟΣ ANES (39,68%), ANENΔΥΚ Α.Ε. (39,39%) και ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ (34,98%).

Όσον αφορά στο περιθώριο καθαρού κέρδους, πέντε (5) επιχειρήσεις του κλάδου εμφάνισαν μείωση του ποσοστού καθαρών κερδών επί των πωλήσεών τους, ενώ άλλες πέντε (5) εταιρείες παρουσίασαν αύξηση την περίοδο 1999/1998. Μία (1) επιχείρηση εμφάνισε ζημιολόγα αποτελέσματα την εξεταζόμενη τριετία. Το υψηλότερο περιθώριο καθαρού κέρδους παρουσίασαν οι εταιρείες: ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ (17,91%) και ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ (17,08%) το 1999.

Η αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων κυμάνθηκε σε επίπεδα χαμηλότερα του 10% σε επτά (7) επιχειρήσεις του πίνακα, ενώ στις υπόλοιπες κυμάνθηκε από 12% - 18% το 1999. Την υψηλότερη αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων εμφάνισε η εταιρεία ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ (17,91%).

Όσον αφορά στο μετά κόστος παραγωγής λειτουργικό κόστος, σημειώνονται τα εξής:

- Κατά το 1999 οι λειτουργικές δαπάνες, ως ποσοστό επί των πωλήσεων, κυμάνθηκα σε επίπεδα χαμηλότερα του 10% σε τρεις (3) επιχειρήσεις, μεταξύ του 10% - 20% σε επτά (7) και μεταξύ 20% - 28% σε τρεις (3) επιχειρήσεις του πίνακα.
- Οι χρηματοοικονομικές δαπάνες (ως ποσοστό επί των πωλήσεων) κυμάνθηκαν σε επίπεδα κάτω του 10% σε δώδεκα (12) επιχειρήσεις του πίνακα το ίδιο έτος.
- Αναφορικά με την κυκλοφοριακή ταχύτητα των αποθεμάτων το 1999 σημειώνεται ότι, την υψηλότερη εμφάνισε η ΜΙΝΟΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. (5 ημέρες) και τη χαμηλότερη η ΑΝΕΖ Α.Ε. (54. ημέρες).

- Το 1999 ο μέσος όρος εισπραξης των απαιτήσεων κυμάνθηκε μεταξύ 2-422 ημερών, παρουσιάζοντας σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των εταιρειών. Συγκεκριμένα σε οκτώ (8) από τις εταιρείες ο αντίστοιχος μέσος όρος διαμορφώθηκε σε επίπεδα κάτω των 100 ημερών, ενώ σε τέσσερις (4) κυμάνθηκε από 101 έως 4222 ημέρες. Το χαμηλότερο μέσο όρο εισπραξης απαιτήσεων εμφάνισε η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ ΑΕ (2 ημέρες) το 1999.

II. Κατάταξη των Κυριότερων Επιχειρήσεων Βάσει Κύριων Οικονομικών Μεγεθών

Στον πίνακα 9 που ακολουθεί παρουσιάζεται η κατάταξη των κυριότερων επιχειρήσεων του κλάδου, βάσει καθαρών κερδών, για τη χρονική περίοδο 1997 - 1999, σύμφωνα με τους δημοσιευμένους ισολογισμούς τους. Σημειώνεται ότι, παρουσιάζονται οι επιχειρήσεις, οι οποίες πραγματοποίησαν συνολικό κύκλο εργασιών άνω των 500 εκατ. δρχ. κατά το 1999. Διευκρινίζεται ότι, δεν παρουσιάζονται επιχειρήσεις οι οποίες λόγω της νομικής τους μορφής δεν υποχρεούνται στη δημοσίευση των οικονομικών τους στοιχείων.

Όπως προκύπτει από τα διάφορα στοιχεία του πίνακα 9, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων παρουσίασε κερδοφόρα αποτελέσματα κατά την εξεταζόμενη τριετία. Το σύνολο των καθαρών κερδών των αναφερόμενων επιχειρήσεων υπερτριπλασιάστηκε την εξεταζόμενη περίοδο και διαμορφώθηκε σε 32.153.046 χιλ. δρχ. το 1999 από 10.273.400 χιλ. δρχ. το 1997.

Την πρώτη θέση, βάσει καθαρών κερδών κατέλαβε η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ, η οποία κάλυψε το 52,19% του συνόλου των καθαρών κερδών

κατά το 1999. Ακολουθούν οι εταιρείες ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. με μερίδιο συμμετοχής 28,34%, η ANEK Α.Ε. με 13,93% και οι ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. - ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ με 9,39%.

Πίνακας 9

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΒΑΣΕΙ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ (1997 - 1999)

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	1997	1998	1999
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ	6.752.268	10.137.695	16.779.505
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.	5.268.429	9.066.875	9.111.614
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ ΑΝΕΚ Α.Ε.	3.812.687	4.055.248	4.480.161
ΣΤΡΙΝΤΖΗ, ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. - ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	1.364.251	2.375.740	3.019.547
ΜΙΝΟΑΝ ΦΛΑΙΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε.	6.540	2.827	2.396.249
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.	856.589	1.048.813	1.070.573
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΣΟΥ Α.Ε.	222.213	291.709	298.344
Γ.Α. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ - ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	-	-	221.664
ΣΑΟΣ ΑΝΕΣ	-	-	210.176
ΑΝΕΝΔΥΚ Α.Ε.	149.608	175.728	181.810
ΑΝΕΖ Α.Ε.	114.909	103.573	154.655
ΛΑΣΗΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.	85.169	100.505	57.827
Δ.Α.Ν.Ε. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗ Α.Ε.	-8.604.186	-3.135.208	-5.829.079
ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤ. ΤΟΥΡ. CRETAN FERRIES ΑΕ	200.840	728.692	-
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΑΕ	44.113	34.028	ΟΔ
ΣΥΝΟΛΟ	10.273.400	25.986.225	32.153.046

ΟΔ: Οχι Διαθέσιμα

Πηγή: ICAP (Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί)

1.14 Ομαδοποιημένος Ισολογισμός των Κυριότερων Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Ο ομαδοποιημένος ισολογισμός που προέκυψε βάσει δείγματος 16 επιχειρήσεων για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμοι δημοσιευμένοι ισολογισμοί για τα έτη 1998 και 1999.

Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του πίνακα, το σύνολο του ενεργητικού των 16 επιχειρήσεων υπερδιπλασιάστηκε τη διετία 1998 - 1999, καθώς ανήλθε σε 881.565 εκατ. δρχ. το 1999 από 428.944 εκατ. δρχ. το 1998. Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των καθαρών παγίων (κατά 305.977 εκατ. δρχ.), καθώς και των διαθεσίμων (κατά 82,874 εκατ. δρχ.) και των απαιτήσεων (κατά 63.68 εκατ. δρχ.).

Το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων υπερδιπλασιάστηκε τη διετία 1998 - 1999, ανερχόμενο σε 595.167 εκατ. δρχ. το 1999 από 211.480 εκατ. δρχ. το 1998. Αυξημένες κατά 33,98% παρουσιάζονται, επίσης, οι μακρο & μεσοπρόθεσμες υποχρεώσεις συν προβλέψεις την περίοδο 1999/1998, ενώ μικρότερη αύξηση, κατά 26,35%, εμφάνισαν οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις, την ίδια χρονική περίοδο.

Οι συνολικές πωλήσεις των 16 επιχειρήσεων του δείγματος ανήλθαν σε 167.156 εκατ. δρχ. το 1999 έναντι 143,975 εκατ. δρχ. το 1998 παρουσιάζοντας αύξηση κατά 16,1%. Παράλληλα, το κόστος πωληθέντων αυξήθηκε με υψηλότερο ρυθμό (27,3%) ενώ το μικτό περιθώριο μειώθηκε οριακά κατά 0,79% την περίοδο 1999/1998. Η αισθητή αύξηση των λειτουργικών εξόδων κατά 34,49% οδήγησε στη μείωση του λειτουργικού περιθωρίου κατά 17,86%. Τα συνολικά καθαρά κέρδη των επιχειρήσεων παρουσίασαν σημαντική αύξηση από 25.554 εκατ. δρχ. το 1998 σε 33.655 εκατ. δρχ. το 1999 (ποσοστιαία αύξηση 31,70%).

Αναφερόμενοι στους κυριότερους δείκτες οικονομικής δραστηριότητας, σημειώνονται τα εξής:

- Ο δείκτης γενικής ρευστότητας κυμάνθηκε σε υψηλά επίπεδα κατά το 1999 σημειώνοντας αξιόλογη αύξηση έναντι του 1998 (1998:1,41 1999:2,9). Ανάλογα κινήθηκε και ο δείκτης άμεσης ρευστότητας (1998:1,22 1999:2,56), το ίδιο διάστημα.
- Η εξέλιξη της σχέσης Ξένων προς Ίδια κεφάλαια υποδηλώνει την ικανότητα των επιχειρήσεων του κλάδου για αυτοχρηματοδότηση των επενδυτικών τους προγραμμάτων, παρουσιάζοντας σημαντική βελτίωση την εξεταζόμενη διετία (1998: 1,3:1 1999:0,48:1) .
- Το περιθώριο μικτού κέρδους παρουσίασε μείωση κατά πέντε (5) περίπου ποσοστιαίες μονάδες το 1999 έναντι του 1998, καθώς διαμορφώθηκε σε 34,6% το 1999 από 39,86% το 1998.
- Μικρή βελτίωση εμφάνισε η κυκλοφοριακή ταχύτητα των αποθεμάτων την εξεταζόμενη διετία, εφόσον μειώθηκε στις 16 ημέρες το 1999 από 20 ημέρες το 1998.
- Η αποδοτικότητα των Ιδίων Κεφαλαίων παρουσίασε επιδείνωση και διαμορφώθηκε σε 5,65% το 1999 έναντι 12,8% το προηγούμενο έτος.
- Ο μέσος όρος προθεσμίας είσπραξης των απαιτήσεων κυμάνθηκε, και τα δύο εξεταζόμενα έτη, σε υψηλότερα επίπεδα έναντι του μέσου όρου προθεσμίας εξόφλησης των προμηθευτών, γεγονός που σε γενικές γραμμές επηρεάζει αρνητικά την ρευστότητα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ICAP Εταιρία Μελετών και έρευνας αγοράς, «Κλαδική Μελέτη Ακτοπλοίας», Νοέμβριος 2000
2. Δ. Τσούμας, «Πάτρα-Ιταλία, Ομαλοποίηση», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Σεπτέμβριος 2000, σελ. 103
3. Π. Κασαπάκης, «Μινωικές Γραμμές επενδυτικό πρόγραμμα και προοπτικές», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάρτιος 2001, σελ 80
4. Δ. Τσούμας, «ΑΝΕΚ, Το μεγάλο βήμα», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Ιανουάριος 1999, σελ. 29
5. Τ. Οικονομοπούλου, «Στην εμπόλεμη Αδριατική», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάιος 1999, σελ 20
6. Γ. Σημαντώνης, «Στην εποχή των νεότευκτων», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Ιούλιος 2000, σελ 65
7. Ν. Ζακχαΐος, « Αποχαιρετάμε τα καράβια μας», ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2000, σελ 35
8. Ν. Νιάρχου, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, 1998
9. Δ. Τσούμας, «Λίγο πριν από την νέα Ακτοπλοία», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Νοέμβριος 2000, σελ 103
10. Γ. Σημαντώνης, «HSC ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS Χορεύοντας με τους ίππους», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάιος 2000, σελ 72
11. Μ. Δεληγιάννης, «Το γράμμα του Μήνα», ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ, Μάρτιος 2000, σελ 27
12. Γ. Σημαντώνης, «ΝΕΛ Εκσυγχρονισμός του στόλου», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Ιούλιος 1998, σελ 16
13. Τ. Οικονομοπούλου, «ΕΠΑΤΤ, Πρόβλεψη για κέρδη», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Ιούνιος 1998, σελ. 68
14. Δ. Τσούμας, « Στατιστικά Πάτρα-Ιταλία, Ο πρωταθλητής», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάρτιος 1999, σελ 90
15. Κ. Τρακάδα «Η ναυτιλία τρόπος φυσικής αναπνοής των Ελλήνων», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάιος 1999
16. D. Frevhting, Practical Tourism Forecasting, Butterworth Heinemann Press, 1996 σελ 142

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

2.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα εξετασθούν οι ουσιαστικοί παράγοντες που προσδιορίζουν και επηρεάζουν την ζήτηση για υπηρεσίες στην Επιβατηγό Ναυτιλία.

Επειδή οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι αυτοτελείς οικονομικοί οργανισμοί, οι οποίοι όμως δεν είναι ξεκομμένοι και αποκομμένοι από το ευρύτερο περιβάλλον (task) θα επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε το ευρύτερο αυτό περιβάλλον καθώς και τους παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση υπηρεσιών για μεταφορές .

Η προσέγγιση αυτή θα γίνει με αναφορά στις οικονομικές, και τεχνολογικές συνθήκες που έπονται και δημιουργούν την υποχρέωση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να τις ακολουθήσουν αν δεν θέλουν την οριστική απαξίωση του ήδη υπάρχοντος στόλου τους και της οργανωτικής τους δομής κατά συνέπεια λοιπόν του λόγου ύπαρξης και λειτουργίας τους.

Σημαντικό σημείο αναφοράς θα αποτελέσει και το κοινωνικοπολιτικό σε συνδυασμό με το εγχώριο νομικό και διεθνές νομικό περιβάλλον το οποίο και παίζει σημαντικό ρόλο, όντας εξέχουσας και ζωτικής σημασίας, εξαιτίας και της οριστικής απελευθέρωσης της Ελληνικής αγοράς στην ακτοπλοία με την άρση του cabotage.

Έτσι είναι χρήσιμο να γνωρίζουμε τι ισχύει στις ξένες και κυρίως στις Ευρωπαϊκές αγορές οι οποίες θα αποτελέσουν και το σημείο αναφοράς του τι θα επέλθει και στην Ελληνική Αγορά ενόψει της απελευθέρωσης της

2.2 Προέλευση – Χαρακτηριστικά και παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση υπηρεσιών Επιβατηγού Ναυτιλίας

Η ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών για μεταφορά επιβατών, εμπορευμάτων και οχημάτων προέρχεται:

- Από τις ανάγκες σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με το νησιωτικό σύμπλεγμα. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας, με το μεγάλο μήκος ακτών (15.000 χλμ) και το σημαντικό νησιωτικό σύμπλεγμα, το οποίο περιλαμβάνει 3.000 - 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, ευνοεί την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας. Η ακτοπλοΐα καλύπτει τη βασική ανάγκη μεταφοράς των επιβατών από και προς τη νησιωτική Ελλάδα, ενώ με τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμβάλλει στην εμπορική στην εμπορική ένωση και ανάπτυξη των νησιών.
- Από τις ανάγκες του εσωτερικού και εξωτερικού τουρισμού, καθώς και από την ανάγκη μεταφοράς εμπορευμάτων από τη χώρα μας σε άλλες και αντίστροφα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κίνηση τόσο αλλοδαπών όσο και ημεδαπών τουριστών αυξήθηκε αλματωδώς τα τελευταία χρόνια.

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι οι εξής:

i. Τουρισμός: Πρόκειται για το σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την εξέλιξη του κλάδου. Όπως είναι ευνόητο, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου, η οποία εμφανίζει υψηλό βαθμό εποχικότητας.

Στη συνέχεια παρατίθενται στοιχεία σχετικά με την τουριστική κίνηση των τελευταίων ετών, σύμφωνα με τον ΕΟΤ.

Στον πίνακα 10 παρουσιάζονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς στους κυριότερους σταθμούς εισόδου το χρονικό διάστημα 1997 - 1999.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα, το μεγαλύτερο μέρος των αλλοδαπών τουριστών φθάνει στη χώρα μας αεροπορικώς. Οι αεροπορικές αφίξεις κατά το 1999 συμμετείχαν με ποσοστό 79% στο σύνολο των αφίξεων, ενώ οι αφίξεις οδικώς, δεύτερες κατά σειρά, κατέλαβαν αντίστοιχο ποσοστό συμμετοχής 10,84%. Στην τρίτη θέση βρίσκονται οι αφίξεις μέσω θαλάσσης, οι οποίες κατέλαβαν μερίδιο 6,32%. Τα λιμάνια που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη κίνηση αλλοδαπών τουριστών είναι αυτά της Πάτρας (36,31% των αφίξεων θαλασσίως) και της Ηγουμενίτσας (ποσοστό συμμετοχής 22,38%).

Πίνακας 10

**ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ
ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΕΙΣΟΔΟΥ
(1997 - 1999)**

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ	1997	1998	1999
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ			
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	2.868	80	0
ΑΡΑΞΟΥ	15.554	22.840	31.111
ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	15	570	0
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	2.478.320	2.107.635	2.469.032
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	275.203	325.009	388.050

ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1.694.913	1.829.587	2.077.021
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	580.656	558.005	635.522
ΘΗΡΑΣ	129.534	144.882	178.065
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	9	10	409
ΚΑΒΑΛΑΣ	80.702	76.673	53.440
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	39.851	37.849	40.411
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	685.525	796.489	898.352
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	71.448	88.814	120.411
ΚΩ	530.294	585.907	653.572
ΜΕΣΣΗΝΗΣ	34.047	37.508	40.729
ΜΥΚΟΝΟΥ	47.454	82.249	81.437
ΜΥΡΙΝΗΣ (ΛΗΜΝΟΥ)	8.265	8.757	7.377
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	58.195	41.195	73.285
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	107.035	127.054	113.988
ΡΟΔΟΥ	1.033.026	1.128.945	1.364.667
ΣΑΜΟΥ	137.458	147.489	159.487
ΣΚΙΑΘΟΥ	94.850	111.943	120.054
ΧΑΝΙΩΝ	331.311	357.044	418.199
ΧΙΟΥ	11.388	13.148	22.622
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	48.396	16.159	14.595
ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	8.147.921	8.645.841	9.961.836
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ			
ΔΙΚΑΙΩΝ	2.180	899	10
ΕΙΔΟΜΕΝΗΣ	29.593	25.490	5.623
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	1.186	690	32.378
ΠΥΘΙΟΥ	3.793	4.627	797
ΣΥΝΟΛΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ	36.752	31.706	38.808
ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ			
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	110.258	119.407	178.358
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	1.061	10.636	7.451
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	20.436	23.513	23.078
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	39.781	104.634	45.133
ΠΑΤΡΩΝ	172.439	209.903	289.390
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	40.699	27.326	55.643
ΡΟΔΟΥ	62.245	48.295	38.694
ΛΟΙΠΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	118.787	290.802	159.359
ΣΥΝΟΛΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	565.706	834.516	797.106

ΣΤΑΘΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ	1997	1998	1999
ΟΔΙΚΩΣ			
ΔΟΪΡΑΝΗΣ	59.844	18.841	16.298
ΕΥΖΩΝΩΝ	510.334	339.664	185.894
ΚΑΚΚΑΒΙΑΣ	204.057	386.658	424.448
ΚΑΣΤΑΝΕΩΝ	1.562	7.088	4.596
ΚΗΠΩΝ	65.752	98.022	142.576
ΚΡΥΣΤΑΛΟΠΗΓΗΣ	63.874	144.692	184.133

ΝΙΚΗΣ	92.119	55.410	70.022
ΟΡΜΕΝΙΟΥ	25.261	21.532	2.002
ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ	297.143	332.076	336.369
ΣΥΝΟΛΟ ΟΔΙΚΩΣ	1.319.946	1.403.983	1.366.338
ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	10.070.325	10.916.046	12.164.088
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	518.164	447.776	441.840
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	10.588.489	11.363.822	12.605.298

- ii. Κόστος Ναύλων: Το κόστος των ναύλων, στην ακτοπλοΐα εντός Ελλάδας, δεν διαφοροποιείται σημαντικά από εταιρεία σε εταιρεία, λόγω του ελέγχου των ναύλων από το κράτος. Στις διεθνείς γραμμές, όμως, η τιμολογιακή πολιτική της κάθε εταιρείας καθορίζεται ελεύθερα από την ίδια και έτσι οι τιμές των εισιτηρίων της θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικές και ανάλογες της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρει. Στα παραπάνω θα πρέπει να συνυπολογιστεί και η επικείμενη άρση του "καμποτάζ", γεγονός που αναμένεται να επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον κλάδο της ακτοπλοΐας, αφού πλέον θα είναι ελεύθερες όλες οι διεθνείς ακτοπλοϊκές εταιρείες να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Λόγω του έντονου ανταγωνισμού που θα αναπτυχθεί, αναμένεται μείωση των τιμών, καθιστώντας την ακτοπλοΐα περισσότερο ανταγωνιστική έναντι της αεροπλοΐας.
- iii. Ποιότητα Προσφερόμενων Υπηρεσιών: Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, σε συνδυασμό με τη διάρκεια του ταξιδιού και την τιμή του εισιτηρίου επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου και δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού ανάμεσα στις εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας, όσον αφορά στην προσέλκυση του κοινού. Στις περιπτώσεις μάλιστα, που η αεροπλοΐα αποτελεί ανταγωνιστικό τρόπο

μεταφοράς, η σχέση διάρκειας - ποιότητας - τιμής αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

- iv. Δημογραφική και Οικονομική Ανάπτυξη των Ελληνικών Νήσων: Η ανάπτυξη των νησιών τόσο δημογραφικά όσο και οικονομικά αποτελεί ένα εχέγγυο και για την αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Η αύξηση του πληθυσμού οδηγεί σε διεύρυνση του εν δυνάμει επιβατικού κοινού, ενώ σε οικονομικό επίπεδο, μία ανάπτυξη θα οδηγούσε αφενός σε αύξηση των τουριστών, αφού θα δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες υποδοχής αυτών και αφετέρου στην αύξηση της εμπορικής διακίνησης.

2.3 Περιβαλλοντικοί παράγοντες

A. Οικονομικό περιβάλλον

Το ευρύτερο οικονομικό κλίμα είναι μέγιστης σπουδαιότητας συντελεστής, με δυνατότητα ίσης επίδρασης σε μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις. Οι εταιρίες του κλάδου δεν επηρεάζονται μόνο από το συνολικό επίπεδο ζήτησης στην οικονομία, αλλά και από ειδικότερους οικονομικούς παράγοντες, όπως ο πληθωρισμός, τα επιτόκια κ.λ.π. Έτσι, οι μακροοικονομικές εξελίξεις συνιστούν μια κρίσιμη εξωτερική δύναμη σε όλες τις επιχειρήσεις, είναι όμως τρομερά δύσκολο να τις προβλέψει κανείς σε πιο μακροπρόθεσμο επίπεδο.

Για το λόγο αυτό, και η στρατηγική στο μέσο μιας περιόδου ύφεσης παίρνει ένα πολύ διαφορετικό χρώμα από την αντίστοιχη στρατηγική μιας περιόδου πλούτου και επέκτασης. Μια ύφεση μπορεί εύκολα να φέρει οικονομικές δυσκολίες, πίεση για μείωση ή διακοπή δραστηριοτήτων και, επομένως, ένας βραχυπρόθεσμος ορίζοντας σχεδιασμού από τις περιπτώσεις όπου μια εταιρία

επενδύει για την επέκτασή της. Η στρατηγική σε μια αγορά που βρίσκεται σε κρίση τείνει να είναι περισσότερο βραχυπρόθεσμη από μια ευδοκιμούσα αγορά. Διαφορετική οικονομική δομή απαιτεί και διαφορετική στρατηγική προσέγγιση. Πιο συγκεκριμένα όμως, σημαντικότερη μείωση του κόστους δανεισμού των επιχειρήσεων, αλλά και του Δημοσίου, με παράλληλη μείωση του πληθωρισμού σε ακόμη χαμηλότερα μονοψήφια νούμερα επιτεύχθηκε την τριετία 1997 - 2000. Τα επιτόκια των επιχειρηματικών δανείων της ακτοπλοίας, η πορεία των οποίων συνδέεται άμεσα με την εξέλιξη του κλάδου μειώθηκαν ενώ παράλληλα αυξήθηκε και ο όγκος χρηματοδότησης του ιδιωτικού τομέα από τις εμπορικές τράπεζες.

Όσον αφορά τον πληθωρισμό, διαμορφώθηκε στα χαμηλότερα επίπεδα της τελευταίας εικοσαετίας φτάνοντας τον Δεκέμβριο του 2000 στο 3,9%, γεγονός που αποτελεί ευχάριστη νότα για την οικονομία. Η εξέλιξη αυτή ενισχύει και τους στόχους που έχουν τεθεί από την κυβέρνηση για περαιτέρω αποκλιμάκωση των επιτοκίων και των δημοσιονομικών ελλειμμάτων. Επίσης, η δραχμή θα είναι σταθερή έναντι του EURO εξαιτίας της εισαγωγής της Ελλάδας στην ζώνη του EURO. Επιπλέον, ενδεικτικό της βελτιούμενης οικονομικής κατάστασης αποτελεί το γεγονός ότι άρχισε να παρουσιάζει αυξητικές τάσεις η ιδιωτική επενδυτική δραστηριότητα.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας για το 2001 προβλέπονταν ότι οι συνολικές επενδύσεις θα παρουσίαζαν αύξηση (σε σταθερές τιμές) κατά 12,3 % σε σχέση με το 2000. Το 2002 προβλέπεται ότι θα παρουσιασθεί ανάλογη επενδυτική συμπεριφορά. Ο ρυθμός μεταβολής των

συνολικών επενδύσεων προβλέπεται να σταθεροποιηθεί στα υψηλά επίπεδα του 9,9%. Οι ιδιωτικές επενδύσεις θα αυξηθούν κατά 7,3% και οι δημόσιες κατά 20% εν' όψη και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Η τουριστική κίνηση αναμένεται ν' αυξηθεί κατά 3% το 2001 σε σχέση με το 2000 που σημαίνει και παράλληλη αύξηση του τουριστικού συναλλάγματος της τάξης του 13%¹.

B. Τεχνολογικό περιβάλλον

Το επίπεδο της τεχνολογίας, ο βαθμός της προβλεπόμενης τεχνολογικής προόδου και η εξέλιξη στις μεθόδους οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά τη φύση των επιχειρηματικών αποφάσεων. Τα στοιχεία που συνθέτουν το τεχνολογικό περιβάλλον συνιστούν βασικές μεταβλητές που πρέπει να εξετάζονται προκειμένου να διαμορφωθεί η στρατηγική της κάθε επιχείρησης για αποδοτική λειτουργία και ανάπτυξη, δεδομένου ότι ο κλάδος της ναυτιλίας είναι εντάσεως κεφαλαίου και τεχνολογίας. Νέες τεχνολογίες αναπτύσσονται διαρκώς με αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό των σκαφών της ακτοπλοίας σε συνδυασμό με τη δημιουργία περισσότερο ποιοτικών προϊόντων και υπηρεσιών. Τις τεχνολογικές αυτές εξελίξεις, αν και ιδιαίτερα δαπανηρές στην πλειοψηφία τους πρέπει να ακολουθούν οι επιχειρήσεις του κλάδου αν θέλουν να επιβιώσουν αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά την ένταση του υφιστάμενου ανταγωνισμού.

Η χρήση των πληροφοριακών συστημάτων αυξάνεται διαρκώς χωρίς όμως φτάνοντας στο σημείο σε μερικές περιπτώσεις άμεσης σύνδεσης παραγωγού, με τον πελάτη, μέσω συστημάτων on line κρατήσεως θέσεων και αυτόματου

ελέγχου, που βελτιώνουν την επικοινωνία μεταξύ τους καθιστώντας ταχύτερη και την εξυπηρέτηση των πελατών. Εν τούτοις, έχουν αναπτυχθεί συστήματα και λογισμικά για την ακριβέστερη και συντομότερη ενημέρωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών, τέλος, ιδιαίτερα σημαντικές κρίνονται οι προσπάθειες από ιδιωτικούς φορείς για σύνδεση σε ένα ενιαίο δίκτυο των επιχειρήσεων του κλάδου με σκοπό την έκδοση ενιαίου τύπου εισιτηρίου, γενικότερα, με στόχο την ενίσχυση της επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων την ανταλλαγή πολύτιμων πληροφοριών, και τέλος την αρτιότερη εξυπηρέτηση των πελατών - ταξιδιωτών.

Γ. Κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον

Κατά το παρελθόν, ο σκοπός μιας επιχείρησης καθοριζόταν από την προσπάθεια για την αποκόμιση όσο το δυνατόν πιο μεγάλου κέρδους από την παραγωγή και διάθεση αγαθών ή υπηρεσιών. Σήμερα, η επιδίωξη του ίδιου στόχου γίνεται ακόμα πιο δύσκολη, γιατί παρεμβαίνει ένα πλέγμα κανόνων και περιορισμών που θέτει η κοινωνία. Το συγκεκριμένο πλέγμα γίνεται όλο και πιο αυστηρό και πιο απαιτητικό όσο μεγαλώνει και η ευαισθησία της κοινωνίας σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Τέτοιο παράδειγμα είναι η HELMEPA² και ο SOLAS³. Οι τάσεις αυτές οδήγησαν άλλωστε και στη διαρκή αναζήτηση προϊόντων οικολογικών, φιλικών προς το περιβάλλον. Και δεν αρκεί μόνο αυτό, αλλά απαιτείται από το κοινωνικό σύνολο μια ανάπτυξη που να αντιμετωπίζει τις ανάγκες του σήμερα, χωρίς να διακινδυνεύεται η ικανότητα μελλοντικών γενεών να αντιμετωπίσουν τις δικές τους ανάγκες. Για το λόγο αυτό αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός των ευρωπαϊκών

¹ Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία του ΕΟΤ

² Hellenic Maritime Environmental Protection Association

³ Safe On Life At Seas

αλλά και των ελληνικών εταιριών που συνειδητοποιούν τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και προσαρμόζουν ανάλογα την επιχειρηματική τους στρατηγική.

Επιπλέον, το management στις μέρες μας γίνεται περισσότερο «ανήσυχο και υπεύθυνο» καθώς απαιτείται από τις επιχειρήσεις να αναπτύξουν κοινωνική υπευθυνότητα και ευαισθησία.

Αναφερόμενοι στο γενικό περιβάλλον, αξίζει να σημειωθεί η σημαντική ευκαιρία που αποτελεί για την χώρα μας το γεγονός της ανάληψης για το 2004 των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα, με τη φιλοδοξία να συμβάλλει καθοριστικά στην περαιτέρω κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Το γεγονός αυτό θα έχει αντίστοιχες ευεργετικές επιπτώσεις και στην ελληνική ακτοπλοία και τα νησιά μας δεδομένου ότι οι περίοδος που θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι καλοκαιρινοί και μπορούν να συνδυαστούν με τις διακοπές των θεατών των αγώνων.

Τέλος, οι πολιτικές εξελίξεις έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις επιχειρήσεις στο σύνολο της ακτοπλοίας. Αλλαγές στην κυβερνητική πολιτική απέναντι στην ακτοπλοία, είναι δυνατόν να επηρεάσουν τις εταιρίες με ποικίλους τρόπους: μέσω της φορολογίας, των συναλλαγματικών ελέγχων, της δημόσιας ιδιοκτησίας, της νομοθεσίας που αφορά την απασχόληση, του ελέγχου της μόλυνσης κ.λ.π. Η πολιτική σταθερότητα αλλά και συγκεκριμένη πολιτική που θα προκύψει από συνεργασία αντιπροσώπων των επιχειρήσεων και των αρμοδίων υπηρεσιών, είναι η εγγύηση για σταθερή ανάπτυξη της ναυτιλίας και της ακτοπλοίας γενικότερα στο σύνολο της, συνθήκες που ευτυχώς υπάρχουν και δεν υποχρεώνουν σε αβεβαιότητα και ταλαιπωρίες τις επιχειρήσεις.

Δ. Νομικό περιβάλλον

Σε εξέλιξη βρίσκεται αυτήν την περίοδο η σύνταξη του νέου νομοθετικού σχεδίου, το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί περί τα μέσα Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους (2000). Η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή έχει αναλάβει την κατάρτιση του νομοθετικού σχεδίου, το οποίο εν συνεχεία θα κατατεθεί προς έγκριση στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και κατόπιν στη Βουλή προς ψήφιση.

Πριν την έναρξη κατάρτισης του νομοθετικού σχεδίου συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. 3352/01/2000 Υπουργική απόφαση (11/7/2000) η Επιτροπή Εξέτασης του Νέου Θεσμικού Πλαισίου των Εσωτερικών Θαλασσίων Συγκοινωνιών. Αντικείμενο της Επιτροπής ήταν η μελέτη της ισχύουσας νομοθεσίας, των διατάξεων του Κανονισμού ΕΟΚ 3577/928, των προτάσεων των φορέων σχετικά με το θέμα και όποιο άλλο κατά κρίση της στοιχείο, προκειμένου να προσδιορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές που θα διέπουν το νέο πλαίσιο των εσωτερικών θαλασσίων συγκοινωνιών στο πλαίσιο της απελευθέρωσής του.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών της Επιτροπής έλαβαν χώρα επτά (7) συνεδριάσεις και κατατέθηκαν υπομνήματα από πλήθος εμπλεκόμενων φορέων.

Στη συνεδρίαση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2000 πραγματοποιήθηκε ακρόαση μετά από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της Επιτροπής των εκπροσώπων ορισμένων εταιρειών του κλάδου.

Τα κυριότερα σημεία του Πορίσματος της Επιτροπής συνοψίζονται στο παράρτημα II της διατριβής

Ε. Διεθνές περιβάλλον

Οι μεταφορές για λογαριασμό τρίτων καλύπτουν περίπου το 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος και το 5% της συνολικής απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο ρόλος τους είναι να εξασφαλίζουν την κυκλοφορία ανθρώπων και τις ανταλλαγές εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία αξίζει να σημειωθεί, ότι έχει ένα από τα πυκνότερα δίκτυα μεταφορών στον κόσμο, χωρίς αυτό να είναι ομοιογενές, καθώς υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών - μελών, τόσο στη σύνθεση όσο και στην πυκνότητά του. Οι θαλάσσιες μεταφορές, στην Ε.Ε⁴, είναι συγκεντρωμένες σε 60 περίπου λιμάνια.

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

⁴ Ευρωπαϊκή Ένωση

των εισαγωγών και το 64% των εξαγωγών πραγματοποιούνται μέσω θαλάσσης.

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

Στην οδηγία που αναφέρεται στην καταγραφή των επιβατών στα επιβατηγά πλοία, που εκτελούν δρομολόγια άνω των 20 ναυτικών μιλίων, περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

Σκοπός της οδηγίας είναι να αυξήσει την ασφάλεια και τις πιθανότητες διάσωσης των επιβατών και του πληρώματος των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στα λιμάνια των κρατών - μελών της Ε.Ε. και να εξασφαλίσει ότι η έρευνα, η διάσωση και τα επακόλουθα ενός πιθανού ατυχήματος μπορούν να αντιμετωπιστούν με αποτελεσματικότητα.

Όλα τα άτομα (επιβάτες και πλήρωμα) που βρίσκονται εν πλω πρέπει να καταμετρώνται πριν την αναχώρηση του πλοίου.

Πριν την αναχώρηση του πλοίου, ο αριθμός των ατόμων εν πλω πρέπει να γνωστοποιείται στον κυβερνήτη του πλοίου, καθώς και στα αρχεία της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή σε κάποιο ανάλογο πληροφοριακό σύστημα που θα βρίσκεται στη στεριά.

Οι πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται είναι:

- τα οικογενειακά ονόματα των ατόμων
- τα ονόματα ή αρχικά των ονομάτων τους

- το φύλο τους
- η ηλικία τους
- αν επιθυμεί ο επιβάτης, στοιχεία που αφορούν στην παροχή ειδικής φροντίδας σε περίπτωση ανάγκης.

Όλες οι παραπάνω πληροφορίες πρέπει να συλλεχθούν πριν την αναχώρηση και να γνωστοποιηθούν στην εταιρεία το αργότερο μέσα σε τριάντα λεπτά μετά την αναχώρηση του πλοίου.

Πριν την αναχώρηση του πλοίου, ο κυβερνήτης του πρέπει να εξακριβώσει ότι ο συνολικός αριθμός ατόμων πάνω στο πλοίο δεν ξεπερνά το προβλεπόμενο όριο ατόμων που το πλοίο επιτρέπεται να μεταφέρει.

Η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει να ορίσει υπεύθυνο για την τήρηση και μετάδοση των προαναφερθέντων πληροφοριών στην περίπτωση ατυχήματος.

Τα προσωπικά δεδομένα δεν θα πρέπει να κρατηθούν από την εταιρεία μετά το πέρας του ταξιδιού.

Σε άλλη οδηγία της Ε.Ε., αναφορικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή λειτουργία των ferries⁵ και των high speed⁶ επιβατηγών πλοίων, αναφέρονται μεταξύ των άλλων τα εξής:

Οι συγκεκριμένες επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται για να βεβαιώσουν ότι οι νόμοι για την κατασκευή και σταθερότητα των μηχανολογικών και των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, για την πυροπροστασία, για το μέγιστο αριθμό επιβατών, για τις σωστικές λέμβους, για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, για την ύπαρξη συσκευών επικοινωνίας και πλοήγησης, τηρούνται πλήρως.

⁵ Πλοία συμβατικού τύπου

Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να δίνουν έμφαση στην εξοικείωση των μελών του πληρώματος στις διαδικασίες ασφάλειας, κινδύνου και διάσωσης επιβατών. Επίσης, θα πρέπει να εξετάζουν αν τα μέλη του πληρώματος έχουν εκπαιδευτεί στη διοίκηση μεγάλου αριθμού ατόμων.

Τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα και μολυντικά υλικά πρέπει να είναι σωστά απομονωμένα και ασφαλισμένα. Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα πρέπει να έχουν γνώση των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση ατυχήματος που εμπλέκει τα επικίνδυνα υλικά.

Θα πρέπει να υπάρχει σύστημα παρακολούθησης των χώρων των ferries ώστε και οι πιθανές κινήσεις των οχημάτων σε περίπτωση κακού καιρού να είναι ορατές, αλλά και να αποφεύγεται η μη εξουσιοδοτημένη είσοδος στους διάφορους χώρους του πλοίου.

Θα πρέπει να επιβεβαιωθεί ότι υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός, που μπορεί να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε μεγάλη φωτιά. Θα πρέπει να ελεγχθεί αν το πλήρωμα μπορεί να βοηθήσει τους επιβάτες σε περίπτωση κινδύνου, γεγονός που προϋποθέτει τη γνώση από πλευράς πληρώματος των κυριότερων γλωσσών των επιβατών του συγκεκριμένου ταξιδιού, καθώς και την εκτενή παρουσίαση των οδηγιών ασφάλειας στους επιβάτες.

Θα πρέπει να ελεγχθεί αν υπάρχει πλήρης εξοπλισμός ράδιο - τηλεπικοινωνίας, ότι υπάρχει ο σωστός εξοπλισμός σηματοδότησης κινδύνου, ότι οι έξοδοι κινδύνου είναι πάντοτε προσπελάσιμες, ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό, ότι τα σκουπίδια διαχειρίζονται με τον σωστό τρόπο και τέλος ότι όλες

⁶ Ταχύπλοα νέας τεχνολογίας

οι πόρτες και κάθε λογής ανοίγματα του πλοίου διατηρούνται σε άριστη κατάσταση.

Τέλος, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, θα πρέπει να ελέγχεται κατά πόσο το πλοίο βρίσκεται υπερπλήρες, αν οι έξοδοι και τα σκαλιά των επιβατών μπλοκάρουν από τους υπεράριθμους επιβάτες και τις βαλίτσες τους. Επιπλέον, θα πρέπει να ελέγχεται αν το κατάστρωμα των οχημάτων εκκενώνεται πλήρως από επιβάτες πριν την αναχώρηση του πλοίου και κατά πόσο δεν υπάρχει πρόσβαση ξανά στη διάρκεια του ταξιδιού.

Τι Ισχύει στις Κυριότερες Χώρες στο Θέμα της Εξυπηρέτησης των Απομακρυσμένων Νησιών

Πέρα από τις συγκεκριμένες οδηγίες της Ε.Ε., που αφορούν στο σύνολο των κρατών - μελών και καθορίζουν διαδικαστικά θέματα, αξίζει να αναφερθεί τι ισχύει σε συγκεκριμένες ευρωπαϊκές χώρες, όσον αφορά στο θέμα της εξυπηρέτησης των απομακρυσμένων νησιών, γεγονός που στη χώρα μας έχει εξελιχθεί σε μείζον ζήτημα. Στις περισσότερες από τις βόρειες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ολλανδία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία), η πλειοψηφία των συνδέσεων με τα νησιά είναι ελεύθερες γραμμές. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις συνδέσεων με απομακρυσμένα νησιά υπάρχει ο χαρακτήρας του δημοσίου συμφέροντος. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων συνδέσεων υπάρχουν στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Αναλυτικότερα:

- **Γερμανία**

Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας συνάπτονται με εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στις βόρειες και ανατολικές νήσους Friese και Wadden. Τα

νησιά αυτά περιλαμβάνουν τα ανατολικά νησιά Borkum, Juist κ.λ.π. και τα βόρεια νησιά Fuhg, Amrum κ.λ.π. Από το 1995 οι συμβάσεις δεν είναι πλέον αποκλειστικού χαρακτήρα και επιτρέπουν στους ανταγωνιστές την πρόσβαση στην αγορά. Δεν υπάρχει κυβερνητικός έλεγχος όσον αφορά στις τιμές των εισιτηρίων και τα δρομολόγια, ενώ η μόνη απαίτηση, σύμφωνα με τη σύμβαση, είναι η παροχή επαρκών υπηρεσιών.

- **Ηνωμένο Βασίλειο**

Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας διέπονται από το σύστημα των tariff rebate subsidies (επιδοτήσεις με τη μορφή επιστροφών - εκπτώσεων φόρων) και ρυθμίζονται από το νομικό πλαίσιο του 1960. Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο, ο Υπουργός των Εσωτερικών συνάπτει τις σχετικές συμβάσεις. Το σύστημα των επιδοτήσεων μέσω επιστροφής φόρων προς τους πλοιοκτήτες - εφοπλιστές αποσκοπεί στο να μειωθούν οι ναύλοι, ούτως ώστε να ελαττωθεί το κόστος των προϊόντων που προμηθεύονται οι κάτοικοι απομακρυσμένων περιοχών και να τονωθούν οι εξαγωγές.

- **Γαλλία**

Υπάρχει ένας σχετικά μικρός αριθμός τακτικών δρομολογιακών γραμμών για μεταφορά επιβατών, οχημάτων και αγαθών προς τις παράκτιες γαλλικές νήσους Brehat, Ushant, Sein, Groix, Belle-ile, Yeu, Aix, καθώς και προς τις μικρότερες νήσους του Ατλαντικού. Για κάθε δρομολογιακή γραμμή προς τις ανωτέρω νήσους υπάρχει συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με ιδιωτική εταιρεία. Κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, δίδεται η δυνατότητα συμμετοχής στις εν λόγω δρομολογιακές γραμμές και άλλων πλοιοκτητών. Η μεταφορά των επιβατών και των φορτίων μεταξύ της γαλλικής

ενδοχώρας και της Κορσικής διέπεται από ειδικό καθεστώς επιδοτούμενων δημοσίων υπηρεσιών και εκτελείται από δύο εταιρείες.

- **Ιταλία**

Ο γενικός κανόνας που ισχύει περιλαμβάνει την καταβολή αποζημιώσεων από την κυβέρνηση για την κάλυψη της διαφοράς ναύλων κι δαπανών των εταιρειών που εκτελούν συμβάσεις που ισχύουν επί του παρόντος υπογράφηκαν την 1.1.89 και συνεπώς λήγουν την 31.12.2008. Σύμφωνα με την Κυβέρνηση, οι επιδοτούμενες υπηρεσίες είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της αρχής της εδαφικής συνέχειας στα νησιά, όπου κάθε αύξηση του κόστους ή μείωση των συνδέσεων θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τις οικονομίες τους και την κοινωνικο - οικονομική τους ανάπτυξη.

- **Πορτογαλία**

Δεν υπάρχουν συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών στην Πορτογαλία για συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών. Ο Νόμος 368/93 επιβάλλει μόνο συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών υποχρεούνται να παρέχουν τακτικές δρομολογιακές συνδέσεις με εβδομαδιαίες αναχωρήσεις και προκαθορισμένα δρομολόγια, εξασφαλίζοντας τη συνέχεια των υπηρεσιών για τουλάχιστον ένα χρόνο και χρησιμοποιώντας αποκλειστικά πορτογαλικά πληρώματα. Συγκεκριμένα, για τις ενδομεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των Αζόρων υποχρεούνται να ικανοποιούν τη ζήτηση και να έχουν ανταποκρίσεις για τουλάχιστον πέντε (5) από τα νησιά ανά 15νήμερο, και για όλα τα νησιά τουλάχιστον μία φορά το μήνα.

- **Ισπανία**

Το ισπανικό Β.Δ. 1466/97 έχει χαρακτηρίσει ως γραμμές δημοσίου συμφέροντος όλες τις τακτικές δρομολογιακές γραμμές μεταξύ της ηπειρωτικής ακτογραμμής και των νησιών Ceuta και Melilla, καθώς και τις τακτικές γραμμές που συνδέουν μεταξύ τους τις νησιωτικές περιοχές. Η αποτελεσματική προστασία του δημοσίου συμφέροντος διασφαλίζεται με τη μορφή εγκρίσεως διενέργειας δρομολογίων ή τη σύναψη σχετικής δημόσιας σύμβασης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γ. Σημαντώνης, «Μινωικές Γραμμές , κανένα θέμα με τον ισολογισμό του 1999», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Μάιος 2000, σελ 38
2. Τ. Οικονομοπούλου, «Ακτοπλοία , Νέα πλοία – νέες παραδόσεις» ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ , Οκτώβριος 2000, σελ 105
3. Γ. Σημαντώνης, «ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ Δύσκολοι καιροί για γίγαντες», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Απρίλιος 1997, σελ 50
4. Β. Αρμυγένης, «Κόντρα σε όλους τους νόμους», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Δεκέμβριος 1998, σελ 62
5. Δ. Τσακάνης , « Α. Διαμαντοπούλου- Τον Σεπτέμβριο οι τελικές μας προτάσεις» , ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ , Σεπτέμβριος 1997 , σελ 97
6. Φ. Μαρτίνος , «Συνέντευξη Κ Κληρονόμος, Μόνο οι σκληροί θα επιβιώσουν», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ , Ιούλιος 1998, σελ 22
7. Γ. Σημαντώνης , «Άρση του Καμποτάζ των Μινωικών Γραμμών», ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Οκτώβριος 1997, σελ 22
8. D. Frevhting , Practical Tourism Forecasting, Butterworth Heinemann Press, 1996 σελ 148
9. Σ. Ανδρεάδης, « Η αλήθεια του Παντελή Σφηνιά», ΕΛΝΑΒΙ, Απρίλιος 2000, σελ 34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ PORTER

3.1 Εισαγωγή

Ο πρώτος παράγοντας και ο βασικότερος που προσδιορίζει την οικονομική απόδοση μιας επιχείρησης είναι η ελκυστικότητα της αγοράς στην οποία διαθέτει τα προϊόντα της γι' αυτό και η επιχείρηση πρέπει να έχει στην διάθεσή της πλήρη γνώση των συνθηκών ανταγωνισμού που προσδιορίζουν αυτή την ελκυστικότητα. Ο τελικός σκοπός της ανταγωνιστικής αυτής στρατηγικής είναι η προσαρμογή των δραστηριοτήτων της επιχείρησης προς τις συνθήκες αυτών, προς όφελος της επιχείρησης.

Ο καθηγητής M. Porter¹, το 1980 δημοσίευσε ένα βιβλίο με τίτλο "Ανταγωνιστική Στρατηγική" (Competitive Strategy) στο οποίο συνοψίζει τα αποτελέσματα των ερευνών του και χρησιμοποιώντας τις γνωστές αρχές και θεωρίες της βιομηχανικής οικονομικής (industrial economics) σε θέματα επιχειρησιακής στρατηγικής, προσδιορίζει τις κύριες δυνάμεις που επηρεάζουν την ανταγωνιστική θέση της επιχείρησης στην αγορά.

Αυτές τις κύριες δυνάμεις που επηρεάζουν την ανταγωνιστική θέση της επιχείρησης στην αγορά θα προσπαθήσουμε να αναπτύξουμε σε αυτό το μέρος της διατριβής.

3.2 Το Υπόδειγμα του Porter

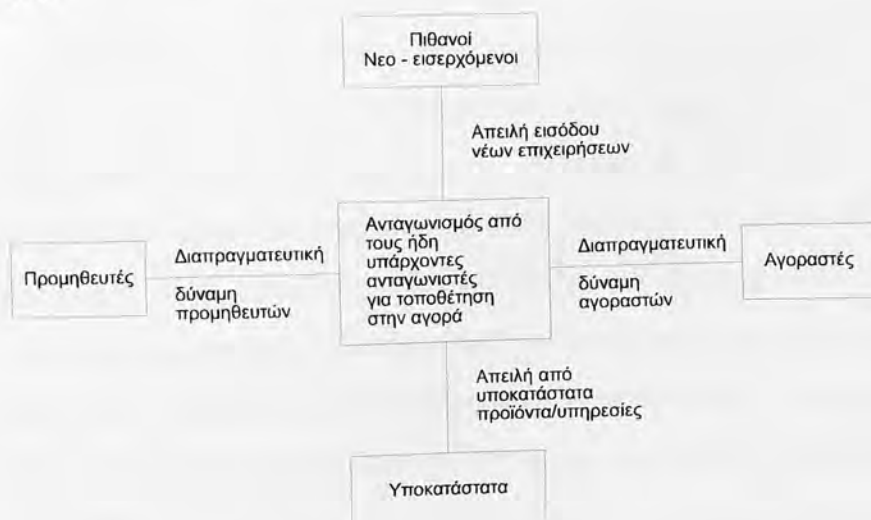
Ο Porter αναφέρει πως η φύση και ο βαθμός του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει μία επιχείρηση στην αγορά εξαρτώνται από ορισμένους σημαντικούς παράγοντες που ονομάζονται **δυνάμεις ανταγωνισμού**. Στο

υπόδειγμα του Porter αναφέρονται οι εξής πέντε κύριες δυνάμεις ανταγωνισμού.

- η απειλή εισόδου νέων ανταγωνιστών,
- η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών,
- η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών,
- η ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων, και
- η πίεση ή απειλή από υποκατάστατα προϊόντα.

Οι δυνάμεις αυτές εμφανίζονται στο διάγραμμα 8.

Για τη διαμόρφωση της ανταγωνιστικής της στρατηγικής, η επιχείρηση πρέπει να κατανοήσει τον τρόπο με τον οποίο οι παράγοντες αυτοί καθορίζουν τόσο τη δομή του κλάδου όσο και τη μορφή των επιπτώσεων που συνεπάγονται σ' αυτή.



Διάγραμμα 8: Δυνάμεις που οδηγούν στον ανταγωνισμό.

Πηγή: M. Porter, "Competitive Strategy", 1980

¹ Καθηγητής του Harvard Business School

Τα συμπεράσματα της έρευνας του Porter ενδιαφέρουν τα διοικητικά στελέχη των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα εκείνα που είναι υπεύθυνα για τη χάραξη της επιχειρησιακής στρατηγικής και τα οποία βρίσκονται στην κορυφή της διοικητικής ιεραρχίας (top management). Ο Porter υποστηρίζει ότι οι μέχρι τώρα θεωρίες βασίζονται κυρίως σε προβλέψεις του μεριδίου αγοράς και του βαθμού ανάπτυξης της αγοράς. Σύμφωνα με τον Porter, ο ανταγωνισμός στην αγορά ενός προϊόντος βασίζεται στις υφιστάμενες οικονομικές δυνατότητες του κλάδου και για το λόγο αυτό είναι αναγκαίο να εξετασθούν και οι άλλοι ανταγωνιστικοί παράγοντες εκτός από τον ανταγωνισμό με τη στενή έννοια του όρου, όπως οι πελάτες, οι προμηθευτές, οι νεοεισερχόμενοι, και τα υποκατάστατα προϊόντα οι οποίοι μπορούν επίσης να επηρεάσουν κατά ένα μικρό ή μεγάλο βαθμό τον ανταγωνισμό που υπάρχει στην αγορά.

Σαν κλάδος ορίζεται ένα σύνολο επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα τα οποία συνήθως είναι στενά υποκατάστατα μεταξύ τους και έχει μια συγκεκριμένη δομή που προσδιορίζεται από ορισμένα στοιχεία με ιδιαίτερα οικονομικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, τα οποία δύναται να επηρεάζουν τους παράγοντες ανταγωνισμού. Τα διοικητικά στελέχη που έχουν αναλάβει τη χάραξη της επιχειρησιακής στρατηγικής πρέπει να εξετάσουν και να αναλύσουν προσεκτικά τα στοιχεία αυτά, ώστε η επιχείρηση να καταστεί ικανή να αμυνθεί από τους παράγοντες ανταγωνισμού και επίσης να τους επηρεάσει προς δικό της όφελος.

Στη συνέχεια θα επιχειρήσουμε την εξέταση ορισμένων χαρακτηριστικών των παραγόντων ανταγωνισμού τα οποία σύμφωνα με τον Porter είναι σημαντικά

για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν τη φύση και το βαθμό του ανταγωνισμού στις αγορές των προϊόντων.

1. Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο

Τα διευθυντικά στελέχη τα οποία ενδιαφέρονται για τη μακροχρόνια οικονομική απόδοση των επιχειρήσεών τους επιδιώκουν την επέκταση της επιχειρηματικής τους δράσης είτε επιλέγοντας νέες αγορές να διεισδύσουν, αναπτύσσοντας κατάλληλες στρατηγικές για την είσοδό τους σ' αυτές, είτε με τη διεύρυνση του μεριδίου αγοράς είτε με την εξαγορά άλλων κερδοφόρων επιχειρήσεων.

Οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις σ' ένα κλάδο αυξάνουν την προσφορά των προϊόντων και επιδιώκουν να αποκτήσουν ένα ικανοποιητικό μερίδιο αγοράς.

Οι δυνατότητες εισόδου νέων ανταγωνιστών που διαφαίνονται σε ήδη υπάρχουσες αγορές αποτελούν πρόκληση τόσο για τις νέες επιχειρήσεις όσο και για τις ήδη λειτουργούσες. Οι μεν πιθανοί νεοεισερχόμενοι, ανησυχούν για το αν θα είναι σε θέση να αναπτύξουν τις στρατηγικές εισόδου εκείνες οι οποίες θα τους δώσουν τα απαιτούμενα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, εξετάζοντας τα εμπόδια που έχουν να υπερνικήσουν ή να παραμερίσουν για την είσοδό τους. Από την άλλη πλευρά, οι ήδη υπάρχοντες ανταγωνιστές είναι πιθανόν να μην αντιδράσουν πιστεύοντας ότι οι κερδοφόρες αγορές στις οποίες αναπτύσσουν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα προστατεύονται από υφιστάμενους φραγμούς, οι οποίοι ονομάζονται από τα στελέχη του marketing **φραγμοί εισόδου. (Barrier's Entry)**

Οι παράγοντες οι οποίοι προσδιορίζουν τους φραγμούς εισόδου νέων επιχειρήσεων σε μια αγορά είναι οι εξής:

α) Οικονομίες κλίμακας: Αναφέρονται στη μείωση του μοναδιαίου κόστους ενός προϊόντος καθώς η παραγόμενη ποσότητα αυξάνεται. Αποτελούν εμπόδια εισόδου μιας νέας επιχειρήσεως, γιατί την αναγκάζουν είτε σε μεγάλη παραγωγή προκειμένου το μοναδιαίο κόστος να μειωθεί, την οποία όμως για να διαθέσει θα πρέπει να μειώσει σημαντικά και την τιμή (μειονέκτημα τιμής) είτε να δεχτεί να λειτουργεί με χαμηλό βαθμό αξιοποίησης της παραγωγικής της δυναμικότητας και επομένως με υψηλό κόστος (μειονέκτημα κόστους). Οι οικονομίες κλίμακας μπορούν επίσης να λειτουργήσουν σαν εμπόδια στη διανομή, στη χρηματοδότηση και σχεδόν σε οποιαδήποτε λειτουργία της επιχείρησης.

β) Απαιτήσεις σε κεφάλαια για την είσοδο: Οι απαιτήσεις αυτές είναι συνυφασμένες και συνδέονται άμεσα με τις οικονομίες κλίμακας. Για να εισέλθει μια νέα επιχείρηση στην αγορά χρειάζεται να κάνει μεγάλες επενδύσεις σε κεφάλαια οι οποίες στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν αποδίδουν άμεσα και αυτά δημιουργούν **εμπόδια εισόδου**. Αυτό βέβαια συμβαίνει προκειμένου να ανταγωνιστεί τις ήδη λειτουργούσες επιχειρήσεις.

Εξάλλου, οι ανάγκες σε κεφάλαια δεν περιορίζονται απαραίτητα στη χρηματοδότηση των πάγιων εγκαταστάσεων αλλά επίσης στην κάλυψη του απαιτούμενου κεφαλαίου κίνησης, όπως είναι η χορήγηση πίστωσης στους πελάτες, η διατήρηση αποθεμάτων, η αποκατάσταση ζημιών, κ.λ.π.

γ) Διαφοροποίηση προϊόντος: Η διαφοροποίηση αναφέρεται σε ορισμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του προϊόντος, τα οποία σχετίζονται με το όνομα ή την εικόνα του προϊόντος, την ποιότητα του προϊόντος, το δίκτυο διανομής, το σύστημα εξυπηρέτησης κ.λ.π. και αξιολογούνται θετικά από τους αγοραστές. Είναι δυνατόν ο βαθμός της διαφοροποίησης του προϊόντος να

ποικίλλει μεταξύ των διαφόρων κλάδων και ακόμη να μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου και άρα οι νέες επιχειρήσεις για να εισέλθουν στην αγορά πρέπει να διαφοροποιήσουν το προϊόν τους, προκειμένου να ανταγωνιστούν τις λειτουργούσες γνωστές επιχειρήσεις.

δ) Πρόσβαση σε κανάλια διανομής: Η νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα πρέπει να εξασφαλίσει τη διανομή του προϊόντος ή της υπηρεσίας που παρέχει. Κάτω από αυτή την άποψη πολλές φορές τα εμπόδια είναι τόσο υψηλά που οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις πρέπει να δημιουργήσουν νέα κανάλια διανομής οπότε αυτό αποτελεί σοβαρό φραγμό εισόδου σε αντιστοιχία με την παντελή μερικές φορές έλλειψη δυνατότητας πρόσβασης σε υφιστάμενα δίκτυα διανομής

ε) Μειονεκτήματα κόστους ανεξάρτητα από το μέγεθος: Σ' ένα μεγάλο βαθμό τα μειονεκτήματα αυτά σχετίζονται άμεσα με την εμπειρία που έχουν αποκτήσει άλλες επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνίζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα στον κλάδο, και η οποία τους προσδίδει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Τα πλεονεκτήματα αυτά μπορεί να προέρχονται από τα αποτελέσματα της καμπύλης εμπειρίας, από τη γνώση της τεχνολογίας κ.λ.π. Συνεπώς το σχετικό μειονέκτημα κόστους παρεμποδίζει την είσοδο των νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

στ) Κυβερνητική Πολιτική: Ο ρόλος της κυβέρνησης είναι πολύ σημαντικός στο να περιορίσει ή ακόμη να εμποδίσει την είσοδο νέων επιχειρήσεων σε ένα κλάδο, αφού σε πολλές περιπτώσεις για τη λειτουργία συγκεκριμένων επιχειρήσεων σε ορισμένους κλάδους απαιτείται μερικές φορές άδεια η οποία εκδίδεται από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες.

Περιβαλλοντολογικοί περιορισμοί μπορεί επίσης να δημιουργήσουν αύξηση των αναγκών για κεφάλαια και να καταστήσουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων σε ένα κλάδο δυσχερέστερη.

Τα παραπάνω εμπόδια επειδή διαφέρουν ανάλογα με τον κλάδο , δεν είναι δυνατόν να τα κατατάξουμε σε σειρά σπουδαιότητας.

Εκείνο το οποίο πρέπει να γνωρίζουμε είναι ότι τα στελέχη που είναι υπεύθυνα για τη χάραξη της επιχειρησιακής στρατηγικής θα πρέπει να κατανοήσουν σε βάθος:

- ♦ την πολιτική της επιχείρησης, δηλαδή την προσπάθειά της να εμποδίσει την είσοδο ενός ανταγωνιστή στην αγορά ή να εισέλθει η ίδια σε ένα βιομηχανικό κλάδο.
- ♦ την έκταση στην οποία οι παραπάνω φραγμοί επηρεάζουν την επιχείρηση τους υπάρχοντες φραγμούς εισόδου
- ♦ τους υπάρχοντες φραγμούς εισόδου

2. Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών και των αγοραστών

Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών και των αγοραστών μπορούν να εξετασθούν μαζί λόγω των ομοίων αποτελεσμάτων που εξάγονται και από τα δύο μέρη στο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι προμηθευτές μπορούν να αποκτήσουν διαπραγματευτική δύναμη έναντι των πελατών τους με την απειλή της αύξησης των τιμών ή της μείωσης της ποιότητας των υλικών και υπηρεσιών που προσφέρουν.

Ισχυροί προμηθευτές μιας επιχείρησης είναι σε θέση να ιδιοποιηθούν ένα μεγάλο μέρος της αξίας που δημιουργεί το προϊόν στην επιχείρηση αυτή, με

αποτέλεσμα τα κέρδη της να είναι μικρά λόγω της αδυναμίας να μετατοπίσει την αύξηση του κόστους στους τελικούς καταναλωτές με αντίστοιχη αύξηση των τιμών του προϊόντος.

Από την άλλη πλευρά οι αγοραστές μπορεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις να προσπαθήσουν να μειωθούν οι τιμές των προσφερόμενων από την επιχείρηση προϊόντων και υπηρεσιών και να απαιτήσουν καλύτερη ποιότητα προϊόντων ή ακόμη καλύτερη εξυπηρέτηση με αποτέλεσμα τα περιθώρια κέρδους της επιχείρησης να είναι μικρότερα. Έτσι, είναι πολύ σημαντική η εκτίμηση της διαπραγματευτικής δύναμης των προμηθευτών όσο και των αγοραστών καθώς επίσης και ο εντοπισμός της δυνατότητας μεταβολής των δυνάμεων αυτών.

Η διαπραγματευτική δύναμη κάθε μιας ομάδας - προμηθευτών και αγοραστών - εξαρτάται από έναν αριθμό χαρακτηριστικών και επίσης από τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς.

Οι προμηθευτές είναι δυνατό να έχουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη όταν:

α) Η επιχείρηση δένεται με συγκεκριμένους προμηθευτές εξαιτίας του υψηλού κόστους μετακίνησης σε άλλους προμηθευτές που αντιμετωπίζει.

β) Ο **βαθμός συγκέντρωσης** των προμηθευτών είναι μεγάλος και ο όγκος πωλήσεων σε κάθε αγοραστή είναι σχετικά μικρός αναλογικά προς το ολικό μέγεθος της αγοράς.

γ) Η συμμετοχή του μεταβλητού κόστους ή του κόστους των υλικών στο ολικό κόστος παραγωγής είναι μικρό. Τα υψηλά σταθερά κόστη δημιουργούν υψηλά εμπόδια εισόδου νέων προμηθευτών και η επιχείρηση δεν είναι σε θέση να επιτύχει καλύτερες συμφωνίες με εναλλακτικούς προμηθευτές εξαιτίας του μικρού αριθμού τους.

δ) Το προϊόν είναι έντονα διαφοροποιημένο και δεν υπάρχουν στους αγοραστές εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού .

ε) Υπάρχει γενικά η δυνατότητα για τον προμηθευτή να ολοκληρωθεί προς τα εμπρός εάν δεν επιτευχθούν ικανοποιητικές τιμές πωλήσεως και συνεπώς, πολλές φορές είναι συμφέρουσα η επέκταση του προμηθευτή σε δραστηριότητες όμοιες με αυτές της επιχείρησης.

στ) Το προϊόν που αποτελεί παραγωγή των προμηθευτών είναι σημαντική εισροή στην παραγωγική διαδικασία της επιχείρησης και επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα του παραγόμενου προϊόντος.

ζ) Υπάρχει γενικά η δυνατότητα για τον προμηθευτή να ολοκληρωθεί προς τα εμπρός εάν δεν επιτευχθούν ικανοποιητικές τιμές πωλήσεως

η) Αν η επιχείρηση δεν είναι σημαντικός πελάτης για τον προμηθευτή ο προμηθευτής δεν ενδιαφέρεται για τις μελλοντικές σχέσεις του με την επιχείρηση με αποτέλεσμα να μη του δίνει κίνητρα για μακροχρόνια συνεργασία.

Από την άλλη πλευρά **οι αγοραστές** είναι δυνατό να έχουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη όταν:

α) Ο βαθμός συγκέντρωσης των αγοραστών είναι υψηλός και ο όγκος των αγορών που πραγματοποιούν είναι μεγάλος.

β) Υπάρχουν εναλλακτικές πηγές εφοδιασμού του προϊόντος,

γ) Η συμμετοχή του μεταβλητού κόστους ή του κόστους υλικών στο συνολικό κόστος του προϊόντος είναι μεγάλη.

δ) Υπάρχει δυνατότητα ολοκλήρωσης του αγοραστή προς τα πίσω αν δεν επιτευχθούν ικανοποιητικές τιμές ή ποσότητες προμηθειών.

ε) Οι αγοραστές αντιμετωπίζουν χαμηλό κόστος μετακίνησης από προμηθευτή σε προμηθευτή. Η δύναμη του αγοραστή είναι μεγάλη όταν η επιχείρηση αντιμετωπίζει υψηλό κόστος μετακίνησης από αγοραστή σε αγοραστή.

στ) Οι αγοραστές έχουν μικρά κέρδη αφού τα μικρά κέρδη δημιουργούν κίνητρα για επίτευξη χαμηλότερων τιμών στις προμήθειες υλικών και πρώτων υλών.

ζ) Οι αγοραστές έχουν πλήρη πληροφόρηση. Στην περίπτωση αυτή που οι αγοραστές έχουν πλήρη γνώση των συνθηκών ζήτησης, αγοράς και κόστους, είναι σε θέση να ασκήσουν μεγαλύτερη πίεση στην επιχείρηση απ' ό τι εάν η πληροφόρησή τους είναι φτωχή.

3. Απειλή από υποκατάστατα προϊόντα

Ο επόμενος ανταγωνιστικός παράγοντας, ο οποίος προσδιορίζεται από τον Porter, είναι η απειλή από τα υποκατάστατα προϊόντα. Η ύπαρξη υποκατάστατων προϊόντων περιορίζει τη δυνατότητα επίτευξης υψηλών κερδών αφού θέτει ανώτερα όρια στις τιμές που η επιχείρηση θα μπορούσε να καθορίσει.

Το γεγονός ότι υπάρχουν πολλά υποκατάστατα χαμηλού κόστους, περιορίζει την δυνατότητα η επιχείρηση που παράγει το προϊόν να πετύχει υψηλές οικονομικές αποδόσεις. Αυτός ο περιορισμός των δυνατοτήτων απορρέει από τον ανταγωνισμό που υπάρχει στις τιμές με τα υποκατάστατα, τις διαφημιστικές δαπάνες ανταγωνισμού καθώς και τις καινοτομίες που εισάγονται για τα υποκατάστατα προϊόντα.

Μπορεί να έχουμε διαφορετικών μορφών απειλές από υποκατάστατα προϊόντα. Έτσι μπορεί να έχουμε υποκατάσταση ενός προϊόντος από ένα άλλο ή ακόμη είναι δυνατόν ένα υποκατάστατο να διατηρεί σε χαμηλό ύψος ή να συμπιέζει τα περιθώρια κέρδους.

4. Ένταση ανταγωνισμού μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων

Ο σημαντικότερος ίσως στόχος κάθε επιχείρησης μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι η εξασφάλιση μιας ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης και αυτό συνιστά και τον λόγο ύπαρξης της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων.

Ο ανταγωνισμός αυτός παίρνει την μορφή ανταγωνισμού των τιμών , της εισαγωγής νέων προϊόντων της καλύτερης εξυπηρέτησης , των διαφημιστικών εκστρατειών της παροχής εγγυήσεων κλπ.

Η ένταση του ανταγωνισμού οδηγεί τον οποιοδήποτε κλάδο στο σύνολό του σε απώλεια κερδών αφού αντικειμενικός στόχος των επιχειρήσεων είναι η απόκτηση κάποιου πλεονεκτήματος.

Όταν από τον ανταγωνισμό προκαλείται μείωση της τιμής του προϊόντος, τότε αν και κάποια από τις ανταγωνιζόμενες επιχειρήσεις θα είναι κερδισμένη, ο κλάδος στο σύνολό του θα έχει χαμηλότερη οικονομική απόδοση.

Για τους λόγους αυτούς δεν πρέπει η αντιμετώπιση των ανταγωνιστών μας να λειτουργεί με γνώμονα μόνο την ολοκληρωτική εξόντωσή τους γιατί η ύπαρξη των ανταγωνιστών είναι αναγκαία για μια μακροχρόνια αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης .

Έχοντας τους κατάλληλους ανταγωνιστές μια επιχείρηση βρίσκεται σε συνεχή επαγρύπνηση, αναπτύσσει νέες αγορές και δημιουργεί αποτελεσματικότερους φραγμούς και εμπόδια εισόδου από αυτά που θα πετύχαινε μόνη της, ώστε να απολαμβάνει υψηλότερα κέρδη. Η στρατηγική αντιμετώπιση του ανταγωνισμού στην περίπτωση αυτή επιβάλλει να ξέρουμε πότε πρέπει να ανταγωνιζόμαστε και πότε και πως να συνεργαζόμαστε με τους ανταγωνιστές μας για την επίτευξη κοινών στόχων.

Στη διαμόρφωση της στρατηγικής του ανταγωνισμού πρέπει να ληφθούν υπόψη κάποιες ερωτήσεις:

- A) Ποια είναι η ένταση του ανταγωνισμού;
- B) Που βασίζεται ο ανταγωνισμός;
- Γ) Πως είναι δυνατόν να αυξηθεί ή να μειωθεί η ένταση του ανταγωνισμού;
- Δ) Πως μπορεί να μειωθεί η ένταση του ανταγωνισμού προς όφελος της επιχείρησης;

Ο Porter, παρέχει ένα χρήσιμο οδηγό που μας βοηθά να εξετάσουμε τις παραπάνω ερωτήσεις στον οποίο αναφέρεται πως η ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων θα είναι μεγάλη λόγω της αλληλεπίδρασης των εξής παραγόντων:

- α) Τον χαμηλό βαθμό διαφοροποίησης του προϊόντος ή την έλλειψη κόστους μετακίνησης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αν οι αγοραστές θεωρούν το προϊόν ομοιογενές, η επιλογή τους βασίζεται μόνο στην τιμή και στην ποιότητα της εξυπηρέτησης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την παρουσία πιέσεων σε αυτούς τους τομείς για έντονο ανταγωνισμό. Η παρουσία υψηλού κόστους

μετακίνησης από προμηθευτή σε προμηθευτή δημιουργεί στεγανά που μειώνουν την ένταση του ανταγωνισμού.

β) Τον μεγάλο αριθμό ανταγωνιστών ή ανταγωνιστών με ισοδύναμο μέγεθος αφού όταν υπάρχουν πολλοί ανταγωνιστές, μερικές επιχειρήσεις ενδεχομένως να πιστεύουν ότι μπορούν να προχωρήσουν σε αλλαγές πολιτικής χωρίς να γίνουν αντιληπτές, και επομένως χωρίς αντιδράσεις από τους ανταγωνιστές τους.

γ) Την μεγάλη ποσοστιαία συμμετοχή του σταθερού κόστους ή του κόστους αποθήκευσης στο ολικό κόστος η οποία δημιουργεί πιέσεις στις επιχειρήσεις να αυξήσουν τον ρυθμό παραγωγής των προϊόντων ή των υπηρεσιών τους και να τα διαθέσουν σε μειωμένες τιμές.

δ) Την παρουσία υψηλών εμποδίων εξόδου όπως η ύπαρξη εξειδικευμένου πάγιου εξοπλισμού οι στρατηγικές συσχετίσεις μεταξύ των προϊόντων της επιχείρησης, η ικανότητα marketing, η πρόσβαση σε χρηματοδοτικές πηγές κ.λ.π., Επίσης μπορεί να οφείλεται σε διάφορους συναισθηματικούς λόγους και σε κυβερνητικούς και άλλους κοινωνικούς περιορισμούς. Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα να υπάρχει πλεόνασμα παραγωγικής δυναμικότητας και ένταση ανταγωνισμού

ε) Τον χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς ιδίως όταν τα προϊόντα βρίσκονται στη φάση της ωρίμανσης όπου εκεί εντείνεται ο ανταγωνισμός για την απόκτηση ή την διατήρηση των μεριδίων αγοράς.

στ) Την εγκατάσταση πρόσθετης παραγωγικής δυναμικότητας σε μεγάλα μεγέθη αφού λόγω οικονομίων κλίμακας η πρόσθετη παραγωγική δυναμικότητα είναι πιθανό να διαταράξει βραχυχρόνια την ισορροπία προσφοράς - ζήτησης.

Ο κίνδυνος παρουσίας πλεονάσματος παραγωγικής δυναμικότητας αυξάνει τον ανταγωνισμό με αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών.

Τα εμπόδια εισόδου και εξόδου πρέπει να εξετάζονται συγχρόνως, αν και σαν έννοιες διαφέρουν. Ο Porter παρουσιάζει τον "Πίνακα Φραγμών - Αποδοτικότητας" όπως εμφανίζεται στο διάγραμμα 8 από το οποίο προκύπτει ότι είναι προτιμότερο ένας κλάδος να έχει υψηλά εμπόδια εισόδου και χαμηλά εμπόδια εξόδου.

		ΦΡΑΓΜΟΙ ΕΞΟΔΟΥ	
		Χαμηλοί	Υψηλοί
ΦΡΑΓΜΟΙ ΕΙΣΟΔΟΥ	Χαμηλοί	Χαμηλά, Σταθερά, Έσοδα	Χαμηλά, Αμφίβολα, Έσοδα
	Υψηλοί	Υψηλά, Σταθερά, Έσοδα	Υψηλά, Αμφίβολα, Έσοδα

Διάγραμμα 9: Πίνακας Φραγμών - Οικονομικής Απόδοσης
 Πηγή: M. Porter, "Competitive Strategy", 1980

Αυτό είναι το ιδανικότερο αφού έτσι θα παραμείνουν στην ανταγωνιστική αγορά μόνο οι πετυχημένοι ανταγωνιστές ενώ οι υπόλοιπες επιχειρήσεις θα εξέλθουν από την αγορά και οι νεοεισερχόμενοι θα αντιμετωπίσουν υψηλά εμπόδια εισόδου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. D. Aaker, Strategic Meket Management, Meryland Book Exchange Press 1995 , σελ. 27
2. A. Hax – N. Majluf, The Strategy concept and process, a pragmatic approach, Prentice Hall Press, 1996 , σελ. 85
3. Π. Ευθύμογλου, Επιχειρησιακή Στρατηγική, Εκδόσεις Ευθύμογλου, Θεσσαλονίκη, 1990 σελ.. 23
4. Β Σαρσέντης , Επιχειρησιακή Πολιτική και Στρατηγική, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα , 1996 σελ. 111
5. Α. Νικολάου , Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα , 1999 σελ. 28
6. Α. Hax – N. Majluf, ο.π. σελ 111
7. M. Porter, Competitive Strategy, The Free Press, New York 1980, Σελ. 8
8. F. David, Strategic Management, Prentice Hall, 7th Edition, 1999, Σελ. 274
10. A. Hax, Planning Strategies that Work, Oxford University Press, 1987, Σελ. 136
11. Π. Ευθύμογλου, ο.π. σελ. 36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΡΗΣΗ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ PORTER

4.1 Εισαγωγή

Σ' αυτό το κεφάλαιο θα εξετάσουμε τους παράγοντες ανταγωνισμού εκείνους που προσδιορίζουν την ικανότητα των επιχειρήσεων να επιτύχουν, κατά μέσο όρο, επιτόκια απόδοσης των επενδυμένων κεφαλαίων τους μεγαλύτερα από το κόστος κεφαλαίου. Ο βαθμός της επίδρασης αυτής διαφέρει από αγορά σε αγορά και μεταβάλλεται διαχρονικά καθώς οι αγορές εξελίσσονται. Το αποτέλεσμα είναι ότι όλες οι αγορές δεν προσφέρουν τις ίδιες δυνατότητες για επίτευξη υψηλής οικονομικής απόδοσης. Στις αγορές όπου οι παράγοντες ανταγωνισμού είναι ευνοϊκοί πολλές επιχειρήσεις είναι σε θέση να πραγματοποιούν ελκυστικά κέρδη όπως συμβαίνει και στο περιβάλλον της επιβατηγού ακτοπλοίας.

Η εξέταση των παραγόντων ανταγωνισμού θα γίνει με την εφαρμογή του υποδείγματος Porter όπως αυτό αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

4.2 Παράγοντες Ανταγωνισμού και Οικονομική Απόδοση επιχειρήσεων

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ενώ η χώρα μας κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου. Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, η Ελληνική Ναυτιλία (περιλαμβανομένων και όλων των υπό ξένη σημαία ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων) διατηρεί στόλο 3.142 πλοίων, συνολικού

εκτοπίσματος 71.666.943 κόνων, ο οποίος αντιστοιχεί στο 16% περίπου του στόλου της παγκόσμιας ναυτιλίας και περιλαμβάνει πλοία όλων των κατηγοριών μεγεθών. Το εν λόγω ποσοστό, σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς ανέρχεται σε 17%.

Η Επιβατηγός Ναυτιλία περιλαμβάνει τις ακτοπλοϊκές, τις πορθμειακές και τις διεθνείς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Η **Ελληνική Ακτοπλοΐα** έχει παρουσιάσει σημαντική βελτίωση τα τελευταία χρόνια τόσο σε επίπεδο ανανέωσης του στόλου όσο και σε επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών. Η διάρθρωση του συγκεκριμένου υποκλάδου έχει, επίσης, μεταβληθεί σημαντικά, με κύριο χαρακτηριστικό τη συγκέντρωση του μεγαλύτερου μέρους της αγοράς σε ένα μικρό αριθμό επιχειρήσεων. Λόγω της σημασίας της ακτοπλοΐας για την ελληνική οικονομία, το κράτος έχει θεσπίσει ένα πλήρες νομοθετικό πλαίσιο με στόχο τον έλεγχο της δραστηριότητας των ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Πρόσφατα, ξεκίνησε η αναθεώρηση του εν λόγω νομοθετικού πλαισίου, ώστε να εναρμονιστεί με τις κοινοτικές διατάξεις περί ακτοπλοΐας και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της απελευθερωμένης ελληνικής ακτοπλοΐας.

Η συνολική επιβατική κίνηση της ελληνικής ακτοπλοΐας παρουσίασε διαχρονική αύξηση της περίοδο 1993 – 1999 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 4,2%. Ειδικότερα, το 1999 εκτιμάται ότι διακινήθηκαν 16.700.000 επιβάτες στο σύνολο των ακτοπλοϊκών γραμμών της χώρας, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 6,2% σε σχέση με το προηγούμενο έτος (15.720.159 επιβάτες). Ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινήθηκε στη γραμμή του Αργοσαρωνικού (3.800.000 άτομα) και

ακολουθούν οι γραμμές Πειραιά – Κρήτης (1.800.000 επιβάτες) και Ραφήνας – Άνδρου – Τήνου – Μυκόνου (1.780.000 επιβάτες) το 1999.

Ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,7% την περίοδο 1993 – 1999. Εκτιμάται ότι μεταφέρθηκαν συνολικά 2.565.000 οχήματα με Ε/Γ – Ο/Γ πλοία το 1999 από 2.385.127 το 1998, σημειώνοντας αύξηση κατά 7,5%. Ο μεγαλύτερος αριθμός οχημάτων μετακινήθηκε στη γραμμή Πειραιά – Κρήτης (420.000 οχήματα) και ακολούθησε η γραμμή Ραφήνας – Άνδρου – Τήνου – Μυκόνου (295.000 οχήματα) το 1999.

Το συνολικό μέγεθος αγοράς της ακτοπλοΐας (σε αξία) εμφάνισε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 7,6% την τριετία 1997 – 1999, ανερχόμενο σε 110 δις δρχ. το 1999 έναντι 102 δις δρχ. το 1998 και 95 δις δρα, το 1997. Η ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (ΑΝΕΚ ΑΕ) εκτιμάται ότι κατέλαβε το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς (12% - 12,5%) το 1999, ενώ δεύτερη κατατάσσεται η εταιρεία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (11,5% - 12%) και έπεται η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ με μερίδιο αγοράς 9% - 9,5%.

Το σημαντικό πρόβλημα που φαίνεται να αντιμετωπίζει σήμερα η ακτοπλοΐα είναι η επικείμενη άρση του καμποτάζ που σηματοδοτεί ραγδαίες εξελίξεις. Επιπλέον η διαφοροποίηση του καθεστώτος χορήγησης νέων αδειών σκοπιμότητας αναμένεται να επιφέρει ανακατατάξεις στη διάρθρωση του κλάδου.

Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, η συνολική κίνηση εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 17.700.000 επιβάτες και σε 2.700.000 οχήματα το τρέχον έτος (2000). Το συνολικό μεταφορικό έργο εκτιμάται ότι θα

εξακολουθήσει να αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξεως του 6% την προσεχή διετία (2001 – 2002).

Οι **πορθμιακές συγκοινωνίες** εξυπηρετούνται κυρίως από πλοία ανοικτού τύπου, τα οποία εκμεταλλεύονται κυρίως επιχειρήσεις μικρού μεγέθους. Το σύνολο των διακινηθέντων επιβατών στις εν λόγω γραμμές ανήλθε σε 32.199.373 επιβάτες το 1999, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 8,93% σε σχέση με το 1998. Οι δύο (2) κυριότερες πορθμιακές γραμμές είναι αυτές του Ρίου – Αντιρρίου και του Περάματος – Σαλαμίνας, που συγκεντρώνουν το 72,35% της συνολικής κίνησης επιβατών στα πορθμεία το 1999.

Ο αριθμός των μεταφερθέντων οχημάτων στα πορθμεία ανήλθε σε 9.962.677 το 1999, σημειώνοντας αύξηση κατά 7,47% σε σχέση με το 1998. Το μεγαλύτερο μέρος των συνολικά μεταφερθέντων οχημάτων καλύφθηκε από επιβατικά οχήματα (69,83%) το 1999.

Η κίνηση επιβατών στα πορθμεία εκτιμάται ότι θα διαμορφωθεί σε 33.400.000 άτομα το τρέχον έτος (2000) και η αντίστοιχη κίνηση των οχημάτων σε 10.500.000 οχήματα. Για την επόμενη διετία (2001 – 20001) προβλέπεται μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των εν λόγω μεγεθών της τάξεως του 5%.

Η αγορά της **Αδριατικής Θάλασσας** είναι πλήρως απελευθερωμένη και χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν.

Η επιβατική κίνηση στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 3,76% κατά το διάστημα 1993 – 1999. Το 1999 η κίνηση εκτιμάται σε 2.600.000 επιβάτες έναντι 2.445.976 επιβατών το 1998 (αύξηση κατά 6,30%),

ενώ η αντίστοιχη κίνηση των οχημάτων παρουσίασε αύξηση 6,75% (1999: 931.500 οχήματα, 1998: 872.582 οχήματα). Τα νότια λιμάνια της Ιταλίας απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης, ενώ τα βόρεια λιμάνια υπερτερούν στην κίνηση των οχημάτων.

Οι έξι (6) ελληνικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά εκτιμάται ότι κάλυψαν από κοινού το 72% - 76% της συνολικής κίνησης επιβατών και το 80,5% - 83,5% της κίνησης των οχημάτων το 1999. Το μεγαλύτερο μερίδιο στην επιβατική κίνηση το 1999 απέσπασε η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ (20% - 21%), ενώ την πρώτη θέση στην κίνηση οχημάτων κατέλαβε η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (24% - 24,5%).

Το μέγεθος αγοράς των γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας (σε αξία) παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 19,5% την τριετία 1997 - 1999 και εκτιμάται σε 150 δις δρχ. το 1999 έναντι 130 δις το 1998 και 105 δις δρχ. το 1997. Το μεγαλύτερο μερίδιο το 1999 κατέλαβε η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ (22% - 22,5%) και ακολουθεί η SUPERFAST FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ με μερίδιο αγοράς 19,5% - 20%.

Η αγορά των γραμμών της Αδριατικής αναμένεται να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστική τα επόμενα χρόνια. Για το τρέχον έτος (2000) εκτιμάται ότι, το μεταφορικό έργο θα ανέλθει κατά 3,85% και 4,13% αντίστοιχα σε σχέση με το 1999. Την επόμενη διετία (2001 - 2002) αναμένεται περαιτέρω αύξηση, με μέσο ετήσιο ρυθμό 4% - 5% περίπου.

Στη συνέχεια, το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην ανάλυση του άμεσου περιβάλλοντος της ακτοπλοΐας με τη χρήση του υποδείγματος του Porter. Έτσι, παρουσιάζεται πως οι πέντε δυνάμεις ανταγωνισμού σε ένα κλάδο, κατά

τον Porter, δηλαδή η απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο, η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών και αγοραστών, η απειλή από υποκατάστατα προϊόντα και τέλος ο ανταγωνισμός μεταξύ των υφισταμένων επιχειρήσεων, αναπτύσσονται στους κόλπους της ελληνικής ακτοπλοίας επηρεάζοντας φυσικά τον μετέπειτα στρατηγικό σχεδιασμό.

4.3 Παράγοντες Ναυτιλίας

4.3.1. Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον ναυτιλιακό κλάδο

Εκεί όπου υπάρχουν παράγοντες οι οποίοι δυσχεραίνουν ή καθιστούν δαπανηρή την είσοδο νέων επιχειρήσεων (φραγμοί εισόδου), είναι σχεδόν βέβαιο ότι η δυνατότητα κέρδους είναι μεγαλύτερη του μέσου όρου. Ο Porter έχει ορίσει έξι κύριους τρόπους παρεμπόδισης της εισόδου τους οποίους και θα παρουσιάσουμε αναφορικά με την ελληνική ακτοπλοία

Οικονομίες κλίμακας.

Πρόκειται για τη μακροπρόθεσμη μείωση του μέσου (ή ανά μονάδα) κόστους που προκύπτει καθώς το μέγεθος της εταιρίας αυξάνεται. Υπάρχουν «οικονομίες μεγέθους» στις μεγάλες εταιρίες όπως η ANEK, NEL, MINOAN LINES με αποτέλεσμα όταν διακινείται μεγάλος αριθμός επιβατών και οχημάτων, το μέσο ή ανά μονάδα κόστος μειώνεται εξαιτίας: α) της χρησιμοποίησης του υπάρχοντος εξοπλισμού από μια σειρά διαδικασίες συνδεδεμένες μεταξύ τους, β) του ότι οι οικονομίες μεγάλων διαστάσεων, για πολλές μορφές κεφαλαιακού εφοδιασμού τόσο κατά την εγκατάσταση όσο και κατά τη λειτουργία τους ωθούν τις δαπάνες λειτουργίας προς τα πάνω με ρυθμό

μικρότερο από ότι είναι το δυναμικό τους, γ) των οικονομιών της εξειδίκευσης, για μεγαλύτερη προοπτική όταν γίνεται χρήση ειδικευμένου εργατικού δυναμικού και κεφαλαιακού εξοπλισμού, δ) πιο εξελιγμένων μεθόδων ή οργάνωσης της παροχής των υπηρεσιών, καθώς αυξάνει το μέγεθος, οι αυτόματοι μηχανισμοί χρησιμοποιούνται αντί των μέσων που χρειάζονται καταγραφεί με το χέρι¹, ε) των οικονομιών χονδρικής αγοράς πρώτων υλών και εφοδίων, στ) οικονομιών μάρκετινγκ που προκύπτουν από τη χρήση μαζικής διαφημιστικής καμπάνιας και μεγαλύτερης συχνότητας απασχόλησης των δυνάμεων πώλησης, ζ) των οικονομιών που προκύπτουν από την ικανότητα μεγάλων εταιριών να αυξήσουν το κεφάλαιό τους με όρους πιο κερδοφόρους, η) διευθυντικών οικονομιών από τη χρήση ειδικών μεθόδων διοίκησης, όπως σκληρή εργασία, λειτουργική έρευνα και ανάλυση κρίσιμων βημάτων προόδου. Βέβαια, καθώς οι πελάτες απαιτούν μια ποικιλία υπηρεσιών και καθώς οι απαιτήσεις τους έχουν τα τελευταία χρόνια αυξηθεί κάτι τέτοιο δεν δίνει και πολλά περιθώρια για σταθεροποίηση και για παραγωγή μεγάλης διάρκειας τέτοιου είδους υπηρεσιών.

Απαιτήσεις σε κεφάλαια για την εισόδο.

Αν πρόκειται μια επιχείρηση να ασχοληθεί με την ακτοπλοία τότε οι απαιτήσεις σε κεφάλαια είναι, υψηλές, αποτελώντας έναν ιδιαίτερα ισχυρό φραγμό εισόδου. Οι αγορές πλοίων απαιτούν υψηλές προδιαγραφές τεχνολογίας καθώς και μεγάλα ποσά επενδύσεων της τάξης των 5 - 10 δις. δρχ. Στην αντίθετη περίπτωση, προκειμένου για αγορές συμβατικών πλοίων, απαιτούνται συγκριτικά λιγότερα κεφάλαια, απαραίτητα που όμως δεν εξασφαλίζουν

¹ Συστήματα κρατήσεων και έκδοση εισιτηρίων με το χέρι αντί του χειρόγραφου πλάνου και των

σίγουρη βιωσιμότητα λαμβανομένη υπόψιν την εξέλιξη της τεχνολογίας στις μεταφορές.

Επιπλέον, οι απαιτήσεις για κεφάλαιο κίνησης δεν θα πρέπει να αγνοούνται μια και η αδυναμία επίτευξης υψηλών επιπέδων ρευστότητας τείνει να αποτελέσει ένα από τα σχεδόν μόνιμα προβλήματα στην ακτοπλοία. Οι πιέσεις για παροχή όλο και μεγαλύτερων πιστώσεων γίνονται όλο και πιο έντονες (μέσος όρος προθεσμίας είσπραξης απαιτήσεων² 127 ημέρες) και σε συνδυασμό με την ανάγκη δίμηνης ακινησίας λόγω ετήσιας επιθεώρησης³ οξύνουν το πρόβλημα, γεγονός που δεν μπορεί να παραβλεφθεί από πιθανούς νεοεισερχομένους, αλλά και που σίγουρα πρέπει να αντιμετωπιστεί με προσοχή από τις υφιστάμενες επιχειρήσεις.

Διαφοροποίηση προϊόντος

Η διαφοροποίηση αναφέρεται σε ορισμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του προϊόντος, τα οποία αξιολογούνται θετικά από τους αγοραστές. Τα γνωρίσματα αυτά σχετίζονται με το όνομα ή την εικόνα του προϊόντος (πλοίου και εξυπηρέτησης), την ποιότητά του, το δίκτυο διανομής, το σύστημα εξυπηρέτησης κ.λ.π.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου όπως η ANEK και η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ, φροντίζουν ώστε να αποτελούν μια ξεχωριστή παρουσία όσον αφορά τα παραπάνω γνωρίσματα και συχνά πωλούν βάσει της εταιρικής εικόνας που έχουν κτίσει και το «όνομά» τους. Τα πλοία τους κυρίως της νέας τεχνολογίας ζητούνται επώνυμα από τους επιβάτες αν και είναι συχνά ακριβότερα από τα

χειρογράφων, όπως εισιτηρίων
² 365/ Σύνολο Απαιτήσεων

αντίστοιχα συμβατικά, αλλά και οι ίδιοι οι αγοραστές είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν κάτι παραπάνω για να ταξιδέψουν μ' αυτά. Οι εταιρίες αυτές έχει διαφοροποιηθεί από τις υπόλοιπες επιχειρήσεις του κλάδου στο θέμα της ποιότητας μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού διασφάλισης ποιότητας ISO 9002.

Παρόλα αυτά, η διατήρηση του συγκριτικού αυτού πλεονεκτήματος που κατέχουν οι υπάρχουσες επιχειρήσεις όσον αφορά τη διαφοροποίηση του προϊόντος τους, απαιτεί διαρκή προσπάθεια μια και η αντιγραφή των κινήσεών τους από τους νεοεισερχόμενους και τους ανταγωνιστές είναι αναμενόμενη.

Οι νέες επιχειρήσεις για να εισέλθουν στην αγορά πρέπει να διαφοροποιήσουν και αυτές το προϊόν τους και να το αντιλαμβάνονται και οι πελάτες τους ως τέτοιο, προκειμένου να ανταγωνισθούν τις λειτουργούσες γνωστές επιχειρήσεις. Είναι δύσκολο, βέβαια κυρίως, λόγω των απαιτήσεων σε κεφάλαιο, να εισέλθουν νέες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Πρόσβαση στα κανάλια διανομής ή γενικότερα προσιότητα στην υποδομή της αγοράς (Access to Market Infrastructure).

Η δυνατότητα πρόσβασης στα υφιστάμενα δίκτυα διανομής και η αδυναμία δημιουργίας νέων αποτελούν εμπόδια για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά.

Κάθε νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα πρέπει φυσικά να εξασφαλίσει τη διανομή του προϊόντος που παρέχει. Το νέο πλοίο πρέπει να εκτοπίσει - ένα άλλο πλοίο στην ίδια γραμμή αν και εφόσον δοθεί προς το παρόν και μέχρι την

³ Διάστημα Ακινήσιας για επισκευή ως απορρέει από την κείμενη νομοθεσία

απελευθέρωση τους άδεια σκοπιμότητας μέσω μιας μειωμένης τιμής ή γραμμών και μιας αυξημένης, προμήθειας⁴ για την παροχή των υπηρεσιών από τα γραφεία ταξιδιών (πρακτορεία) που συνθέτουν το δίκτυο της διανομής.

Ο νεοεισερχόμενος πρέπει να πείσει ή να προσφέρει ένα κίνητρο στο διανομέα για τη διακίνηση του προϊόντος, πολύ πριν φτάσει στον τελικό καταναλωτή. Δεν μπορεί βέβαια να αποκλειστεί το ενδεχόμενο δημιουργίας νέων καναλιών διανομής, επιλογή η οποία όμως απαιτεί χρόνο και χρήμα.

Οι υπάρχουσες επιχειρήσεις από την πλευρά τους έχουν προβεί στη δημιουργία κεντρικών πρακτορείων για τα προϊόντα τους ή στη διάθεση των προϊόντων τους από επιλεγμένα πρακτορεία ή αποκλειστικούς αντιπροσώπους σε κάθε μεγάλη πόλη/ αγορά της Ελλάδος και επιλεκτικά του εξωτερικού, δηλαδή σε μια κίνηση ολοκλήρωσης προς τα εμπρός.

Ένας ακόμα τρόπος αποκλεισμού των καναλιών διανομής για τις υποψήφιες επιχειρήσεις από τις υφιστάμενες επιχειρήσεις, είναι η δημιουργία υψηλού κόστους μετακίνησης των πελατών τους σε νέους προμηθευτές, με την παροχή της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης, μεταφορά των εισιτηρίων στον χώρο τους, παροχή εξυπηρέτησης μέσω του διαδικτύου, ενημέρωση / πληροφόρηση για τη χρήση των προϊόντων. Επιπλέον, πληροφοριακά συστήματα ελέγχου παραγγελιοληψίας, τα οποία μπορούν και λειτουργούν συνεκτικά μεταξύ επιχείρησης και πελατών δημιουργώντας από την άλλη σχέση εξάρτησης αυξάνοντας τη διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών μια και η επιχείρηση εξαρτάται από αυτούς.

⁴ Προμήθεια που κυμαίνεται από 7-12% επί της αξίας του καθαρού ναύλου ανάλογα με την εταιρία

Πλεονεκτήματα κόστους ανεξάρτητου μεγέθους.

Αναφέρονται στην εμπειρία που έχουν αποκτήσει οι επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνίζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα στην ακτοπλοία. Τα πλεονεκτήματα που έχουν ήδη αποκτηθεί είναι αποτέλεσμα της καμπύλης εμπειρίας, της γνώσης της τεχνολογίας (Know - how), της δυνατότητας πρόσβασης σε πηγές άριστης ποιότητας αγορές υλικών με χαμηλές τιμές ακόμα και από τη δυνατότητα πρόσβασης σε καταρτισμένο και ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Συνεπώς, η απουσία των παραπάνω πλεονεκτημάτων στις υποψήφιες νέες επιχειρήσεις δημιουργεί ένα σχετικό μειονέκτημα κόστους, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ανασταλτικά ως προς την είσοδό τους στον κλάδο.

Κυβερνητικοί κανονισμοί ή υποχρεώσεις έκδοσης σχετικής άδειας.

Ιδιαίτεροι κυβερνητικοί κανονισμοί ή περιορισμοί όπως η άρση του cabotage, όσον αφορά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στον κλάδο της ναυτιλίας δεν υπάρχουν. Αν πρόκειται όμως για ακτοπλοϊκή εταιρία τότε απαιτούνται σχετικές άδειες από αρμόδιες υπηρεσίες όπως το ΥΕΝ κ.λ.π. με αποτέλεσμα οι εκπρόσωποι της επιχείρησης να είναι υποχρεωμένοι να αντιμετωπίσουν τη γραφειοκρατία των δημοσίων υπηρεσιών και τα Επιμελητήρια των νησιών για τα οποία τους ενδιαφέρει η άδεια. Περιβαλλοντικοί περιορισμοί, που απαιτούν ειδικό τεχνολογικό εξοπλισμό, μπορεί επίσης να καταστήσουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο δυσχερέστερη.

καθώς και πολύ παραπάνω ανάλογα με το ύψος του κύκλου εργασιών του γραφείου στην κάθε εταιρία

Στην αντίθετη περίπτωση αν δηλαδή οι διατυπώσεις ήταν σχετικά απλές και οι υποψήφιοι μπορούσαν εύκολα, μετά από σχετική αίτηση στο κατά τόπους εμπορικό επιμελητήριο, να πάρουν άδεια και να πραγματοποιήσουν πλόες τα πράγματα θα δυσχέραιναν για τις υπάρχουσες επιχειρήσεις. Για το λόγο αυτό, οι εκπρόσωποι του κλάδου θα πρέπει να δραστηριοποιηθούν σχετικά και να επιδιώξουν την ύπαρξη ασφαλιστικών δικλείδων με την άρση του cabotage, αν πραγματικά θέλουν οι κανονισμοί της πολιτείας να αποτελέσουν φραγμό εισόδου για τους νεοεισερχομένους.

Πέρα από τους έξι φραγμούς εισόδου κατά τον Porter, θα μπορούσε να συμπληρωθεί ένα άλλο επίσης σημαντικό εμπόδιο αυτό της απειλής εκδίκησης από τις υπάρχουσες επιχειρήσεις. Η σωστή εκτίμηση της απειλής αυτής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση επιβίωσης για τους νεοεισερχομένους. Εξαρτάται από το μέγεθος και την οικονομική ισχύ των υπάρχουσών εταιριών και το βαθμό στον οποίο ο νεοεισερχομένος απειλεί τις προοπτικές κέρδους τις οποίες έχουν. Οι υπάρχουσες επιχειρήσεις είναι πολύ περισσότερο ευαίσθητες στην απειλή που στρέφεται εναντίον των καθιερωμένων τιμών, παρά στην απώλεια μεριδίου της αγοράς. Έτσι, οι νεοεισερχόμενοι των οποίων ο όγκος παροχής υπηρεσιών είναι μάλλον μικρός, δεν αποκλείεται να θεωρηθούν σαν απειλή αν πιθανολογηθεί η δυνατότητά τους να κατεβάσουν το υφιστάμενο επίπεδο τιμών σε γραμμές που δεν υπάρχει κρατικός παρεμβατισμός.

4.3.2. Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών

Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών επηρεάζει την ένταση του ανταγωνισμού σε μια βιομηχανία, ιδιαίτερα όταν υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός

τους, όταν υπάρχουν καλής ποιότητας σχετικά φθηνά υλικά, ή όταν το κόστος μετακίνησης σε άλλους προμηθευτές / είναι εξαιρετικά υψηλό.

Όσο μεγαλύτερη είναι η διαπραγματευτική τους ικανότητα τόσο αυξάνει η πιθανότητα τα περιθώρια κέρδους της επιχείρησης να είναι μικρότερα. Έτσι, είναι πολύ σημαντικό να εκτιμηθούν σωστά οι διαπραγματευτικές δυνάμεις τόσο των προμηθευτών όσο και των αγοραστών καθώς επίσης και τη δυνατότητα μεταβολής των δυνάμεων αυτών.

Όσον αφορά τους προμηθευτές, λόγω του ότι ο βαθμός συγκέντρωσης τους είναι υψηλός σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η συμμετοχή του κόστους υλικών στο κυρίως κομμάτι των μετασκευών, επισκευών είναι μεγάλη, η διαπραγματευτική τους δύναμη εμφανίζεται ενισχυμένη. Λόγω ακριβώς της μεγάλης συμμετοχής του σταθερού κόστους, υπάρχουν υψηλά εμπόδια εισόδου νέων προμηθευτών και οι επιχειρήσεις δεν είναι σε θέση να επιτύχουν καλύτερες συμφωνίες με εναλλακτικούς προμηθευτές. Παρόλα, αυτά, δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί το κόστος μετακίνησης προμηθευτή (Switching Costs), το οποίο επιπλέον κόστος βαρύνεται αποκλειστικά ο αγοραστής.

Επιπλέον, η ισχύς των προμηθευτών είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προέλευση υλικών που χρησιμοποιούνται για την συντήρηση κυρίως των μηχανών και των ηλεκτρομηχανών. Όταν πρόκειται για εισαγόμενα υλικά, οι πιέσεις που μπορούν να ασκηθούν είναι εντονότερες από την περίπτωση εγχώριων πηγών προμήθειας. Πιο συγκεκριμένα:

Τα κυριότερα υλικά, από τα οποία συντηρούνται σήμερα οι μηχανές είναι Σουηδικά, και καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των μηχανών των πλοίων

σύγχρονης ή συμβατικής τεχνολογίας. Τα είδη της εγχώριας παραγωγής υλικών για πλοίο θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για ανάγκες άλλων τμημάτων του πλοίου όπως το ξενοδοχειακό και η κουζίνα.

Στην περίπτωση βέβαια των μηχανών, μεγαλύτερη εξάρτηση προέρχεται κυρίως από τα ναυπηγία και τις εισαγωγικές εταιρίες όπου το προϊόν των προμηθευτών αποτελεί βαρύνουσα σημασίας εισροή στην παραγωγική διαδικασία και επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα του τελικού προϊόντος των επισκευών. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται αυξημένη διαπραγματευτική ικανότητα των συγκεκριμένων προμηθευτών.

Βέβαια, η εξάρτηση από τους προμηθευτές είναι εντονότερη στην περίπτωση των εισαγωγών και ειδικά των ανταλλακτικών μηχανών και ηλεκτρομηχανών όσον αφορά την τιμή, τον χρόνο και τον τρόπο παράδοσης αλλά και το υψηλό κόστος μετακίνησης.

Όσον αφορά την πιθανότητα / δυνατότητα ενός προμηθευτή να ολοκληρωθεί προς τα εμπρός εάν δεν επιτευχθούν ικανοποιητικές τιμές πώλησης και γενικότερα όταν είναι συμφέρουσα η επέκταση του σε δραστηριότητες όμοιες με αυτές των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, αυτή είναι πολύ μικρή εξαιτίας όλων των προηγούμενων παραγόντων που αναπτύξαμε. Η σκέψη για επέκταση των δραστηριοτήτων έρχεται λοιπόν αντιμέτωπη με τους φραγμούς εισόδου που υφίστανται για όλους τους νεοεισερχόμενους.

Από την πλευρά τους, οι επιχειρήσεις μπορούν να υιοθετήσουν μια στρατηγική ολοκλήρωσης προς τα πίσω προκειμένου να κερδίσουν τον έλεγχο ή να αποκτήσουν την ιδιοκτησία πάνω στις πηγές προμήθειας όταν μια τέτοια

στρατηγική επιλογή είναι συμφέρουσα, σε μια προσπάθεια εξουδετέρωσης της διαπραγματευτικής δύναμης των προμηθευτών. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί αυτή των ΜΙΝΩΙΚΩΝ η οποία έχει δημιουργήσει μια ολόκληρη θυγατρική εταιρία προκειμένου να εξασφαλίσει την απρόσκοπτη υποστήριξη του συστήματος κρατήσεων και παροχής Η/Υ στα πλοία και στα πρακτορεία τους. Αυτή η στρατηγική είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική όταν οι προμηθευτές δεν είναι αξιόπιστοι, στοιχίζουν ακριβά ή δεν είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τις ανάγκες της επιχείρησης σε μια μόνιμη βάση. Παρόλα αυτά, είναι συχνά, για το συμφέρον τόσο των προμηθευτών όσο και των παραγωγών να συμφωνήσουν σε κάποιο λογικό επίπεδο τιμών, βελτιούμενη ποιότητα, ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, και μείωση του κόστους διατήρησης υλικών που θα εξασφαλίσουν μακροπρόθεσμη συνεργασία και κερδοφορία και για τα δύο μέρη.

4.3.3. Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών

Η υψηλή διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι αρνητικά συσχετισμένη με την ελκυστικότητα της ακτοπλοίας.

Πιο συγκεκριμένα, ο βαθμός συγκέντρωσης των αγοραστών στην ακτοπλοία δεν θεωρείται ως ιδιαίτερα υψηλός, πλην της χειμερινής περιόδου όπου ο κύριος όγκος των ταξιδιωτών είναι groups που ταξιδεύουν για προσκυνηματικούς κυρίως λόγους ενώ ο όγκος των αγορών που πραγματοποιούν ποικίλει ανάλογα με τον τελικό πελάτη (end user) διαμορφώνοντας αντίστοιχα και τη διαπραγματευτική του δύναμη.

Δεν υπάρχει καμία δυνατότητα του αγοραστή να ολοκληρωθεί προς τα πίσω στις περιπτώσεις όπου δεν θα επιτευχθούν ικανοποιητικές τιμές ακόμη και στις περιπτώσεις εταιριών φορτηγών αυτοκινήτων⁵

Αλλά και πάλι εξαρτάται από το μέγεθος και τη δυνατότητα του πελάτη. Παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της ΕΦΑΜ⁶ όπου σκεφτόταν την αγορά ενός Ro/Ro πλοίου για την μεταφορά των αυτοκινήτων της από και προς τη Μυτιλήνη και η οποία σκέψη δεν ευδοκίμησε ποτέ.

Σε γενικές γραμμές, οι καταναλωτές παρουσιάζουν περιορισμένη αγοραστική δύναμη σε ατομική βάση. Όταν οι καταναλωτές εμφανίζονται οργανωμένοι σε ομάδες, τότε αποτελούν έναν περισσότερο σημαντικό πελάτη και έτσι παρουσιάζουν μεγαλύτερη δύναμη από αυτή που διέθεταν σε διαφορετική περίπτωση.

Υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός πρακτορείων που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ακτοπλοίας και μπορούν να προσφέρουν στον αγοραστή της υπηρεσίας τη δυνατότητα να ερευνησει για καλύτερες συμφωνίες με άλλες επιχειρήσεις.

Όσον αφορά το κόστος μετακίνησης των αγοραστών από προμηθευτή σε προμηθευτή, αυτό διαφοροποιείται ανάλογα με τη φύση του τελικού καταναλωτή. Οι ιδιώτες δεν έχουν κανένα ιδιαίτερο κόστος μετακίνησης.

Οι εταιρίες όμως που ενδιαφέρονται για τα στελέχη ή το προσωπικό τους, έχουν κάποιο κόστος, καθώς οι μεγάλες κυρίως επιχειρήσεις προσφέρουν παράδοση εισιτηρίων στον χώρο τους, έκπτωση ανάλογα με τον πραγματοποιούμενο

⁵ Εταιρίες φορτηγών αυτοκινήτων που μεταφέρουν τρόφιμα από και προς τα νησιά

τζίρο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι και οι ίδιες οι εταιρίες έχουν επενδύσει σ' αυτά μέσα από τη συνεργασίας τους.

Περιοριστικό όμως παράγοντα της διαπραγματευτικής τους δύναμης αποτελεί το γεγονός ότι δεν έχουν ολοκληρωμένη πληροφόρηση των συνθηκών ζήτησης, των πραγματικών τιμών αγοράς και του κόστους οπότε δεν είναι σε θέση να ασκήσουν μεγάλη πίεση στα πρακτορεία. Χωρίς αυτή μειώνονται οι διαπραγματευτικές τους ικανότητες ειδικά σε θέματα τιμής. Επιπλέον, οι Έλληνες αγοραστές δεν έχουν ούτε καν επαρκή ενημέρωση για τις δυνατότητες χρήσης των υπηρεσιών αυτών αλλά και νέων, σε αντίθεση με τους ευρωπαϊούς καταναλωτές, γεγονός που περιορίζει και τον όγκο αγοράς που πραγματοποιούν.

4.3.4. Απειλή από υποκατάστατα προϊόντα (πίεση υποκατάστατων προϊόντων).

Όσα περισσότερα είναι τα υποκατάστατα προϊόντα σε μια αγορά, τόσο λιγότερο ελκυστική θεωρείται η βιομηχανία, αν και η ύπαρξη υποκατάστατων προϊόντων αποτελεί σήμερα ένα κοινό χαρακτηριστικό των περισσότερων βιομηχανιών. Επομένως, η ύπαρξη υποκατάστατων προϊόντων δεν αποτελεί τον πλέον καθοριστικό παράγοντα χαρακτηρισμού μιας βιομηχανίας ως ελκυστικής.

Η ιδιαιτερότητα όμως του χώρου της ακτοπλοΐας είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών είναι μάλλον «εσωτερικός» καθώς προέρχεται κυρίως από πιέσεις υποκατάστασης ανάμεσα σε πλοία που ανήκουν στο φάσμα των

⁶ Εταιρία Φορτηγών Αυτοκινήτων Μυτιλήνης

εταιριών που μέχρι σήμερα δραστηριοποιούνται στα χώρο όπως για παράδειγμα τα συμβατικά με τα νέου τύπου πλοία.

Αναλυτικότερα, τα νέου τύπου monohull⁷ ανταγωνίζονται στην αγορά τα υπόλοιπα συμβατικά πλοία γενικότερα, με συνεχώς αυξανόμενη τάση. Αν και η τιμή τους είναι μέχρι και διπλάσια των συμβατικών, η γρήγορη μεταφορά και η άνετη μετακίνηση, είναι δεδομένα που σε πολλές περιπτώσεις τα καθιστούν κυρίαρχα.

Υποκατάστατο των πλοίων είναι στις περισσότερες των περιπτώσεων το αεροπλάνο. Στην αγορά υπάρχει τάση για συσχετισμένη διαποίκιση (related Diversification) όπου εταιρίες ακτοπλοίας δραστηριοποιούνται αεροπορικά στα λιμάνια και τους τόπους προορισμού των πλοίων τους και ένα τέτοιο κλασικό παράδειγμα αποτελεί η εξαγορά της AEGEAN AIRLINE⁸ από την εταιρία ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.

Υποκατάστατο του πλοίου είναι και το αυτοκίνητο μόνο όμως σε προορισμούς όπου υπάρχει οδική πρόσβαση όπως για παράδειγμα η Πελοπόννησος.

4.3.5. Ανταγωνισμός μεταξύ υφισταμένων επιχειρήσεων

Ένα σπουδαίο στοιχείο της στρατηγικής των επιχειρήσεων είναι η ανάγκη να διερευνηθούν οι αντιδράσεις άλλων σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία της εταιρίας, και ιδιαίτερα οι αντιδράσεις του ανταγωνισμού. Η εξασφάλιση μιας ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης αποτελεί το σημαντικότερο ίσως στόχο κάθε επιχείρησης μέσα σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αυτός είναι και ο λόγος ύπαρξης της έντασης του ανταγωνισμού μεταξύ των υφισταμένων επιχειρήσεων.

«Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών στην ελληνική ακτοπλοία, έχει αποδυναμώσει αρκετές επιχειρήσεις, κυρίως ακτοπλοϊκές μεσαίου μεγέθους δήλωσε χαρακτηριστικά ο αείμνηστος Π. ΣΦηνιάς, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ακτοπλοίας τον Απρίλιο του 2000. Η παραπάνω δήλωση αποτελεί ενδεικτικό της κατάστασης που επικρατούσε στο σύνολο της ακτοπλοίας και οδήγησε στην συγχώνευση όλων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε μια την MFD⁹ γεγονός που αποτελούσε και το όραμα του εκλιπόντος προέδρου της ΕΕΕΑ.

Το ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων του κλάδου και ιδιαίτερα μεταξύ των Group της ANEK και των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, οι οποίες κυριαρχούν στον χώρο κατέχοντας τα μεγαλύτερα μερίδια αγοράς, είναι γεγονός αναμφισβήτητο. Αν και οι μικρότερες επιχειρήσεις είναι πιθανόν να προχωρήσουν σε αλλαγές στρατηγικής χωρίς να γίνουν ιδιαίτερα αντιληπτές και επομένως χωρίς αντιδράσεις από τους ανταγωνιστές τους, δεν συμβαίνει το ίδιο στην περίπτωση των πρωτοπόρων. Οι επιλογές τους αποτελούν αντικείμενο προσεκτικής μελέτης και συχνά αντιγραφής από τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Όπως είναι γνωστό, η ανταγωνιστική ισορροπία (competitive balance) σε μια βιομηχανία επηρεάζεται από τον αριθμό των ανταγωνιστών και ακόμη πιο σημαντικά από την κατανομή μεριδίου αγοράς ανάμεσα σε αυτούς. Εάν υπάρχει ένας αριθμός ισοδύναμων ανταγωνιστών όπως και στην περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοίας το επίπεδο του ανταγωνισμού μπορεί να είναι υψηλό. Ο Bruce Henderson του Boston Consulting Group (BCG) υποστηρίζει ότι

⁷ Πλοία με μονή καρίνα υψηλής ταχύτητας όπου μπορεί και μεταφέρει επιβάτες και οχήματα

⁸ Αεροπορική εταιρία που δραστηριοποιείται κυρίως στα νησιά του Αιγαίου

αγορές στις οποίες υπάρχουν λίγοι (3 - 4) σημαντικοί ανταγωνιστές (ANEK - MINΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ) και ένας αριθμός μικρότερων ανταγωνιστών είναι σταθερές και ισορροπημένες. Αυτή η παρατήρηση είναι γνωστή ως ο Νόμος των Τριών (Rule of Three).

Σημαντική επίπτωση στην ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων παρουσιάζει και ο ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου (Rate of Industry Growth), αλλά και των προϊόντων αυτού. Όταν η κυριότερη κατηγορία προϊόντος του κλάδου, τα συμβατικά πλοία δηλαδή, διανύουν το στάδιο της ωρίμανσης και βαδίζουν στο στάδιο της κάμψης, και επομένως ο ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου παρουσιάζει βραδύτερους ρυθμούς ανάπτυξης ή σταθεροποίηση, ο ανταγωνισμός για μερίδιο αγοράς είναι εντονότερος και οδηγεί σε οξύτερες ανταγωνιστικές επιθέσεις.

Οι μορφές τις οποίες παίρνει ο ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων είναι ο ανταγωνισμός στις τιμές, στην πρωτοπορία στην εισαγωγή νέων προϊόντων, στην καλύτερη εξυπηρέτηση, την παροχή εγγυήσεων κ.λ.π.

Η σημαντικότερη μορφή ανταγωνισμού είναι αυτή του ανταγωνισμού ταχύτητας και τόπου προορισμού μια και είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες στην απόφαση των καταναλωτών για αγορά προϊόντων και υπηρεσιών σε σχέση με την προσφερόμενη ποιότητα.

Επίσης, στη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής των επιχειρήσεων σημαντικά κριτήρια αποτελούν οι τιμές των ανταγωνιστών στο χώρο εκείνο που δεν υπάρχει κρατικός παρεμβατισμός όπως η περιοχή της Αδριατικής.

⁹ MINOAN FLYING DOLPHINS εταιρία θυγατρική της ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ

Αναλόγως με τον όγκο των αγορών που πραγματοποιούνται από τους πελάτες διαμορφώνονται οι τελικές τιμές και παραχωρούνται οι ανάλογες εκπτώσεις επί του συνόλου του πραγματοποιηθέντος τζίρου κυρίως στις εταιρίες φορτηγών αυτοκινήτων.

Καθοριστικό ρόλο επίσης παίζουν οι προσωπικές επαφές και πωλήσεις. Η επαφή με τους πελάτες της θεωρείται αναγκαία προκειμένου να υπάρχει απέναντί τους συνέπεια και εξυπηρέτηση, έτσι ώστε να διατηρηθεί το κύρος της εκάστοτε επιχείρησης και να εξασφαλιστεί το μερίδιο αγοράς της. Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις προσπαθούν να προσφέρουν όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση στους πελάτες τους, γεγονός που εντείνει τον ανταγωνισμό. Η μεταφορά στην έδρα του πελάτη με μεταφορικά μέσα της επιχείρησης και η δημιουργία κέντρων διανομής με την μορφή κεντρικών πρακτορείων σε νευραλγικά σημεία της χώρας, αποτελούν πλέον κοινή πρακτική, ιδιαίτερα για τις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου.

Στη γενικότερη προσπάθεια εξασφάλισης ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης εντάσσονται και οι κινήσεις για παροχή εγγυήσεων ποιότητας από τις επιχειρήσεις του κλάδου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απόκτηση πιστοποιητικού διασφάλισης ποιότητας κατά ISO 9002. Αρκετές από τις μεγάλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ακτοπλοίας κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση, ενώ και οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες επιζητούν επίμονα πλέον ανάλογες εγγυήσεις ποιότητας από τους προμηθευτές τους αν και οι πελάτες δεν φαίνονται να είναι ιδιαίτερα ενήμεροι για λεπτομέρειες που σηματοδοτούν την ποιότητα των προϊόντων τους.

Τέλος, όσον αφορά τις διαφημιστικές εκστρατείες στον κλάδο κυριαρχούν αυτές των τριών μεγάλων επιχειρήσεων. Η έμφαση δίνεται κυρίως στην παρουσίαση μέσω κλαδικών περιοδικών εντύπων και εκθέσεων. Έχουν φτάσει δε, σε προηγμένα επίπεδα επικοινωνίας και προβολής μέσω του INTERNET, όπως συμβαίνει με αντίστοιχες ευρωπαϊκές μονάδες. Οι μικρότερες επιχειρήσεις έχουν περιοριστεί στην προσωπική επαφή, ως τρόπο επικοινωνίας και ενημέρωσης, με επισκέψεις των πωλητών τους στα πρακτορεία προωθώντας και' αυτό τον τρόπο το προϊόν τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. D. Aaker, Strategic Meket Management, Meryland Book Exchange Press 1995 , σελ. 27
2. A. Hax – N. Majluf, The Strategy concept and process, a pragmatic approach, Prentice Hall Press, 1996 , σελ. 85
3. Π. Ευθύμογλου, Επιχειρησιακή Στρατηγική, Εκδόσεις Ευθύμογλου, Θεσσαλονίκη, 1990 σελ.. 23
4. Β Σαρσέντης , Επιχειρησιακή Πολιτική και Στρατηγική, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα , 1996 σελ. 111
5. Α. Νικολάου , Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα , 1999 σελ. 28
6. Α. Hax – N. Majluf, ο.π. σελ 111
7. M. Porter, Competitive Strategy, The Free Press, New York 1980, Σελ. 8
8. F. David, Strategic Management, Prentice Hall, 7th Edition, 1999, Σελ. 274
10. A. Hax, Planning Strategies that Work, Oxford University Press, 1987, Σελ. 136
11. Π. Ευθύμογλου, ο.π. σελ. 36

Συμπεράσματα Μελέτης

Σύμφωνα με την μελέτη είναι κοινή διαπίστωση ότι η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πλέον νευραλγικούς και αποτελεσματικότερους τομείς της Ελληνικής Οικονομίας και ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, και ειδικότερα στην Ελληνική ακτοπλοία είναι ζωτικής σημασίας για το σύνολο της οικονομίας γενικότερα. Αυτό προκύπτει από την σημαντική εισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της πατρίδας μας.

Ο σημαντικότερος παράγοντας που αφορά στην οικονομική απόδοση μιας επιχείρησης είναι η σαφής γνώση των συνθηκών ανταγωνισμού οι οποίοι επικρατούν στην αγορά που η επιχείρηση διαθέτει τα προϊόντα της, καθώς και η ελκυστικότητα αυτής της αγοράς σε συνδυασμό με την προσαρμογή της επιχείρησης στις εκάστοτε συνθήκες ανταγωνισμού.

Η φύση και ο βαθμός ανταγωνισμού κατά τον Porter εξαρτώνται από ορισμένους σημαντικούς παράγοντες που ονομάζονται δυνάμεις ανταγωνισμού και οι οποίοι είναι οι εξής :

- ✓ Απειλή εισόδου νέων ανταγωνιστών
- ✓ Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών και αγοραστών
- ✓ Ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων
- ✓ Η απειλή από υποκατάστατα προϊόντα

Για να μπορέσει η επιχείρηση να προβάλλει ανταγωνιστική στρατηγική θα πρέπει πρώτα να έχει κατανοήσει τον τρόπο με τον οποίο οι παράγοντες αυτοί καθορίζουν την δομή του κλάδου και τις επιπτώσεις τους σ' αυτή την δομή .

• Έτσι όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα, την **απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων** στον κλάδο οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις επιδιώκουν τη ανάπτυξη στρατηγικών εισόδου που θα τους δώσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα υπερπηδώντας τα όποια εμπόδια, ενώ από την άλλη πλευρά οι ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις στον κλάδο επιδιώκουν την ύπαρξη και δημιουργία φραγμών εισόδου για τις φιλόδοξες νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις.

Οι παράγοντες αυτοί που καθίστανται σαν φραγμοί εισόδου είναι :

A) Οικονομίες κλίμακας οι οποίες αναφέρονται στην μείωση του μοναδιαίου κόστους καθώς η εταιρία μεγεθύνεται, το οποίο επιτυγχάνεται με αυξημένη παραγωγή προϊόντων ή υπηρεσιών.

Στο χώρο της ακτοπλοίας αυτό επιτυγχάνεται με πολλούς τρόπους όπως η χρήση εξειδικευμένου προσωπικού στα νεότευκτα και νέας τεχνολογίας πλοία, η ικανότητα και δυνατότητα των εταιριών να αυξάνουν το κεφάλαιο τους, με όρους περισσότερο κερδοφόρους με εξελιγμένες μεθόδους και αυτοματοποιημένες διαδικασίες καθώς αυξάνει το μέγεθός τους κλπ.

B) Οι απαιτήσεις σε κεφάλαια για την είσοδο των επιχειρήσεων στους διάφορους κλάδους είναι τεράστιες δεδομένου πως οι αγορές πλοίων απαιτούν υψηλές προδιαγραφές τεχνολογίας και μεγάλα ποσά επενδύσεων γεγονός που καθιστά απαγορευτική την είσοδο των επιχειρήσεων. Εάν αυτό συνδυαστεί με την δίμηνη αναγκαστική ακινησία των πλοίων για συντήρηση η

οποία επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το κόστος, όπως επίσης και με τον υψηλό δείκτη είσπραξης απαιτήσεων λόγω και της γενικότερης οικονομικής ύφεσης στην αγορά, τότε αυτά αποτελούν παράγοντες που πρέπει να προσεχθούν και να ληφθούν υπόψη ιδιαίτερα από τους νεοεισερχόμενους.

Γ) Η θετική αντίδραση που ορισμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του προϊόντος έχουν στους αγοραστές και που έχουν να κάνουν με το όνομα, την εικόνα του προϊόντος ή της υπηρεσίας και την ποιότητα εξυπηρέτησης. Αυτό που με μια λέξη ονομάζεται διαφοροποίηση του προϊόντος. Έτσι παρατηρείται ευρύ φάσμα του επιβατικού κοινού να ζητά για τα λιμάνια προορισμού του συγκεκριμένα πλοία και κατ' επέκταση συγκεκριμένη εταιρία εξαιτίας της αρτιότητας της τεχνολογίας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών της. Στο ζήτημα της διαφοροποίησης σημαντικό ρόλο παίζει και η απόκτηση πιστοποιητικού διασφάλισης ποιότητας το οποίο προσμετράται θετικά από όλους τους συνεργαζόμενους και μη με την επιχείρηση, πελάτες και συνεργάτες. Επίσης η ανάγκη διαφοροποίησης των προϊόντων εξαιτίας των υψηλών κεφαλαίων που απαιτεί, ανάγεται σε ένα ακόμη εμπόδιο εισόδου για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις.

Δ) Νέο ακόμη ολισθηρό εμπόδιο αποτελεί για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις και η διασφάλιση καναλιών διανομής των προϊόντων και υπηρεσιών τους. Στην ακτοπλοία αυτό αναφέρεται στην ήδη ύπαρξη πλοίων σε γραμμές όπου υπάρχει ενδιαφέρον για τις νεοεισερχόμενες και ιδιαίτερα για πλοία τα οποία έχουν αφοσιωμένη πελατεία. Παράλληλα σημαντικό γεγονός αποτελεί η ανάγκη συνεργασίας με γραφεία ταξιδίων που θα προωθήσουν το προϊόν τους δίνοντας τους επιπλέον κίνητρα από αυτά που ήδη έχουν από τις

υπάρχουσες επιχειρήσεις. Βέβαια υπάρχει και η λύση της δημιουργίας κεντρικών σημείων διανομής του προϊόντος από την ίδια την εταιρία, λύση όμως που καθίσταται οικονομικά ασύμφορη αφού απαιτεί υψηλό κόστος, και σίγουρα μεγαλύτερο από το κόστος που απαιτούν οι προηγούμενες λύσεις.

Ε) Τα πλεονεκτήματα κόστους αναφέρονται στις επιχειρήσεις που ήδη υπάρχουν στον κλάδο και είναι αποτέλεσμα της εμπειρίας και της γνώσης τους γύρω από τον κλάδο και της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται. Έτσι η γνώση της τεχνολογίας γύρω από τα σύγχρονα πλοία και η εκπλήρωση των επιθυμιών των πελατών εξαιτίας της γνώσης γύρω από τις επιθυμίες τους αποτελούν σημαντικό μειονέκτημα για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις.

ΣΤ) Οι διάφοροι κυβερνητικοί περιορισμοί και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες όπως οι σχετικές με την άρση του προστατευτισμού (cabotage) και την χορήγηση αδειών σκοπιμότητας δυσχεραίνουν το έργο των επιχειρήσεων που επιθυμούν την ένταξή τους στον χώρο της ακτοπλοίας. Αν σε αυτό προστεθούν και διάφοροι περιβαλλοντικοί περιορισμοί τότε οδεύουμε σε ένα πλήθος φραγμών σαφώς μεγαλύτερο και δυσχερέστερο.

- Η διαπραγματευτική δύναμη των **προμηθευτών** είναι δυνατόν να επηρεάσει την ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων ιδιαίτερα όταν αυτοί είναι πολυπληθείς, όταν υπάρχει αρκετά ικανή ποσότητα υλικών που συνάμα είναι και φθηνά, ή όταν το κόστος μετακίνησης σε άλλους προμηθευτές είναι υψηλό.

Στην ακτοπλοία η μεγαλύτερη εξάρτηση προέρχεται από τα ναυπηγεία και τις εισαγωγικές εταιρίες όπου ο ρόλος τους είναι σημαντικός, των μεν ναυπηγείων

στην μετασκευή και επισκευή των πλοίων, των δε εισαγωγικών εταιριών στην προμήθεια υλικών για τις κύριες μηχανές και τις ηλεκτρομηχανές.

Η δυνατότητα βέβαια ολοκλήρωσης των προμηθευτών προς τα εμπρός σε περίπτωση μη συμφωνίας ικανοποιητικών τιμών, είναι πολύ περιορισμένη σε αντίθεση με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν τη δυνατότητα ολοκλήρωσης προς τα εμπρός με χαρακτηριστικότερο το παράδειγμα της εταιρίας **ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΕ** η οποία ολοκληρώθηκε προς τα εμπρός με την δημιουργία θυγατρικής για την υποστήριξη των συστημάτων πληροφορικής της .

- Από την πλευρά της **διαπραγματευτικής δυνατότητας των αγοραστών**, στην ακτοπλοία αυτή είναι πολύ περιορισμένη εξαιτίας του μεγάλου όγκου των επιβατών και της ανομοιογένειας που παρατηρείται μεταξύ τους, γεγονός που οδηγεί ουσιαστικά σε πολύ χαμηλό έως ανύπαρκτο βαθμό συγκέντρωσης και καθόλου υψηλή διαπραγματευτική ικανότητα. Αυτό δεν συμβαίνει ούτε στις εταιρίες φορτηγών αυτοκινήτων που κατά τους χειμερινούς μήνες αποτελούν την κύρια πηγή αιμοδοσίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ούτε καν στα groups που ταξιδεύουν τον χειμώνα για προσκυνηματικούς σκοπούς. Εκτός από την έλλειψη δυνατότητας διαπραγματευτικής δύναμης δεν υπάρχει και δυνατότητα ολοκλήρωσης προς τα εμπρός αφού υπήρξαν παρόμοιες προσπάθειες στο παρελθόν που όμως δεν τελεσφόρησαν.

- Στο θέμα των **υποκατάστατων προϊόντων** μπορεί να ειπωθεί ότι σήμερα αποτελεί χαρακτηριστικό των περισσότερων βιομηχανιών και κλάδων. Έτσι το κύριο υποκατάστατο των πλοίων είναι το αεροπλάνο αν και μπορεί να ειπωθεί πως υπάρχει και μια άλλη μορφή υποκατάστασης που αναφέρεται μεταξύ των

πλοίων που ανήκουν στην ίδια την εταιρία και τα μεν είναι συμβατικά, τα δε νέου τύπου

Στην αγορά σήμερα υπάρχει συσχετισμένη διαποίκιση (related diversification) όπου εταιρίες ακτοπλοϊκές με εξαγορές διευρύνουν τη δράση τους και στην αεροπλοία κυρίως στα λιμάνια προορισμού των πλοίων τους .

Τέλος το αυτοκίνητο δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν υποκατάστατο του πλοίου παρά μόνο για ελάχιστους προορισμούς που πέραν της θαλάσσιας και αεροπορικής, υπάρχει και η οδική πρόσβαση όπως για παράδειγμα η Πελοπόννησος .

- Ένα μεγάλο και σοβαρό κομμάτι αποτελεί η εξέταση του **ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων** εκεί όπου ο σημαντικότερος στόχος των επιχειρήσεων παραμένει η εξασφάλιση ισχυρής ανταγωνιστικής θέσης στο ευρύτερο ανταγωνιστικό περιβάλλον που φαίνεται από την κατάληψη για την κάθε εταιρία μεγαλύτερου ποσοστού μεριδίου της αγοράς.

Η υιοθέτηση αυτής της φιλοσοφίας από τα μεγάλα GROUPS των εταιριών στην ακτοπλοία όπως αυτά της ANEK και της MINOAN οδήγησε στην εξασθένηση των μικρότερων επιχειρήσεων και την απορρόφησή τους από τα ισχυρά groups του κλάδου.

Η μορφή του ανταγωνισμού και ο χαρακτήρας που έχει αυτός επηρεάζουν τον ρυθμό ανάπτυξης του κλάδου αλλά και των προϊόντων του. Έτσι ανάλογα με το στάδιο του κύκλου ζωής που βρίσκονται τα πλοία τους χαρακτηρίζεται και ο ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς.

Το καθεστώς όμως του πλήρους ανταγωνισμού που υπήρχε και διαμόρφωνε συσχετισμούς δυνάμεων αντικαταστάθηκε με την μορφή του ολιγοπωλιακού και σε αρκετές περιπτώσεις μονοπωλιακού ανταγωνισμού με αποτέλεσμα να υπάρχει παρέμβαση σε πλείστες περιπτώσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Όταν ο ανταγωνισμός είναι καλώς νοούμενος από τις επιχειρήσεις αυτός θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα για τον πελάτη όσον αφορά στην τιμή, στην ταχύτητα στην άνεση και στην ασφάλεια , ενώ πολλές φορές η ένταση του οδηγεί σε απώλεια κερδών για τον κλάδο στο σύνολό του αφού αντικειμενικός σκοπός είναι η απόκτηση κάποιου πλεονεκτήματος.

Έτσι συμπερασματικά καταλήγουμε ότι η αντιμετώπιση των ανταγωνιστών δεν πρέπει να λειτουργεί με γνώμονα την εξόντωσή τους γιατί η ύπαρξη τους είναι αναγκαία και για τις επιχειρήσεις και για τους πελάτες.

Για τις επιχειρήσεις επειδή αναγκάζονται να βρίσκονται σε επαγρύπνηση και αναπτύσσονται νέες αγορές, για τους πελάτες επειδή επιτυγχάνονται καλύτερες τιμές και καλύτερη εξυπηρέτηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ

1. ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (ΝΕΛ) είναι μια Ελληνική Εταιρία Λαϊκής Βάσης η οποία ιδρύθηκε στις 5 Αυγούστου 1972 (ΦΕΚ 1550/17.8.72) στο νησί της Λέσβου που βρίσκεται στο Νοτιοανατολικό Αιγαίο, από μέλη της τοπικής επιχειρηματικής κοινότητας. Η ΝΕΛ δημιουργήθηκε με σκοπό την απόκτηση, ναύλωση και διαχείριση πλοίων για την μεταφορά επιβατών, οχημάτων, φορτηγών και εμπορευμάτων ανάμεσα στα κυριότερα ελληνικά λιμάνια και τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου (Λέσβος, Χίος και Λήμνος), καθώς και άλλων γραμμών Εσωτερικού και Εξωτερικού. Το εισόδημα της εταιρίας υπάγεται στις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου 25/75 και εξαιρείται από φόρους. Τα μερίσματα διανέμονται στους μετόχους και η μεταφορά ή πώληση μετοχών εξαιρούνται επίσης από φόρους.

Η Εταιρία άρχισε την λειτουργία της το 1973 με την εξαγορά του Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΠΦΩ και με την πάροδο των ετών απόκτησε 8 ακόμη πλοία εκ των οποίων ένα καταστράφηκε από φωτιά το 1981 (ΑΡΙΩΝ) ενώ 2 πουλήθηκαν το 1985 (ΟΔ. ΕΛΥΤΗΣ) και το 1993 (ΟΜΗΡΟΣ).

Έδρα της εταιρίας είναι η πόλη της Μυτιλήνης της νήσου Λέσβου και τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονται επί της οδού Ελ. Βενιζέλου αριθμ. 5. Εκτός από τα κεντρικά γραφεία της η εταιρία διατηρεί τα κάτωθι υποκαταστήματα στον Πειραιά:

1. Επί της Ακτής Ποσειδώνος, αριθμ. 24.

2. Επί της οδού Ασπιγγος, αριθμ. 2 (με κύρια δραστηριότητα την έκδοση εισιτηρίων).

Η διάρκεια της εταιρίας ορίζεται πενήτηκονταετής (μέχρι την 17/08/2022) αρχόμενη από της δημοσίευσης του καταστατικού στο ΦΕΚ δυνάμενη να παραταθεί.

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

- Η απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίων για την μεταφορά προσώπων, οχημάτων παντός τύπου και εμπορευμάτων προς εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής γραμμής Λέσβου – Πειραιώς, καθώς και άλλων γραμμών εσωτερικού και εξωτερικού.

- Η δια ναυλώσεως ή καθ' οιονδήποτε τρόπο (επί προμηθεία ή συνεργασία μετά παντός τρίτου φυσικού ή νομικού προσώπου) εκμετάλλευση πλοίων και γενικά πλωτών μέσων κάθε εθνικότητας και σημαίας.

- Η εκτέλεση παντός είδους δια θαλάσσης μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών, ή οχημάτων δι' ιδιοκτητών ή μη πλοίων αυτής.

- Η άσκηση πάσης φύσεως και πάσης μορφής Τουριστικής Επιχειρήσεως που σχετίζεται με την δια θαλάσσης μεταφορά επιβατών.

- Η συμμετοχή σε εταιρίες που επιδιώκουν οποιοδήποτε από τους ανωτέρω σκοπούς καθώς και η σύμπραξη ή κοινοπραξία με αυτές.

- Η ίδρυση θυγατρικών εταιριών με αντικείμενο την οργάνωση τουριστικών, μεταφορικών, βιομηχανικών, εμπορικών και λοιπών επιχειρήσεων.

- Η διενέργεια εν γένει πάσης επιχειρήσεως ή εργασίας που διευκολύνει την εκπλήρωση των σκοπών της Εταιρίας.

Οι σκοποί της ΝΕΛ ΑΕ όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 του καταστατικού της δεν έχουν τροποποιηθεί κατά την τελευταία πενταετία.

Η ΝΕΛ ΑΕ δραστηριοποιείται σήμερα στον κλάδο επιβατηγού ναυτιλίας σε γραμμές εσωτερικού.

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της ΝΕΛ είναι:

1974: Άνοιξε η πρώτη γραμμή Μυτιλήνης – Χίου

1976: Διέθεσε σε τακτά δρομολόγια μη επιδοτούμενα μεγάλα πλοία στη γραμμή Λήμνου – Καβάλας

1975: Άνοιξε τη γραμμή Μυτιλήνης – Χίου – Πειραιά – Ρόδου – Κύπρου – Χάιφας, με εβδομαδιαία τακτικά δρομολόγια

1990: Αγορά του πλοίου «ΜΥΤΙΛΗΝΗ»

1990: Άνοιξε τη γραμμή Μυτιλήνης – Βόλου

1993: Πώληση πλοίου «ΟΜΗΡΟΣ»

1994: Ίδρυση Κεντρικού Πρακτορείου Πειραιώς

1995: Αγορά του πλοίου «ΘΕΟΦΙΛΟΣ»

1995: Αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας με δημόσια εγγραφή και εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών

- 1998:** Παραγγέλθηκε το υπερταχύπλοο πλοίο Corsaire 12000 για ναυπήγηση στα Γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval. Το πλοίο θα είναι πρωτοποριακό, θα αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 36 μιλίων και θα μεταφέρει 1000 επιβάτες και 210 Ι.Χ. αυτοκίνητα
- 1999:** Αγορά του πλοίου «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» το οποίο θα αντικαταστήσει το πλοίο «ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ».

2. Ο ΣΤΟΛΟΣ

Ο στόλος της εταιρίας σήμερα αποτελείται από 6 Ferryboats που έχουν ελληνική σημαία και στελεχωμένα απευθείας από τη ΝΕΛ. Επίκειται η παραλαβή από τα Γαλλικά Ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval ενός υπερταχύπλοου πλοίου Corsaire 12000 νέας τεχνολογίας.

ΟΜΑΔΙΑ ΔΙΟΥ	ΜΗΚΟΣ (μέτρα)	ΠΛΑΤΟΣ (μέτρα)	ΒΥΘΙΣΜΑ (μέτρα)	ΟΛ. ΧΩΡ/ΤΑ Κ.Ο.Χ.	ΤΑΧ/ΤΑ (κόμβοι)	ΑΡΙΘ. ΕΠΙΒ.	ΑΡΙΘΜ. ΚΛΙΝΩΝ	ΣΥΝΜΟΣ		ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ.	ΕΤΟΣ ΜΕΤΑΣ
ΠΦΩ	139,60	20,70	5,90	6.500,08	18	1.399	505	65	250	1966	1990
ΚΑΙΟΣ	99,15	17,20	5,10	3.941,95	16	850	228	40	210	1970	1982
ΡΑΦΑΗΛ	95,00	16,82	5,50	1.804,73	15,5	629	80	50	180	1968	1990
ΠΙΛΗΝΗ	136,66	22,40	6,01	9.123,83	20	1.735	540	65	260	1973	1992
ΘΦΙΛΟΣ	149,40	23,50	6,10	13.572,14	18	1.792	860	90	510	1975	1995

Η νόμιμη διάρκεια ζωής των πλοίων είναι 35 έτη σύμφωνα με το Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο. Τα πλοία της εταιρίας προβλέπεται να αποσυρθούν στις παρακάτω ημερομηνίες:

- ΣΑΠΦΩ:** 31-12-2001
- ΑΛΚΑΙΟΣ:** 31-12-2005
- ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ:** 31-12-2003
- ΜΥΤΙΛΗΝΗ:** 31-12-2008
- ΘΕΟΦΙΛΟΣ:** 31-12-2010

Για τα πλοία των οποίων η νόμιμη διάρκεια ζωής λήγει σε σύντομο χρονικό διάστημα, έχει ήδη προβλεφθεί η αντικατάστασή τους με πλοία νέας τεχνολογίας.

Το πλοίο Αγ. Ραφαήλ με το πέρας της λήξης της άδειας σκοπιμότητας, θα αντικατασταθεί με το πλοίο «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» το οποίο αγοράστηκε πρόσφατα, και θα μετατραπεί από Ε/Γ – Ο/Γ σε απλό Ο/Γ για χρήση σε γραμμές μειωμένων απαιτήσεων, όπως για παράδειγμα Τουρκία – Ελλάδα, Ελλάδα – Ισραήλ, Αλβανία – Ιταλία, κλπ. Το πλοίο «ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» θα δρομολογηθεί στην γραμμή Πειραιά – Χίου – Μυτιλήνης και Μυτιλήνης – Λήμνου – Καβάλας. Το κόστος αγοράς του πλοίου αυτού ανέρχεται σε Δολάρια ΗΠΑ 12,4 εκατομμύρια (Δρχ. 3.900 Εκατ. περίπου), μέρος του οποίου θα χρηματοδοτηθεί με τραπεζικό δανεισμό και το υπόλοιπο θα χρηματοδοτηθεί από την παρούσα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου.

Τον Απρίλιο 2001 η ΝΕΛ θα παραλάβει το νέο υπερταχύπλοο πλοίο CORSAIRE 12000 το οποίο θα δρομολογηθεί στις Κυκλάδες καθώς και στη γραμμή Χίου – Μυτιλήνης από Ραφήνα ή Πειραιά. Το πλοίο αυτό του οποίου τα τεχνικά χαρακτηριστικά παρατίθενται κατωτέρω αποτελεί την τελευταία εξέλιξη των πλοίων νέας τεχνολογίας και τα βασικά πλεονεκτήματά του σε σχέση με τα συμβατικά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία είναι ότι διαθέτει σύστημα υδροπρώωσης που του επιτρέπει να αναπτύξει ταχύτητα 36 μιλίων όταν τα αντίστοιχα συμβατικά αναπτύσσουν ταχύτητες 18 – 27 μιλίων και επίσης διαθέτει τριπλό σύστημα ελέγχου της συμπεριφοράς του πλοίου σε σχέση με τις επικρατούσες συνθήκες στη θάλασσα το οποίο λειτουργεί μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών ώστε να παρέχει τη βέλτιστη άνεση στον επιβάτη. Το συνολικό

κόστος αγοράς του πλοίου αυτού προβλέπεται να ανέλθει σε Δολάρια ΗΠΑ 20,5 εκατομμύρια. Η αγορά του χρηματοδοτείται με τραπεζικό δανεισμό.

Το πλοίο ΣΑΠΦΩ θα μετατραπεί σε άλλο είδος πλοίου Ο/Γ ή κρουαζιερόπλοιο και θα χρησιμοποιηθεί επίσης σε γραμμές μειωμένων απαιτήσεων.

Τέλος το πλοίο ΑΛΚΑΙΟΣ από το Μάιο του 2001 θα δραστηριοποιείται μόνο σε επιδοτούμενες γραμμές.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των δύο νέων πλοίων της εταιρίας είναι τα ακόλουθα:

Πίνακας 11
Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίων ΝΕΛ ΑΕ

ΟΜΑΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΜΗΚΟΣ (μέτρα)	ΠΛΑΤΟΣ (μέτρα)	ΒΥΘΙΣΜΑ (μέτρα)	ΟΛ. ΧΩΡ/ΤΑ Κ.Ο.Χ.	ΤΑΧ/ΤΑ (κόμβοι)	ΑΡΙΘΜ. ΕΠΙΒ.	ΑΡΙΘΜ. ΚΛΙΝΩΝ	ΣΥΝΔ/ΣΜΟΣ		ΕΤΟΣ ΝΑΥΤ.
								Φ/Γ	Ι.Χ.	
ΕΠΙΔΡΟΜΗΣ	135	20,6	6,81	10.749	18	560	90	110	500	1999
ΕΠΙΔΡΟΜΗΣ	119,5	16,5	5,3	-	36	1.100	-	-	210	2000

3. ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

3.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικού της ΝΕΛ το Δ.Σ. της αποτελείται από 11 μέλη και η θητεία τους είναι τετραετής. Το Δ.Σ. εκλέγεται από την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων.

Κατά την Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της ΝΕΛ ΑΕ της 23/05/1999 εκλέχθηκε το νέο Δ.Σ. το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα την 04/06/1999. Η σύνθεση του νέου Δ.Σ. παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Η θητεία τους είναι τετραετής και λήγει την 04/06/2003 (Νέο Δ.Σ.).

Η διεύθυνση της εταιρίας εξασκείται από τους:

- Αθανάσιο Γιακαλή, Έλληνα πολίτη, ηλικίας 55 ετών, Πρόεδρος του Δ.Σ. Είναι Ιατρός, πτυχιούχος της Ιατρικής Σχολής Αθηνών και Δήμαρχος Μυτιλήνης.

- Απόστολο Αθηναίο, Έλληνα πολίτη, ηλικίας 54 ετών, Διευθυντή και Διευθύνοντα Σύμβουλο. Είναι πτυχιούχος της Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών (Α.Σ.Ο.Ε.Ε. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων). Στην εταιρία απασχολείται από την ίδρυσή της, με σχέση εξαρτημένης εργασίας.

- Ζαφείριο Βάγια, Έλληνα πολίτη, ηλικίας 65 ετών, Αρχιπλοίαρχο. Στην εταιρία απασχολείται από το 1973. Έχει μακρόχρονη θαλάσσια προϋπηρεσία και μεγάλη εμπειρία σαν πλοίαρχος ακτοπλοϊκών ΕΓ/ΟΓ.

- Ευστάθιο Καραβά, Έλληνα πολίτη, ηλικίας 50 ετών, Αρχιμηχανικό – Προϊστάμενος Τεχνικής Υπηρεσίας. Είναι απόφοιτος της Ανωτέρας Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου. Έχει 11ετή θαλάσσια υπηρεσία και 11ετή υπηρεσία σαν Αρχιμηχανικός.

Η διεύθυνση των εργασιών της εταιρίας ασκείται από έμπειρα στελέχη με πολύχρονη παρουσία στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, τα στοιχεία των οποίων παρατίθενται στον πίνακα 12 :

Πίνακας 12
Πίνακας Στελεχών ΝΕΛ ΑΕ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΘΕΣΗ	ΕΝΑΡΞΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΣΠΟΥΔΕΣ
Καλλίτσας Γεώργιος	Προϊστάμενος Οικον/κής Υπ.	1980	Πτυχιούχος Α.Σ.Ο.Ε.Ε.
Σαλιακέλλης Ευστράτιος	Προϊστάμενος Υπ. Εκμετ/σης	1980	Απόφοιτος Πρακτικού Λυκείου
Δεληογλάνης Παναγιώτης	Προϊστάμενος Μηχ/κής Υπ.	1986	Απόφοιτος του Μ.Τ.Ι. Western Business College, ΗΠΑ

Λόγω συνεργασίας με την Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης (ANEK), μεταξύ της NEΛ και της ANEK προβλέπεται ότι η τελευταία θα συμμετέχει στο Δ.Σ. της NEΛ με 1 εκπρόσωπο ο οποίος θα εκλεγεί από την ΓΣ της NEΛ (στο νέο ΔΣ συμμετέχει ήδη ο κος Σ. Ζαμπετάκης, Διευθύνων Σύμβουλος της ANEK) και ότι η υπάρχουσα διοίκηση της NEΛ, δηλαδή οι εκπρόσωποι, τα μέλη του ΔΣ και τα στελέχη αυτής θα συνεχίσουν απρόσκοπτα την Διοίκηση της NEΛ.

3.2 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ)

Στον Πίνακα 13 παρατίθεται ο αριθμός του προσωπικού που απασχολούσε η εταιρία κατά την περίοδο 1994-1999.

Πίνακας 13
ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΞΗΡΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΤΟΣ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ
1994	42	312	354
1995	42	422	464
1996	40	425	465
1997	40	425	465
1998	40	425	465
1999	40	503	543

Η σημαντική αύξηση του προσωπικού της εταιρίας κατά τη χρήση 1995 οφείλεται στην αγορά του πλοίου ΘΕΟΦΙΛΟΣ το οποίο αποκτήθηκε το Μάρτιο 1995 και άρχισε να εκτελεί δρομολόγια τον Ιούνιο 1995.

Πίνακας 14

ΔΑΠΑΝΕΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ 1994-1999

ΕΤΟΣ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΠΛΗΡΩΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ (ποσά σε εκατ. δρχ.)
1994	202	1.830	2.032

1995	235	2.485	2.720
1996	233	2.663	2.896
1997	255	2.801	3.056
1998	275	3.253	3.258
1999	283	3.773	4.056

3.3 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ – ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΕΛ ΑΕ

Ο στόλος της ΝΕΛ αποτελείται σήμερα από 6 πλοία. Τα δρομολόγια που εκτελούν τα πλοία της εταιρίας σήμερα είναι:

- Γραμμή Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη

Εκτελούνται έως 17 δρομολόγια εβδομαδιαίως στην γραμμή αυτή ανάλογα με την εποχή. Είναι η κατ' εξοχήν κύρια γραμμή της εταιρίας. Τα έσοδα της εταιρίας από την γραμμή αυτή ανέρχονται σε 73% των συνολικών εσόδων. Η γραμμή αυτή εξυπηρετείται εναλλάξ από τα πλοία ΣΑΠΦΩ, ΘΕΟΦΙΛΟΣ και ΜΥΤΙΛΗΝΗ.

- Γραμμή Μυτιλήνη – Λήμνος – Θεσσαλονίκη

Εκτελούνται μέχρι 3 δρομολόγια εβδομαδιαίως ανάλογα με την εποχή. Η γραμμή καλλιεργείται συνεχώς για την αύξηση της κίνησης ώστε ο πληθυσμός της Βορείου Ελλάδος να γνωρίσει και να αγαπήσει τα νησιά.

- Γραμμή Μυτιλήνη – Λήμνος – Καβάλα

Η γραμμή αυτή εξυπηρετείται με μέχρι 3 δρομολόγια εβδομαδιαίως και συνδυάζεται με την αμέσως προηγούμενη.

- Γραμμή Αλεξανδρούπολη – Λήμνος – Μυτιλήνη – Χίος – Σάμος – Κως – Ρόδος

Η γραμμή εξυπηρετείται από το πλοίο ΑΛΚΑΙΟΣ μια φορά την εβδομάδα όλο το χρόνο και συνδέει τον άξονα Βορρά – Νότου μέχρι την Ρόδο και επιδοτείται από το Υπουργείο Αιγαίου. Το Υπουργείο Αιγαίου σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία προκηρύσσει μειοδοτικό διαγωνισμό μίσθωσης άγονων γραμμών. Η ΝΕΛ ανακηρύχθηκε μειοδότης στην γραμμή Αλεξανδρούπολη – Μεγάλα νησιά Β.Α. Αιγαίου ήτοι Αλεξανδρούπολη – Λήμνος – Μυτιλήνη – Χίος – Σάμος – Κως – Ρόδος από τον Μάρτιο 2000 έως τον Απρίλιο 2001 για ένα δρομολόγιο εβδομαδιαίως έναντι αποζημιώσεως 6,5 εκατ. δρχ. ανά δρομολόγιο.

- Γραμμή Ραφήνα – Σίγρι – Άγιος Ευστράτιος – Λήμνος – Καβάλα ή Αλεξανδρούπολη

Η γραμμή εξυπηρετείται κυρίως από το πλοίο ΑΛΚΑΙΟΣ από μία έως δύο φορές την εβδομάδα και στοχεύει στην σύνδεση της Λήμνου κατ' ευθείαν με την Ραφήνα.

Η ΝΕΛ έχει ήδη λάβει τρεις άδειες σκοπιμότητας προς υλοποίηση, σύμφωνα με τις οποίες, πέρα από την κύρια ακτοπλοϊκή γραμμή της, δίδεται στις 2 άδειες (Αρ. Αδείας: 1311.266/1/98 και 1312.473/1/99) η απόλυτη ευχέρεια δραστηριοποίησης των νέων πλοίων στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Κυκλάδων και στα νησιά των Σποράδων ενώ η Τρίτη άδεια (Αρ. Αδείας: 1311.265/2/98) αφορά την αντικατάσταση του Ε/Γ – Ο/Γ ΣΑΠΦΩ.

Οι παραπάνω γραμμές εξυπηρετούνται σύμφωνα με τις άδειες σκοπιμότητας που διαθέτουν τα πλοία και αναφέρονται στους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 15

Εκτελούμενες Άδειες Σκοπιμότητας		
ΠΛΟΙΟ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΣΑΠΦΩ	Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνης-Θες/κης	Το πλοίο δρομολογήθηκε το 1973 πριν από την έκδοση του ΠΔ 684/76 περί αδειών σκοπιμότητας
ΑΛΚΑΙΟΣ	α) Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη ή Σίγρι-Λήμνο-Καβάλα ή Θες/κη β) Καβάλα-Λήμνο-Μυτιλήνη-Χίο-Πάτμο-Σάμο γ) Ραφήνα-Αγ. Ευστράτιο-Λήμνο	Αρ. Αδείας: 1311.95/1/94/9-5-1994
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	α) Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη β) Ραφήνα – Αγ. Ευστράτιο – Λήμνο – Καβάλα	Η άδειά του ανακλήθηκε λόγω αντικατάστασής του από το πλοίο ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ. Εκτελεί δρομολόγια δυνάμει της υπ' αριθμ. ΩΠ 021056/07-99 Απόφασης του κου Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη με προέκταση μία φορά την εβδομάδα προς Λήμνο-Καβάλα ή Θες/κη	Αρ. Αδείας: 1311.51/1/92/8-6-1992
ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη-Λήμνο-Θες/κη ή Καβάλα	Αρ. Αδείας: 1312.230/2/94/21-11-1994
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	α) Πειραιά-Χίο-Μυτιλήνη β) Ραφήνα – Αγ. Ευστράτιο – Λήμνο – Καβάλα	Αρ. Αδείας: 1311.285/1/99/20-4-1999

3.4 MARKETING

Η απάντηση της ΝΕΛ από την άποψη του Μάρκετινγκ είναι η έναρξη ενός επενδυτικού προγράμματος με βάθος συνολικού ύψους 180 μιο στοχεύοντας μ' αυτό:

α) στην αναβάθμιση του παρεχόμενου service στις ήδη υπάρχουσες γραμμές που δραστηριοποιούνται τα πλοία.

β) Η γεωγραφική επέκταση των δραστηριοτήτων της.

γ) Η μερική και σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων που έχει στο δυναμικό του στόλου της σήμερα με νεότερα και γρηγορότερα.

Αυτό γιατί, παρά το γεγονός ότι οι αρχές δεν έχουν ακόμα αποκαλύψει τα σχέδια τους σχετικά με την μετά-καμποτάζ εποχή, η πείρα τόσων ετών υποδηλώνει ότι μείζων καθοριστικό του μεριδίου της αγοράς ενός επιχειρηματία θα είναι η ηλικία και η ταχύτητα του στόλου του.

Το Μάρκετινγκ σε συνεργασία με την διοίκηση της εταιρίας εστίαστηκε σε νεότευκτα πλοία από το 1997 αναγνωρίζοντας τις ανάγκες για μοντέρνο στόλο και την διείσδυση σε νέες αγορές.

Τελικά στα μέσα του 1998 και μετά από βαθιά μελέτη εναλλακτικών προτάσεων, η εταιρία επέλεξε έναν τύπο πλοίου Deep V monohull fast crafts ο οποίος είναι κατάλληλος για τα ελληνικά ύδατα.

4. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

4.1 ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η Έκτακτη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Εταιρίας, της 23/05/1999 αποφάσισε νόμιμα την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας η οποία είναι εισηγμένη στην κύρια χρηματαγορά του Χ.Α.Α. από το 1995 κατά 4.078.498.000 δρχ. με την καταβολή μετρητών και με την έκδοση 20.392.490

νέων κοινών ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας 200 δρχ. και τιμή διάθεσης ως εξής:

* 16.042.490 μετοχές με τιμή 775 δρχ.

* 4.350.000 μετοχές με τιμή 1.050 δρχ.

Η διαφορά από την έκδοση των νέων μετοχών υπέρ το άρτιο, ανερχόμενη σε δρχ. 12.921.931.700 άχθηκε σε πίστωση του λογαριασμού «Διαφορές από την έκδοση μετοχών υπέρ το Άρτιο».

Το σύνολο των 20.392.490 νέων μετοχών διατέθηκε ως εξής:

* οι 5.442.490 κατά προτίμηση στους παλαιούς μετόχους σε αναλογία 5 νέες μετοχές για κάθε 10 παλαιές με τιμή διάθεσης 775 δρχ. ανά μετοχή.

Μετά από την σχετική παραίτηση των παλαιών μετόχων οι υπόλοιπες 14.950.000 μετοχές διατεθηκαν ως εξής:

* οι 10.600.000 νέες μετοχές σε στρατηγικούς επενδυτές και στο προσωπικό της εταιρίας με τιμή διάθεσης 775 δρχ. ανά μετοχή.

* οι 4.350.000 νέες μετοχές σε θεσμικούς και ιδιώτες επενδυτές με τιμή διάθεσης 1.050 δρχ. ανά μετοχή.

Οι νέες μετοχές θα δικαιούνται μερίσματος από τα κέρδη της χρήσης 1999. Μετά την παραπάνω αύξηση ο αριθμός μετοχών και το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας διαμορφώθηκε ως εξής:

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΟΙΝΩΝ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ
ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ	10.884.980	200	2.176.996.000
ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΥΞΗΣΗ	20.392.490	200	4.078.498.000
ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ	31.277.470	200	6.255.494.000

ποσά σε δρχ.

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 20/5-3-99 απόφαση του Δ.Σ. του Χ.Α.Α. θα υπάρξει προσαρμογή στην τιμή της μετοχής της εταιρίας για το σύνολο των μετοχών της έκδοσης, συμπεριλαμβανομένων και των μετοχών της ιδιωτικής τοποθέτησης (Η προσαρμογή της τιμής της μετοχής θα γίνει για το σύνολο των μετοχών της έκδοσης, ήτοι για 20.392.490 μετοχές κατά τον χρόνο αποκοπής του δικαιώματος).

Ακολουθώντας την τελευταία έκδοση μετοχών η μετοχική βάση της εταιρίας επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει στρατηγικές συμμαχίες όπως η ANEK καθώς επίσης και τράπεζες, οικονομικά ιδρύματα, σωματεία κλπ.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ

ΕΚΔΟΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ		
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΝΕΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ	10.884.980	Κοινές ονομαστικές μετοχές
Σύνολο (α)		
A) Ιδιωτική τοποθέτηση σε στρατηγικούς επενδυτές και στο προσωπικό της εταιρίας	10.600.000	Κοινές ονομαστικές μετοχές
B) Ιδιωτική τοποθέτηση σε θεσμικούς και ιδιώτες επενδυτές	4.350.000	Κοινές ονομαστικές μετοχές
Γ) Δικαίωμα προτίμησης παλαιών μετόχων με αναλογία 5 νέες για κάθε 10 παλαιές μετοχές	5.442.490	Κοινές ονομαστικές μετοχές
Σύνολο (β)	20.392.490	
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ (Α+Β)	31.277.470	Κοινές ονομαστικές μετοχές
*Ονομαστική τιμή μετοχών	200	Δρχ.
*Τιμή διάθεσης των 16.042.490 νέων μετοχών (Α+Γ ανωτέρω)	775	Δρχ.
*Τιμή διάθεσης των 4.350.000 νέων μετοχών (B ανωτέρω)	1.050	Δρχ.
*Λογιστική αξία μετοχής (31/12/98)	672	Δρχ.
*Μέρισμα ανά μετοχή (1998)	50	Δρχ.

ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΝΕΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ		
Α) Ιδιωτική τοποθέτηση σε στρατηγικούς επενδυτές και στο προσωπικό της εταιρίας	8.215.000.000	Δρχ.
Β) Ιδιωτική τοποθέτηση σε θεσμικούς και ιδιώτες επενδυτές	4.567.500.000	Δρχ.
Γ) Δικαίωμα προτίμησης παλαιών μετόχων με αναλογία 5 νέες για κάθε 10 παλαιές μετοχές	4.217.929.750	Δρχ.
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΕΚΔΟΣΗΣ	17.000.429.750	Δρχ.
ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΜΕΤΟΧΗΣ 1999 (1/1/1999 – 21/5/1999)		
*Ανώτατη	2.285	Δρχ.
*Κατώτατη	880	Δρχ.
*Μέση	1.322	Δρχ.

4.2 ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

4.2.1 Συνοπτικά Στοιχεία Αποτελεσμάτων

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ	Ποσά σε εκατομμύρια δρχ.				
	1994	1995	1996	1997	1998
ΕΤΗ					
Εσοδα Εκμετάλλευσης πλοίων	5.650	6.974	7.567	8.084	9.052
Μικτά αποτελέσματα (προ αποσβέσεων)	1.940	2.097	2.462	2.648	2.980
Λειτουργικά αποτελέσματα	1.539	1.599	2.096	2.186	2.422
Κέρδη προ τόκων, αποσβέσεων & φόρων	1.594	1.630	2.037	2.181	2.406
Κέρδη προ αποσβέσεων και φόρων	1.443	1.293	1.584	1.790	1.982
Κέρδη προ φόρων	683	614	716	857	1.049
Κέρδη μετά από φόρους & αμοιβές ΔΣ	659	600	713	855	1.045
Συνολικό μέρισμα	323	435	508	580	544
Σταθμισμένος αριθμός μετοχών	9.003.630	9.931.419	10.884.980	10.884.980	10.884.980
Συνολικός αριθμός μετοχών στο τέλος της χρήσης	5.375.305	7.256.655	7.256.655	7.256.655	10.884.980
2. ΚΕΡΔΗ / ΜΕΤΟΧΗ (σε δρχ.)¹					
Προ αποσβέσεων και φόρων	160	130	146	164	182

Προ φόρων	76	62	66	79	96
Μετά από φόρους και αμοιβές ΔΣ	73	60	66	79	96
Μέρισμα ανά μετοχή ²	60	60	70	80	50

(1) Με βάση τον σταθμισμένο αριθμό μετοχών

(2) Με βάση τον αριθμό μετοχών στο τέλος της χρήσης

4.2.2. Συνοπτικά Στοιχεία Ισολογισμών

ΕΤΟΣ	1994	1995	1996	1997	1998
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατάστασης	535	543	587	1.101	1.423
Αναπόσβεστο πάγιο ενεργητικό	6.014	11.890	11.543	10.976	14.051
Κυκλοφορούν ενεργητικό	1.430	1.551	1.720	2.393	2.586
Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού	115	201	166	126	98
Σύνολο ενεργητικού	8.094	14.185	14.016	14.596	18.158
Ίδια κεφάλαια	4.136	6.362	6.559	6.825	7.317
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.842	5.444	4.955	5.132	7.371
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.989	2.278	2.373	2.540	3.340
Σύνολο υποχρεώσεων	3.831	7.722	7.328	7.672	10.711
Προβλέψεις	38	31	37	44	65
Μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού	89	70	92	55	65
Σύνολο παθητικού	8.094	14.185	14.016	14.596	18.158
Λογιστική αξία μετοχής (1) & (2)	769	877	904	941	672
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	1994	1995	1996	1997	1998
Εξέλιξης (%)					
Κύκλου εργασιών	19,32%	23,43%	8,50%	6,83%	11,97%
Κερδών προ φόρων	-16,09%	-10,10%	16,61%	19,69%	22,40%
Κέρδη μετά από φόρους και αμοιβές ΔΣ	-17,85%	-8,95%	18,83%	19,92%	22,22%
Περιθωρίου κέρδους (%)					
Περιθωρίου μικτού κέρδους (προ αποσβέσεων)	34,34%	30,07%	32,54%	32,76%	33,92%
Περιθωρίου καθαρού κέρδους (προ φόρων)	12,09%	8,80%	9,46%	10,60%	11,59%
Αποδοτικότητας (%)					
Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων	16,51%	9,65%	10,92%	12,56%	14,34%
Συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων	8,44%	4,33%	5,11%	5,87%	5,78%
Ρευστότητας					
Γενική ρευστότητα	0,72	0,68	0,72	0,94	0,77
Άμεση ρευστότητα	0,70	0,64	0,66	0,89	0,73
Χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης					
Ξένα / Ίδια κεφάλαια	0,93	1,21	1,12	1,12	1,46

Χρημ. έξοδα / αποτελ. Προ τόκων, αποσβέσεων & φόρων	9,47%	20,67%	22,24%	17,93%	17,62%
Τραπεζικές υποχρεώσεις / ίδια κεφάλαια	0,70	0,96	0,87	0,87	1,10

ποσά σε εκατ. δρχ.

(1) Με βάση τον αριθμό μετοχών στο τέλος της χρήσης.

Για την χρήση 1994 για λόγους συγκρισιμότητας ο αριθμός μετοχών, βάσει του οποίου έγινε ο υπολογισμός της λογιστικής αξίας αναπροσαρμόστηκε βάση του split (1/5) του 1995.

(2) Το 1998 το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας αυξήθηκε κατά δρχ.

725.665.000 με έκδοση 3.628.325 ονομαστικών μετοχών που προήλθαν από κεφαλαιοποίηση αποθεματικών. Αποτέλεσμα αυτού είναι η λογιστική αξία της μετοχής να μην είναι άμεσα συγκρίσιμη με τα προηγούμενα έτη.

4.2.3. Λογαριασμοί Εκμετάλλευσης των Αποτελεσμάτων

ΕΤΗ	1994	1995	1996	1997	1998
Έσοδα Εκμετάλλευσης Πλοίων	5.650	6.974	7.567	8.084	9.052
Μείον: Κόστος Εκμετάλλευσης Πλοίων	3.710	4.877	5.105	5.436	6.072
Μικτά Αποτελέσματα (προ αποσβέσεων) (Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	1.940 34,34%	2.097 30,07%	2.462 32,54%	2.648 32,76%	2.980 32,92%
Πλέον: Άλλα Έσοδα Εκμ/σης	168	216	371	393	416
Σύνολο Μικτών Κερδών	2.108	2.313	2.833	3.041	3.396
Μείον:					
Έξοδα Διοικήσεως	297	365	350	410	448
Έξοδα Διαθέσεως	272	349	387	445	526
Σύνολο Εξόδων Διοικήσεως & Διαθέσεως (Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	569 10,07%	714 10,24%	737 9,74%	855 10,58%	974 10,76%
Λειτουργικό Αποτέλεσμα (Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	1.539 27,24%	1.599 22,93%	2.096 27,70%	2.186 27,04%	2.422 26,76%
Πλέον: Έκτακτα Έσοδα (Έξοδα)	55	31	-59	-5	-16
Αποτελέσματα προ Τόκων, Αποσβέσεων & Φόρων	1.594	1.630	2.037	2.181	2.406
Μείον: Χρεωστικοί Τόκοι	188	397	486	460	503
Πλέον: Πιστωτικοί Τόκοι	37	60	33	69	79
Κέρδη προ Αποσβέσεων & Φόρων (Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	1.443 25,54%	1.293 18,54%	1.584 20,93%	1.790 22,14%	1.982 21,90%
Μείον Αποσβέσεις (Συνολικές)	760	679	868	933	933

Κέρδη προ Φόρων (Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	683 12,09%	614 8,80%	716 9,46%	857 10,60%	1.049 11,59%
Μείον:					
Φόροι Χρήσης	9	1	1	1	2
Λοιποί μη ενσωμ/νοι στο Λειτουργικό Κόστος Φόροι	15	13	2	1	2
Αμοιβές Δ.Σ.	0	0	0	0	0
Κέρδη μετά από Φόρους και Αμοιβές Δ.Σ. <i>σε εκατομμύρια δραχμές</i>	659	600	713	855	1.045

4.2.4 Διάθεση των προ Αποσβέσεων Κερδών

Τα προ φόρων και αποσβέσεων κέρδη της εταιρείας κατά την τελευταία πενταετία διατέθηκαν ως εξής:

ΧΡΗΣΗ	1994	1995	1996	1997	1998	Σύνολο	%
Κέρδη προ Αποσβ. & Φόρων	1.443	1.293	1.584	1.982	8.092	67,1%	
Υπόλοιπο Κερδών προηγούμενων χρήσεων	421	737	929	933	948	3.968	32,9%
Σύνολο	1.864	2.030	2.513	2.723	2.930	12.060	100,0%

Η διάθεση έγινε ως εξής:

Αποσβέσεις	760	679	868	933	933	4.173	34,6%
Τακτικό Αποθεματικό	0	31	36	59	105	231	1,9%
Μερίσματα	323	435	508	581	544	2.391	19,8%
Έκτακτο Αποθεματικό	20	0	165	200	400	785	6,5%
Υπόλοιπο κερδών εις νέον	737	871	933	948	944	4.433	36,8%
Φόρος Εισοδήματος	9	1	1	1	2	14	0,1%
Λοιποί Φόροι	15	13	2	1	2	33	0,3%
Σύνολο	1.864	2.030	2.513	2.723	2.930	12.060	100,0%

Σε εκατ. Δραχμές

4.2.5 Ανάλυση Ισολογισμών Εταιρείας

Οι ισολογισμοί της Εταιρείας για την πενταετία 1994-1998 συνοψίζονται παρακάτω :

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΧΡΗΣΕΩΣ 1994-1998

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	1994	1995	1996	1997	1998
Αναπόσβεστα έξοδα Εγκατάστασης	535	543	587	1.101	1.423
Αναπόσβεστα σώματα πάγια	9	7	11	15	14
ΕΝΣΩΜΑΤΑ ΠΑΓΙΑ					
Πλοία	7.144	13.960	14.335	14.382	14.553
(Μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις)	1.839	2.297	2.939	3.586	4.090

Λοιπά Πάγια	720	264	217	271	139
(Μείον: Συσσωρευμένες Αποσβέσεις)	39	58	84	110	139

ΑΝΑΠΟΣΒΕΣΤΑ ΕΝΣΩΜΑΤΑ ΠΑΓΙΑ	5.986	11.869	11.529	10.957	13.734
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις	19	14	3	4	303
Σύνολο Πάγιου Ενεργητικού	6.014	11.890	11.543	10.976	14.051
Αποθέματα	37	92	148	143	144
Πρακτορεία (Πελάτες)- Γραμμάτια Εισπρακτέα	278	280	258	345	404
Αξίες Εισπρακτέες	407	467	539	662	434
Λοιπές απαιτήσεις	213	228	247	337	434
Χρεόγραφα	0	3	3	670	220
Διαθέσιμα	495	481	525	2.393	2.586
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1.430	1.551	1.720	2.393	2.586
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	115	201	166	126	98
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	8.094	14.185	14.016	14.596	18.158

ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Μετοχικό Κεφάλαιο	1.075	1.451	1.451	1.451	2.177
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	542	2.235	2.235	2.235	1.509
Διαφορά αναπτρ. & επιχρη. Επενδύσεων	73	65	56	48	40
Αποθεματικά Κεφάλαια	1.709	1.740	1.884	2.143	2.647
Υπόλοιπο κερδών εις νέον	737	872	933	948	944
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	4.136	6.362	6.559	6.825	7.317
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	38	31	37	44	65
Μακροπρόθεσμα Δάνεια Τραπεζών	1.842	5.444	4.955	5.132	7.104
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	1.842	5.444	4.955	5.132	7.371
Προμηθευτές-Γραμμάτια πληρωτέα κλπ.	271	390	397	330	450
Τράπεζες (Λογ/σμοί βραχυπρ. Υποχρεώσεων)	1.047	689	719	823	921
Φόροι-Τέλη-Ασφαλιστικά Ταμεία	171	223	254	394	430
Μερίσματα Πληρωτέα	358	465	570	651	657
Λοιπές Υποχρεώσεις	142	511	433	342	882
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧ/ΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	1.989	2.278	2.373	2.540	3.340
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	89	70	92	55	65
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	8.094	14.185	14.016	14.596	18.158

σε εκατομμύρια δραχμές

4.2.6 Δείκτες – Σχολιασμός περιουσιακής διάρθρωσης εταιρείας

Παρακάτω παρατίθενται οι βασικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες της εταιρείας για την περίοδο 1994-1998:

ΧΡΗΣΗ	1994	1995	1996	1997	1998
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ					
Κύκλου Εργασιών	19,32%	23,43%	8,50%	6,83%	11,97%
Κερδών προ Φόρων	-16,09%	-10,10%	16,61%	19,69%	22,40%
Κερδών μετά από φόρους και αμοιβές Δ.Σ	-17,85%	-8,96%	18,83%	19,92%	22,22%
Ενσώματων πάγιων (σε αξία κτήσης)	11,05%	80,87%	2,31%	0,69%	22,59%
Συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων	-0,26%	75,25%	-1,19%	4,14%	24,40%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (προ φόρων)					
Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων	16,51%	9,65%	10,92%	12,56%	14,34%
Αποδοτικότητα Συνολικών Απασχολούμενων Κεφαλαίων	8,44%	4,33%	5,11%	5,87%	5,78%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ					
Ίδια/ Συνολικά Κεφάλαια	51,10%	44,85%	46,80%	46,76%	40,30%
Ίδια/ Δανειακά Κεφάλαια	143,16%	103,73%	115,60%	114,61%	91,18%
Ίδια Κεφάλαια /Πάγια	69,09%	53,60%	56,89%	62,29%	53,28%
Πάγια /Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	3,25	2,18	2,33	2,14	1,86
Καθ. Πάγιο /Σύνολο Ενεργητικού	73,96%	83,67%	82,26%	75,07%	75,64%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ (ημέρες)					
Απαιτήσεων	44	39	38	45	63
Προμηθευτών	27	29	28	22	27
Αποθεμάτων	4	7	11	10	9
ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ					
Ξένα Ίδια Κεφάλαια	0,96	1,23	1,14	1,14	1,48
Τραπεζικές Υποχρεώσεις Ίδια Κεφάλαια	0,70	0,96	0,87	0,87	1,10
ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ					
Γενική Ρευστότητα	0,72	0,68	0,72	0,94	0,77
Άμεση Ρευστότητα	0,70	0,64	0,66	0,89	0,73
ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ					
Χρηματοοικονομικά Έξοδα /Μικτό Κέρδος	7,78%	16,07%	18,40%	14,77%	14,23%
Χρημ/κα Έξοδα /Αποτελέσματα προ Τόκων, Αποσβ. & Φόρων	9,47%	20,67%	22,24%	17,93%	17,62%

Η εταιρεία παρουσιάζει μια συνεχή άνοδο του κύκλου εργασιών που έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της κερδοφορίας της και των ιδίων κεφαλαίων της. Οι αυξημένες επενδύσεις οι οποίες απαιτούσαν και τον δανεισμό της εταιρείας επηρέασαν τους δείκτες κεφαλαιακής διάρθρωσης χωρίς όμως να επηρεάσουν τους δείκτες χρηματοοικονομικής επιβάρυνσης λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κερδοφορίας της εταιρείας.

4.2.7 Οι μεταβολές στα μεγέθη της Εταιρείας από την αναπροσαρμογή της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής

Η πρόσφατη αναπροσαρμογή της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής έχει επηρεάσει κυρίως τα δάνεια της εταιρείας που κατά το πλείστον είναι εκπεφρασμένα σε ξένο νόμισμα.

Από την αποτίμηση και εξόφληση ή αναχρηματοδότηση των δανείων σε ξένο νόμισμα προέκυψαν χρεωστικές συναλλαγματικές οι οποίες εμφανίζονται στον ισολογισμό της εταιρείας στα Έξοδα Εγκατάστασης. Η εταιρεία αποσβένει αυτές τις συναλλαγματικές διαφορές σύμφωνα με την διάρκεια αποπληρωμής του νέου δανείου που έχει συναφθεί για την εξόφληση ή αναχρηματοδότηση των παλαιών δανείων.

4.2.8 Πηγές και Χρήσεις Κεφαλαίων

ΠΗΓΕΣ	1994	1995	1996	1997	1998
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	682.724	613.504	716.115	856.589	1.048.813
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	760.215	679.384	868.186	933.960	932.322
ΑΥΞΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΜΕ ΜΕΤΡΗΤΑ	0	2.069.384	0	0	0
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	-38.326	-7.471	5.767	7.573	20.472
ΑΥΞΗΣΗ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ	-330.145	3.244.439	-460.124	281.433	2.069.961
ΑΥΞΗΣΗ ΛΟΙΠΩΝ ΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡ.	0	0	0	0	267.000
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ	1.073.323	6.591.201	1.121.800	2.071.415	4.330.429
ΧΡΗΣΕΙΣ					
ΑΥΞΗΣΗ ΕΞ. ΕΓΚΑΤ. & ΑΣΩΜ. ΑΚΙΝΗΤ.	-49.065	208.671	250.444	745.429	719.903
ΑΥΞΗΣΗ ΕΝΣ. ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ	752.420	6.636.664	326.816	102.429	3.309.967
ΑΥΞ. ΣΥΜΜΕΤ. & ΑΛΛΩΝ ΜΑΚΡ. ΑΠΑΙΤ.	16.328	-5.846	-10.153	147	299.036
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ	322.518	435.399	507.965	580.532	544.249
ΦΟΡΟΙ	7.074	-421.384	44.218	631.297	-546.493
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΕΦ. ΚΙΝΗΣΗΣ	1.073.323	6.591.201	1.121.805	2.071.415	4.330.429

σε χιλιάδες δραχμές

4.2.9 Πίνακας Ταμιακών Ροών

ΧΡΗΣΗ	1994	1995	1996	1997	1998
Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους	658.676	599.807	713.600	854.546	1.045.046
Πλέον. Προβλέψεις	-38.326	-7.471	5.767	7.573	20.472
Πλέον. Αποσβέσεις Παγίων & Έξοδα. Εγκατάσης	760.215	679.384	868.186	933.960	932.322
Μείον: Μερίσματα	322.518	435.399	507.965	580.532	544.249
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΡΟΗ	1.058.047	836321	1.079.588	1.215.547	1.453.591

ΜΕΙΟΝ: Λειτουργικές Ταμειακές Ανάγκες

Αύξηση / Μείωση σε

Πελάτες, Γραμμάτια & Επιταγές Εισπρακτέα	75.969	2.638	-22.456	86.978	1.233.138
Λοιπούς Χρεωστικούς Λογαριασμούς	261.265	74.827	89.535	235.532	-564.740
Αποθέματα	6.755	55.041	55.659	-4.404	1.224
Χρεόγραφα	0	2.562	0	667.438	-450.000
Μεταβατικούς Λογαριασμούς Ενεργητικού	-38.602	85.662	-34.457	-40.407	-28.128
Σύνολο Λειτουργικών Ταμειακών Αναγκών	305.387	220.730	88.281	945.281	181.494

ΠΛΕΟΝ: Λειτουργικές Ταμειακές Πηγές

Αύξηση / Μείωση σε

Προμηθευτές, Γραμμάτια & Επιταγές Πληρωτέα	56.990	118.884	6.925	-67.596	121.778
Λοιπούς Πιστωτικούς Λογαριασμούς	23.225	527.719	58.563	130.234	579.515
Μεταβατικούς Λογαριασμούς Παθητικού	-68.568	-18.388	22.519	-37.934	10.527
Σύνολο Λειτουργικών Ταμειακών Πηγών	11.647	628.215	88.007	24.704	711.820

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	-293.740	407.485	-274	-920.433	530.326
ΚΑΘΑΡΑ ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΡΟΗ	764.307	1.243.806	1.079.314	295.114	1.983.917

Μείον: Μη Λειτουργικές Ταμειακές Ανάγκες

Αύξηση Εξόδων Εγκατάστασης	-49.065	208.671	250.444	754.429	719.903
Καθαρές Επενδύσεις Ενσώματων Παγίων	752.420	6.360.664	326.816	102.967	3.309.967
Μείωση Μακροπρόθεσμων Τραπεζ. Υποχρεώσεων	498.372	0	489.277	0	0
Μείωση Βραχυπρόθεσμων Τραπεζ. Υποχρεώσεων	0	357.785	0	0	0
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις	16.328	-5.846	-10.153	147	299.036
Σύνολο μη Λειτουργικών Ταμειακών Αναγκών	1.218.055	6.921.274	1.056.384	857.543	4.328.906
Πλέον: Μη Λειτουργικές Ταμειακές Πηγές	0	2.069.485	0	0	0
Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου	0	2.069.485	0	0	0
Καθαρή Μεταβολή Επιχορηγήσεων κλπ.	-1.145	-8.140	-8.139	-8.140	-8.139
Αύξηση Μακροπρόθεσμων Τραπεζ. Υποχρεώσεων	0	3.602.224	0	176.727	1.972.456
Αύξηση Βραχυπρόθεσμων Τραπεζ. Υποχρεώσεων	168.227	0	29.153	104.706	97.505
Αύξηση Λοιπών Μακροπρόθ. Υποχρεώσεων	0	0	0	0	267.000
Σύνολο μη Λειτουργικών Πηγών	167.082	5.663.569	21.014	273.293	2.328.822
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΑΜΕΙΟΥ	-286.666	-13.899	43.944	-289.136	-16.167

σε χιλιάδες δραχμές

4.2.10 Αποτελέσματα Α' Τριμήνου 1999

ΕΤΗ	1/1-31/3/98	1/1-31/3/99
Έσοδα Εκμετάλλευσης πλοίων	1.176	1.456
Μείον: Κόστος Εκμετάλλευσης πλοίων	1.000	1.171
Μικτό Κέρδος	176	285
(Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	14,97%	19,57%
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	62	71
Σύνολο μικτών κερδών	238	356
Μείον:		
Έξοδα Διοικήσεως	76	94
Έξοδα Διαθέσεως	53	80
Σύνολο Εξόδων Διοικήσεως & Διαθέσεως	129	174
(Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	10,97%	11,95%
Λειτουργικό Αποτέλεσμα	109	182
(Ποσοστό στον Κύκλο Εργασιών)	9,27%	12,50%
Πλέον: έκτακτ έσοδα (Έξοδα)	-30	-4
Αποτέλεσμα προ Τόκων και Φόρων	79	178
Χρημ/κά Αποτελέσματα	-68	-84
Κέρδη προ φόρων	11	94
(Ποσοστό στο Κύκλο Εργασιών)	0,94%	6,46%

σε εκατομμύρια δραχμές

Η εταιρεία για το Α' τρίμηνο του 1999 παρουσίασε αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 23,8% ως αποτέλεσμα της αυξημένης επιβατικής κίνησης, των αυξημένων ναύλων και του γεγονότος ότι αρκετοί ταξιδιώτες χρησιμοποιούν πλέον ως πρώτη επιλογή για τα ταξίδια τους τα πλοία του στόλου της ΝΕΛ.

Ο ρυθμός αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης και των εξόδων διοίκησης και διάθεσης ήταν μικρότερος από τον ρυθμό αύξησης του κύκλου εργασιών, με αποτέλεσμα τα λειτουργικά κέρδη, ως ποσοστό του κύκλου εργασιών, να παρουσιάζονται αυξημένα.

Τα αυξημένα χρηματοοικονομικά έξοδα που προέκυψαν λόγω του αυξημένου δανεισμού, δεν επηρέασαν σημαντικά τα αποτελέσματα της εταιρείας τα οποία διαμορφώθηκαν σε επίπεδα σημαντικά υψηλότερα του 1998.

4.2.11. Ισολογισμός 31/3/1999

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	1/1-31-3-98	1/1-31-3-99
Δαπάνες Πολυετούς Απόσβεσης	1.119	1.516
Πάγιο Ενεργητικό	10.987	14.910
Συμμετοχές & Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις	4	303
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	12.110	16.729
Αποθέματα	143	144
Πελάτες	441	659
Λοιπές Απαιτήσεις	609	471
Χρεόγραφα	240	-
Διαθέσιμα	134	213
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦ/ΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1.567	1.433
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	131	57
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	13.808	18.219
ΠΑΘΗΤΙΚΟ		
Μετοχικό Κεφάλαιο	1.451	2.177
Αποθ/κά & Λοιποί Λογ/σμοί Ιδίων Κεφαλαίων	4.426	4.197
Αποτελέσματα Περιόδου	12	94
Αποτελέσματα Προηγούμενων Χρήσεων	948	944
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	6.837	7.412
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	50	99
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	5.132	9.093
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1.772	1.606
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	17	9
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	13.808	18.219

σε εκατομμύρια δραχμές

Η σημαντική αύξηση του ενεργητικού της εταιρείας σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 1998, οφείλεται στην προκαταβολή για την αγορά του Corsaire 12000 (3.118 εκατ. δρχ.), η οποία συνοδεύτηκε και με αύξηση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας (δάνεια).

Η αύξηση του λογαριασμού «Συμμετοχές και Μακροπρόθεσμες Απαιτήσεις» οφείλονται σε μεταχρονολογημένες επιταγές έκδοσης των ενοικιαστών των χώρων εστίασης κονδύλια έχουν αναλυθεί και στο κεφάλαιο «9.3 Ανάλυση Ισολογισμών Εταιρείας».

Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας οφείλεται σε κεφαλαιοποίηση αποθεματικών που έλαβε χώρα στο τέλος του 1998, ενώ η αύξηση των λοιπών κονδυλίων των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στη επανεπένδυση των κερδών του 1998 υπό την μορφή αποθεματικών.

5. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

5.1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Όπως είναι γνωστό, η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί ένα από τους πλέον σημαντικούς τομείς της Οικονομίας της χώρας μας, δεδομένου ότι παρέχει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, αποτελεί μια σταθερή πηγή εισροής συναλλάγματος και ενώνει τα λιμάνια της χώρας μας εξασφαλίζοντας την επικοινωνία με τα Ελληνικά νησιά.

Στον κλάδο της Ελληνικής ακτοπλοΐας κατά τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί αλματώδης πρόοδος, μέσω της συνεχούς βελτίωσης και αναβάθμισης των παλαιών πλοίων, και κυρίως μέσω της δρομολόγησης νέων σύγχρονων πλοίων. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών κυρίως όσο αφορά την ασφάλεια και την άνεση των επιβατών, καθώς και την ταχύτητα, την συχνότητα, την ακρίβεια και κανονικότητα των δρομολογίων.

Από πλευράς πλοιοκτησίας οι εταιρείες της Ελληνικής Ακτοπλοΐας διακρίνονται σε δυο κυρίως κατηγορίες, ήτοι:

α) Ολιγομετοχικές εταιρείες, κυρίως του Ν. 959/79, η πλειοψηφία των μετόχων των οποίων ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες και

β) Ακτοπλοϊκές εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από συγκεκριμένη νησιωτική περιοχή. Η λειτουργία των πολυμετοχικών αυτών εταιρειών έχει συμβάλλει στην βελτίωση των υπηρεσιών ακτοπλοΐας μεταφοράς στη χώρα μας.

Η ΝΕΛ είναι από τις παλαιότερες εταιρείες πολυμετοχικής μορφής της χώρας μας, ιδρυθείσα το 1972 με πρωταρχικό στόχο την άνετη, ασφαλή και ταχύτατη μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων, με σύγχρονα και πολυτελή πλοία.

5.2 Νομικό πλαίσιο λειτουργίας των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.), τα βασικότερα σημεία του οποίου είναι τα εξής:

- Με τον όρο «Ελληνική Ακτοπλοΐα» ορίζεται η μεταξύ των Ελληνικών λιμενικών μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ.) που αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό Ελληνική σημαία πλοίων.
- Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα Ελληνικά νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να αναγνωρίζονται ως Ελληνικά, δηλαδή ποσοστό υψηλότερο του 50% να ανήκει

σε Έλληνες υπηκόους, ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον.

- Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας δίνει το Προεδρικό Διάταγμα 364/21-7-1988, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 103/93, όπου ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατικό (πλοίο ναυπηγηθέν μετασκευασθέν για μεταφορά τουλάχιστον 12 επιβατών) εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι την νηολόγηση του. Σύμφωνα προς το άρθρο 164 του Κ.Δ.Ν.Δ. τα Ελληνικά επιβατικά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας μετά την συμπλήρωση του 35^{ου} έτους της ηλικίας τους από την 31 Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσής τους.

- Το Ελληνικό Δημόσιο παρεμβαίνει για την ρύθμιση πολλών θεμάτων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Σημειώνουμε ειδικότερα ότι το ναυολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνεται από την Επιτροπή τιμών και εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το Υ.Ε.Ν. και οι τιμές των υπηρεσιών εντός των πλοίων (εστιατόρια, bars, κλπ). Από το 1992 υπήρξε μικρή απελευθέρωση των εντός των πλοίων παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Άλλα σημαντικά θέματα που ρυθμίζει η πολιτεία είναι οι άδειες σκοπιμότητας (άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων στα δρομολόγια, ώρες αναχώρησης, κλπ.

- Σημαντικές αλλαγές θα επέλθουν με την άρση του cabotage όπως αναφέρεται στην συνέχεια.

5.3 Η θέση της εταιρείας στον κλάδο

Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου ΑΕ σήμερα εξυπηρετεί σχεδόν αποκλειστικά τις θαλάσσιες συγκοινωνίες των ακριτικών νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου, Κατέχει κυρίαρχη θέση στην περιοχή της και συμβάλλει καθοριστικά στην γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής.

Η δραστηριοποίηση των υδροπτερυγων στις γραμμές του βορείου Αιγαίου από το 1992 δεν μπόρεσε να καλύψει τις συγκοινωνιακές ανάγκες ούτε να υποκαταστήσει η να ανταγωνιστεί τα παραδοσιακά Ε/Γ – Ο/Γ της ΝΕΛ.

Σημαντικότερη εξέλιξη αποτελεί η απόφαση της ΓΕΑΣ (Γνωμοδοτική Επιτροπή Αδειών Σκοπιμότητας) για χορήγηση δυο νέων αδειών σκοπιμότητας στην περιοχή του Βορείου Αιγαίου γεγονός που αναμένεται να αυξήσει τον ανταγωνισμό σε περίπτωση που υλοποιηθεί η συγκεκριμένη απόφαση.

Η μακρόχρονη παρουσία της ΝΕΛ στις γραμμές του Β. Αιγαίου καθώς και το επενδυτικό πρόγραμμα που έχει εκπονήσει για το άμεσο μέλλον σε συνδυασμό με την παρουσία της ΝΕΛ σε άλλες γραμμές (όπως οι Κυκλάδες κλπ.) μπορούν να εγγυηθούν την διατήρηση της κυρίαρχης θέσης της εταιρείας στο Β. Αιγαίο και την εδραίωσή της στις νέες γραμμές θα δραστηριοποιείται.

5.5 Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση υπηρεσιών των εταιρειών του κλάδου και των εσόδων αυτών

Η ζήτηση των υπηρεσιών ακτοπλοΐας μεταφοράς εκφράζεται, καταρχήν, με τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών και οχημάτων. Παράγοντες που

επηρεάζουν την ζήτηση αυτή και τα έσοδα των εταιρειών του κλάδου είναι οι εξής:

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

β) Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και συγκεκριμένα, η συχνότητα, η ταχύτητα, η κανονικότητα, η ασφάλεια, η άνεση των επιβατών και η ακρίβεια των δρομολογίων. Τις προϋποθέσεις αυτές ασφαλώς ικανοποιούν τα πλοία του στόλου της ΝΕΛ. Η ποιότητα των παρεχόμενων από την ΝΕΛ υπηρεσιών θα βελτιωθεί περαιτέρω με την προγραμματιζόμενη ναυπήγηση των δυο υπερσύγχρονων πλοίων που προβλέπεται ότι έχουν δρομολογηθεί, το πρώτο μέχρι τον Απρίλιο του 2000, και το δεύτερο μέχρι το τέλος του 2001.

γ) Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης σε συνδυασμό με την τάση μεγάλου μέρους αυτών να ταξιδεύουν με τα αυτοκίνητα τους.

δ) Τέλος θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, με την περισσότερη κίνηση επιβατών και οχημάτων να πραγματοποιείται κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, αργιών και γιορτών.

5.6 Το δίκτυο πωλήσεων της ΝΕΛ

Η εταιρεία λειτουργεί Κεντρικά Πρακτορεία στον Πειραιά, την Αθήνα, την Ραφήνα, καθώς και στην Μυτιλήνη, την Χίο, την Λήμνο, την Καβάλα και την Θεσσαλονίκη.

- Στον Πειραιά, η εταιρεία λειτουργεί μισθωμένο πρακτορείο με δική της προσωπικό το οποίο είναι συνδεδεμένο On-Line με πρακτορεία της Χίου και Μυτιλήνης, για κρατήσεις εισιτηρίων μετ' επιστροφής από και προς τις δυο αυτές κατευθύνσεις. Το πρακτορείο αυτό βρίσκεται επί της οδού Ασιγγός 2 στην πλατεία Καραϊσκάκη.

- Επίσης διατηρεί το πρακτορείο «SIRENE CLUB» στην πλατεία Καραϊσκάκη στην γωνία Ασιγγος και Τζελέπη το οποίο εκδίδει εισιτήρια επιβατών και Ι.Χ. αυτοκινήτων και έχει επίσης την αποκλειστικότητα διάθεσης εισιτηρίων φορτηγών αυτοκινήτων καθώς και την υπευθυνότητα της λιμενικής πρακτόρευσης για το λιμάνι του Πειραιά. Το ίδιο πρακτορείο διατηρεί εγκατάσταση εντός της στοάς «Ορφέως», μεταξύ των οδών Πανεπιστημίου και Σταδίου για εξυπηρέτηση της πελατείας του κέντρου.

- Στη Χίο, η εταιρεία είναι συμβεβλημένη εδώ και αρκετά χρόνια με πρακτορείο για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της πελατείας της το οποίο είναι συνδεδεμένο On-Line με όλα τα κεντρικά πρακτορεία της εταιρείας. Το πρακτορείο είναι επιφορτισμένο και με την λιμενική πρακτόρευση για το λιμάνι της Χίου.

- Στη Μυτιλήνη η εταιρεία είναι συμβεβλημένη με το πρακτορείο για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της πελατείας της το οποίο είναι συνδεδεμένο On-Line με όλα τα κεντρικά πρακτορεία της εταιρείας. Το πρακτορείο είναι επιφορτισμένο και με την λιμενική πρακτόρευση για το λιμάνι της Μυτιλήνης.

- Στη Λήμνο η εταιρεία είναι συμβεβλημένη με το πρακτορείο για την αποκλειστική εξυπηρέτηση της πελατείας της. Το πρακτορείο είναι επιφορτισμένο και με την λιμενική πρακτόρευση για το λιμάνι της Μυρίνας.

- Επίσης η εταιρεία είναι συμβεβλημένη με πρακτορεία στην Αλεξανδρούπολη, Σάμο, Κω και Ρόδο με σκοπό την αποκλειστική εξυπηρέτηση της πελατείας της. Τα πρακτορεία αυτά είναι συνδεδεμένα On-Line με όλα τα κεντρικά πρακτορεία της εταιρείας.

Η εταιρεία συνεργάζεται με πολλά ακόμη πρακτορεία στην ευρεία περιφέρεια των Αθηνών και του Πειραιά, συνολικά 126 καθώς και με 37 πρακτορεία στην υπόλοιπη Ελλάδα. Τα πρακτορεία αυτά βρίσκονται στα εξής μέρη: Θεσσαλονίκη (10), Ηράκλειο (2), Κόρινθο (3), Πάτρα (2), Λάρισα (2), Βόλο, Σύρο, Ψαρά, Αϊ Στράτη, Άνδρο, Τήνο, Ιωάννινα, Καλαμάτα, Ναύπλιο, Χαλκίδα, Λαμία, Ελευσίνα, Τρίκαλα, Γιαννισά, Σέρρες, Νάουσα, Κατερίνη και Βέροια.

Η εταιρεία διαθέτει κεντρικό σύστημα κρατήσεων θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων το οποίο είναι συνδεδεμένο On-Line με όλα τα κεντρικά πρακτορεία της εταιρείας. Το κεντρικό σύστημα είναι τοποθετημένο στα γραφεία της εταιρείας στον Πειραιά και είναι συνδεδεμένο Real Time On-Line επί 24ώρου βάσεως με όλα τα κεντρικά πρακτορεία που βρίσκονται στους αντίστοιχους λιμένες προσέγγισης των πλοίων της.

Από τα παραπάνω πρακτορεία αυτά τα οποία δεν είναι συνδεδεμένα On-Line, αναμένεται να συνδεθούν μέσω μιας πρωτοποριακής εφαρμογής που έχει αναπτύξει η εταιρεία κάνοντας ρήση του διαδικτύου (Internet). Στόχος της εταιρείας είναι η n-Line σύνδεση όλων των πρακτορείων καθώς και μεγαλύτερη δυνατή διασπορά τους σε ολόκληρο τον Ελλαδικό χώρο.

5.7 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

5.7.1 ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ

Ο μόνος ανταγωνιστής της ΝΕΛ στο ΝΑ. Αιγαίο σήμερα είναι μόνο ο εθνικός Αερομεταφορέας (ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ).

Παρ' όλο που φαίνεται απίθανο ότι το σύστημα χορήγησης αδειών θα καταργηθεί τελικά πριν την τελική ημερομηνία που η Ε.Ε. έχει δώσει για την άρση του Cabotage, παρ' όλο αυτά συνεχώς οδηγούμαστε σ' ένα συνεχώς μεγαλύτερο βαθμό φιλελευθεροποίησης. Κάτω από αυτές τις περιστάσεις, η Ν.Ε. ΛΕΣΒΟΤ και οι άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, πήραν άδεια για γραμμές σε περιοχές αφού προηγουμένως λήφθηκε υπ' όψιν το σκεπτικό του μονοπωλίου από μια εταιρεία.

Πρόσφατα μια θυγατρική ήταν ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ η ΜΙΝΟΑΝ Flying dolphins (MFD) και η εταιρεία STRINTZIS LINES πήραν άδεια με πλοία όμως που θα παραγγελθούν για την γραμμή ΠΕΙΡΙΑΣ- ΧΙΟΣ – ΜΥΤΙΛΗΝΗ. Για την απόφαση αυτή του ΥΕΝ η ΝΕΛ έχει ασκήσει έφεση στα Ελληνικά Δικαστήρια.

Η εταιρεία Strintzis επί του παρόντος έχει υπό κατασκευή ένα πλοίο δυναμικότητας 2.000 επιβατών με θερινό πρωτόκολλο και 380 ΙΧ οχήματα ή 60 φορτηγά με ταχύτητα 26-28 κόμβους. Μ' αυτή την ταχύτητα το πλοίο αναμένεται να ελκύσει μόνο επιβάτες για την γραμμή Πειραιά -Μυτιλήνη δεν θα είναι βολική για τους επιβάτες.

Από την άλλη πλευρά η ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ δεν έχει κάνει ακόμα παραγγελία γι' αυτή την γραμμή. Οποιαδήποτε νέα παραγγελία για πλοία θα χρειασθεί το λιγότερο 2 χρόνια μέχρι να εισαχθούν αυτά στις γραμμές για κυκλοφορία.

Παρ' όλα αυτά η εισαγωγή στις γραμμές του CORSAIRE 14.000 στην κύρια γραμμή Χίου-Μυτιλήνης του Μαΐου το 2001 δημιουργεί ένα τεράστιο εμπόδιο για νέες εισόδους στην αγορά αυτή. Επιπλέον, είναι βέβαιο ότι αυτό θα ελκύσει μέρος των επιβατών που μεταφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία που σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του 1997, μετέφερε στην Χίο και την Λέσβο πάνω από 400.000 επιβάτες.

5.7.2 ΚΥΚΛΑΔΕΣ (ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ)

Το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων περιλαμβάνει 3 υποπεριοχές.

Ανατολικές Κυκλάδες, Δυτικές Κυκλάδες και Βόρειες Κυκλάδες. Οι Ανατολικές Κυκλάδες περιλαμβάνουν την Πάρο και την Νάξο. Οι Βόρειες τα νησιά Σύρος, Τήνος, Μύκονος και Άνδρος και οι Δυτικές τα νησιά Κύθνος, Σίφνος, Σέριφος Μήλος και άλλα.

Σε ετήσια βάση σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία περισσότερα από 4.500.000 επιβάτες και 500.000 αυτοκίνητα μεταφέρονται από τις Κυκλάδες προς Πειραιά και Ραφήνα. Ο ρυθμός αύξησης ετησίως θα είναι περίπου 5% με την είσοδο νέων, μοντέρνων και ταχύτερων πλοίων. Τα νησιά των Κυκλάδων είναι από τους πλέον δημοφιλείς τόπους διακοπών για εκατομμύρια Ευρωπαίους.

Σήμερα στις Βόρειες Κυκλάδες οι οποίες αποτελούν για την ΝΕΛ αγορά που σκοπεύει να διεισδύσει η κίνηση εξυπηρετείται από 8 παλαιά συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ

πλοία τα οποία έχουν, κατασκευασθεί μεταξύ των ετών 1966 και 1975, δυναμικότητας 700-2000 πακ και 200 cars το καθένα. Αυτά τα πλοία σταδιακά, θεωρούνται περιττά, ακόμη αυτά για τα οποία δεν έχει παρέλθει η 35ετία, λόγω της εισόδου των ταχύτερων πλοίων. Σήμερα υπάρχουν 3 πλοία τύπου Catamaran κατασκευασμένα 1995 και 1996 με μια ταχύτητα περίπου 30 κόμβων και δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων.

Οι 3 κύριοι ανταγωνιστές της NEL και του CORSAIRE 12.000, με πλοία τύπου Catamaran είναι:

ΠΛΟΙΟ	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ
HIGH SPEED	MFD	1996	30	620	150
SUPER AT ATHINA	MFD	1995	25	1412	184
SEA JET	STRINTZIS LINES	1995	32	386	0

Η εταιρεία Stritzis έχει λάβει την για τα πλοία το οποίο θα έχει δυναμικότητα 2000 επιβάτες, 380 οχήματα η 60 φορτηγά, το οποίο θα δρομολογηθεί στην περιοχή με υποχρεωτική επέκταση δρομολογίων στην Ικαρία και την Σάμο, οι οποίες αποτελούν μακρινούς και ακριβούς προορισμούς.

5.7.3 ΣΠΟΡΑΔΕΣ (ΝΕΑ ΑΓΟΡΑ)

Το σύμπλεγμα των Σποράδων περιλαμβάνει τα κύρια τρία νησιά Σκιάθο, Σκόπελο και Αλόνησο τα οποία είναι τοποθετημένα στο κεντρικό Αιγαίο και επικοινωνούν διαμέσου του λιμανιού του Βόλου ενός κύριου λιμανιού και

βιομηχανικού κέντρου στην Κεντρική ηπειρωτική Ελλάδα και του Αγ. Κωνσταντίνου.

Σχετικά με την επιβατική κίνηση η αγορά των Σποράδων λαμβάνει το 70% της συνολικής αγοράς επιβατών. Περίπου 50% της επιβατικής κίνησης μεταφέρεται από υδροπτέρυγα που ανήκουν στην MFD που υποχρεωτικά θα αποσυρθούν από την αγορά το 2001 αυξάνοντας το μερίδιο αγοράς για άλλα πλοία.

Η περιοχή εξυπηρετείται από 3 συμβατικά πλοία ναυπηγημένα το 1965 και το 1973 και από έναν αριθμό υδροπτερυγών όπου δεν λαμβάνουν αυτοκίνητα. Το μόνο μοντέρνο πλοίο στην γραμμή θα είναι ιδιοκτησία της MFD, το Catamaran ΑΘΗΝΑ, ναυπηγημένο το 1998 και το οποίο θα ξεκινήσει δρομολόγια μέσα στο 2000.

ΠΛΟΙΟ	ΕΤΑΙΡΙΑ	ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΜΑΚΕΔΩΝ	MFD	1972	16	725	140
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	MFD	1965	16	582	120
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ II	COUOTOS LINES	1973	17	528	65
ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ					
ΑΘΗΝΑ	MFD	1998	36	415	0
CORSAIRE 10.000	NEL	2001	36	500	190

5.7.4. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η NEL διαμέσου των νέων αδειών διεισδύει σ' ένα κομμάτι της αγοράς όπου η συνολική κίνηση είναι διπλάσια της αγοράς που μέχρι στιγμή εξυπηρετεί. Το μέγεθος της νέας αγοράς είναι εντυπωσιακό, την οποία αγορά η NEL θα

ενισχύσει με αληθινή ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια. Με την είσοδο της στην κατηγορία των μοντέρνων πλοίων, τα οποία θα υποστηρίξουν την ανάληψη υπηρεσιών σε μια ευρύτερη περιοχή, η ΝΕΛ τοποθετείται στην ομάδα των Μεγάλων Ακτοπλοϊκών εταιρειών μαζί με την ANEK, τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ Γραμμές και τις Επιχειρήσεις Αττικής.

Αν στην νέα θέση προσθέσουμε και τις 2 πρόσφατες εξαγορές της GA και MED LINKLINGS, θα υπάρξει αύξηση όγκου κίνηση επιβατών πάνω από 1.000.000 επιβατών και 200.000 οχήματα όπως παρατίθενται παρακάτω

	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ
ΑΓΟΡΑ ΑΝΔΡΟΥ- ΣΥΡΟΥ- ΤΗΝΟΥ-ΜΥΚΟΝΟ 1995	1.595.000	145.000	32.000
ΣΚΙΑΘΟΣ, ΓΛΩΣΣΑ, ΣΚΟΠΕΛΟΣ, ΑΛΟΝΝΗΣΟΣ ΑΓΟΡΑ 1995	507.000	53.000	15.000
ΣΥΝΟΛΟ ΑΓΟΡΩΝ	2.102.000	198.000	47.000
ΑΓΟΡΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ – GA Ferries	836.000	74.000	58.000
ΑΓΟΡΑ ΠΑΤΡΑ - BRINDISI 1998 MED LINK	240.000	27.000	45.000
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟ ΕΞΑΓΟΡΕΣ	1.076.000	101.000	107.000
ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΩΝ ΑΓΟΡΩΝ	3.178.000	299.000	154.000
ΑΓΟΡΑ ΝΕΛ 1998	845.000	88.000	205.000
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	4.023.000 375%	87.000 3405	205.000 300%

5.8 SWOT - Ευκαιρίες και Απειλές. Δυνάμεις και Αδυναμίες

Οι βασικές ευκαιρίες και απειλές για τον κλάδο της ελληνικής επιβατηγού Ακτοπλοίας εντοπίζονται κυρίως στις νέες ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τα κράτη μέλη της. Ο πιο σπουδαίος από αυτούς τους κανονισμούς είναι ο υπ. αριθ. 3577/92 ο οποίος εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών δηλαδή καταργεί

αυτό που ισχύει μέχρι τώρα. Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα προξενούσε η άμεση εφαρμογή των κανόνων αυτών σε μεγάλο αριθμό Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, που δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό πρόβλεψε προσωρινές εξαιρέσεις για την Ελλάδα που για την περίπτωση της ΝΕΛ (πλοία άνω των 650 ΚΟΧ) είναι η 1/1/2004 έως τότε θα εξακολουθούν να ισχύουν οι πιο πάνω κρατικές ρυθμίσεις:

- Μόνο Ελληνικά πλοία μπορούν να εξυπηρετούν την κίνηση ανάμεσα στα Ελληνικά λιμάνια
- Η μέγιστη επιτρεπόμενη ηλικία των πλοίων (ferry) ορίζεται στα 35 χρόνια
- Άδειες σκοπιμότητας είναι απαραίτητες για κάθε πλοίο, δίνονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και προσδιορίζουν τα δρομολόγια και τις γραμμές που εξυπηρετούνται
- Οι τιμές καθορίζονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνονται από το Υπουργείο Οικονομικών εκτός από αυτές των υπηρεσιών «on-board»
- Πλήρωμα: ο αριθμός και η ταξινόμηση του πληρώματος υπαγορεύεται από το κράτος. Όλοι πρέπει να είναι έλληνες πολίτες.

Δεδομένων ωστόσο των παραπάνω χρονικών ορίων ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος θα πρέπει να εκσυγχρονισθεί και να ανανεωθεί ακόμα πιο γρήγορα, προκειμένου να αντιμετωπίσει με επιτυχία τον επερχόμενο ανταγωνισμό. Όπως είναι φανερό όσες ελληνικές Ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν εκσυγχρονισθούν μέσα στα παραπάνω χρονικά πλαίσια είναι καταδικασμένες διότι δεν θα αντέξουν στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Παρά το γεγονός ότι η εθνική νομοθεσία ως προς την αντιμετώπιση των θεμάτων που προκύπτουν με την άρση του Cabotage δεν έχει ακόμα διευκρινιστεί και ενώ το θεσμικό πλαίσιο για τις άδειες σκοπιμότητα βρίσκεται υπό αναθεώρηση όπως π.χ. θέματα εθνικότητας προσωπικού πλοίων, απελευθέρωση τιμών εισιτηρίων κλπ. Εντούτοις σε αναλογία με τα συμβαίνοντα στη γραμμή σύνδεσης Ελλάδας Ιταλίας που λειτουργεί μακροχρονίως υπό καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης, έχει αποδεχτεί ότι κυρίαρχο στοιχείο της ποσόστωσης του μεριδίου της αγοράς είναι η ηλικία και η ταχύτητα των διατιθέμενων πλοίων. Επομένως οι ελληνικές επιχειρήσεις θα χρειαστεί να επικεντρώσουν τις προσπάθειες τους στην ενίσχυση του στόλου τους με την απόκτηση νέων σύγχρονων πλοίων νέας τεχνολογίας.

Ήδη με την προοπτική της απελευθέρωσης της αγοράς οι εταιρείες έχουν προχωρήσει σε ένα "κυνήγι" νέων επενδύσεων. Είναι κοινή πεποίθηση ότι οι μικρές επιχειρήσεις θα αφανιστούν και έτσι γίνονται ενέργειες για ενσωμάτωση και αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται μέσω της κατασκευής νέων πλοίων και της εξαγοράς μικρότερων εταιρειών. Επίσης συνάπτονται στρατηγικές προκειμένου να δημιουργούνται οικονομίες κλίμακος (οι προοπτικές του κλάδου αναλύονται περαιτέρω στο κεφ. της Στρατηγικής).

Μια άλλη ευκαιρία που εντοπίζεται στο οικονομικοκοινωνικό περιβάλλον του κλάδου είναι η συνεχής αύξηση της τουριστικής, κίνησης στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό αναμένεται να έχει θετική επίδραση άμεση στον κλάδο της επιβατηγού Ακτοπλοίας αρκεί να αντιμετωπίσει σωστά το θέμα της εποχικότητας της ζήτησης. Αξίζει εξάλλου να σημειωθεί ότι στα νησιά Χίου και Μυτιλήνης που μέχρι σήμερα αποτελούν το «core market» της ΝΕΛ υπάρχει

διπλάσια του εθνικού μέσου όρου αύξηση των διανυκτερεύσεων από χρόνο σε χρόνο και επομένως πρόκειται για μια δυναμική αγορά.

Ωστόσο εξαιτίας κάποιων νέων ρυθμίσεων που απελευθερώνουν μερικώς την αγορά εκδίδονται άδειες σε νέες εταιρείες να δραστηριοποιηθούν σε περιοχές που προηγουμένως θεωρούνται μονοπώλια όπως η Μυτιλήνη για τη ΝΕΛ. Αυτό από την μια δημιουργεί απειλή για τη ΝΕΛ εφόσον ήδη η MINOAN και η Strintzis έχουν πάρει άδειες για εκμετάλλευση της γραμμής Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη (αναμένεται η χρήση τους σε 2 χρόνια) από την άλλη όμως της δίνει ευκαιρίες για να δραστηριοποιηθεί σε νέες αγορές και να επεκταθεί γεωγραφικά.

Απειλή διαφαίνεται εξάλλου από την ίδρυση και λειτουργία νέων αεροπορικών εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται σε δρομολόγια που παλαιότερα εξυπηρετούσε μόνο η ναυτιλία, και μάλιστα προσφέρουν χαμηλές τιμές. (Aegean Airlines, Cronos). Μέχρι σήμερα, η ΝΕΛ στη βασική γραμμή της (Μυτιλήνη) αντιμετωπίζει ανταγωνισμό μόνο απ' την Ολυμπιακή Αεροπορία αλλά πιθανότατα αυτό θα αναστραφεί στο μέλλον. Ωστόσο το γεγονός αυτό κάνει ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη για εισαγωγή νέων πιο γρήγορων πλοίων που θα μπορούν να ανταγωνιστούν.

Θεωρώντας τις παραπάνω ευκαιρίες και απειλές η ΝΕΛ θα πρέπει:

- 1) να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες που προσφέρει στις υπάρχουσες γραμμές της
- 2) να επεκτείνει γεωγραφικά τις δραστηριότητες της
- 3) να αντικαταστήσει σταδιακά τον υπάρχοντα στόλο της με νέα και ταχύτερα πλοία

Η ΝΕΛ έχει ήδη κάνει πολύ σημαντικές κινήσεις προς τις τρεις αυτές κατευθύνσεις και αυτό προσμετράτε στις δυνάμεις της. Σε αυτές πρέπει επίσης να προσθέσουμε την ηγετική θέση και το «καλό όνομα» που έχει δημιουργήσει στην περιοχή του Βορειοανατολικού Αιγαίου τα οποία θα την βοηθήσουν στην ανάπτυξη της. Επίσης το γεγονός ότι έχει μεγάλη διασπορά μετοχών και το ότι συμμετέχουν σε αυτή η διοίκηση της και στρατηγικοί επενδυτές αποτελεί επίσης παράγοντα δύναμης δεδομένου ότι αυτή έχει εισαχθεί στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Στις αδυναμίες της ΝΕΛ μπορούμε να αναφέρουμε το γεγονός ότι τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονται στην Μυτιλήνη με αποτέλεσμα η επικοινωνία μεταξύ αυτών και των τμημάτων στο ν Πειραιά να γίνεται τηλεφωνικός και να απαιτούνται πολλές μετακινήσεις για τις επαφές των διευθυντικών στελεχών με τις αρμόδιες υπηρεσίες και Υπουργεία. Αυτό είναι πολύ χρονοβόρο και απαιτεί επιπλέον έξοδα.

Επίσης μια άλλη αδυναμία που αντιμετωπίζει η ΝΕΛ είναι το γεγονός ότι πολλά από τα βασικά έμπειρα στελέχη της είναι στα όρια της συνταξιοδότησης χωρίς να υπάρχουν έτοιμοι αντικαταστάτες τους.

6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

6.1 Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΝΕΛ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Η γενική στρατηγική που ακολούθησε η ΝΕΛ έως σήμερα είναι μάλλον αυτή της συγκέντρωσης εφόσον (με βάση τις γραμμές που είδαμε ότι εξυπηρετεί – διαθέτει τους πόρους της σε μια κυρίως υπηρεσία (επιβατηγό ναυτιλία) και με εστίαση κατά βάση στην αγορά του Βορειοανατολικού Αιγαίου όπου και

βρίσκεται η έδρα της. Βέβαια στα χρόνια μεταξύ 1974-1999 υπήρξε μια στρατηγική ανάπτυξη του προϊόντος καθώς αγόρασε σταδιακά διάφορα πλοία (Μυτιλήνη, όμηρος, Θεόφιλος) ενώ δημιούργησε νέες γραμμές πέραν της αρχικής Μυτιλήνης – Χίου πάντα όμως με άξονα τη Λέσβο όπου και είχε το μονοπώλιο στη μεταφορά επιβατών από τη θάλασσα. Επίσης προχώρησε σε κάθετη ολοκλήρωση με την ίδρυση των ναυτικών πρακτορείων στον Πειραιά.

Η στρατηγική αυτή παροχή της εξασφάλιζε χαμηλό επίπεδο κινδύνου και γνωστές ανταγωνιστικές συνθήκες (μόνο από Ολυμπιακή Αεροπορία) ωστόσο δεν της επέτρεπε σημαντική ανάπτυξη των πωλήσεων και των κερδών ούτε ευκαιρίες για επενδύσεις. Αντίθετα με την επερχόμενη απελευθέρωση της αγοράς και τις νέες ρυθμίσεις που διευκολύνουν την έκδοση αδειών σκοπιμότητας για νέες γραμμές η ΝΕΛ κινείται στα πλαίσια μιας στρατηγικής για νέες γραμμές της αγοράς της και των προϊόντων της.

6.2 Η στρατηγική της ΝΕΛ για τον 21^ο αιώνα

6.2.1 Η προοπτική του κλάδου

Η Ελληνική ακτοπλοΐα αντιμετώπισε πολλές αλλαγές την τελευταία δεκαετία με αποτέλεσμα πολλές «παραδοσιακές» επιχειρήσεις να κλείνουν ή να συρρικνωθούν εξαιτίας της αδυναμίας τους να εκσυγχρονίσουν το στόλο τους και να γίνουν ανταγωνιστικές. Παράλληλα οι εταιρείες που παρέμειναν στην αγορά στράφηκαν στην μετοχική τους βάση προκειμένου αυτή να χρηματοδοτήσει την ανάπτυξη τους επικεντρώνοντας δυο σημεία:

A) να εξασφαλίσουν την θέση τους στην εσωτερική αγορά προσφέροντας βελτιωμένες υπηρεσίες δια μέσω της αγοράς και εισαγωγής

νέων πλοίων είτε καινούργιων είτε μεταχειρισμένων, πάντως κατάλληλων. Η δεύτερη περίπτωση (αγοράς μεταχειρισμένου πλοίου) παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί άμεσα ενώ στη περίπτωση αγοράς ενός νέου πλοίου απαιτείται αναλυτική διαδικασία λήψης των αποφάσεων, χρησιμοποίηση εμπειρών συμβούλων και το λιγότερο 18 μήνες για την παραλαβή του.

B) να αναπτύξει τις δραστηριότητες τους σε νέες αγορές. Για τις ελληνικές εταιρείες αυτό έχει δυο όψεις. Η πρώτη ήταν η εκμετάλλευση της αγοράς Ελλάδας-Ιταλίας που απολαμβάνει τον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η δεύτερη αφορά την εσωτερική αγορά που εξακολουθεί να ρυθμίζεται. Προκειμένου λοιπόν να υπερβούν τα γραφειοκρατικά εμπόδια οι μεγάλες επιχειρήσεις επιδόθηκαν σε ένα 'κυνήγι» εξαγοράς των μικρότερων εταιρειών ώστε να αυξήσουν τα μερίδια αγορά τους. Η δραστηριότητα αυτή έφτασε στο απόγειο της μέσα στο 1999 με την ολοκλήρωση πολλών σημαντικών εξαγορών.

Επιπλέον μέσω της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών σημειώθηκαν σημαντικές οικονομίες κλίμακος καθώς στο αναμενόμενο περιβάλλον ελεύθερου ανταγωνισμού η αποδοτικότητα (και άρα η συρρίκνωση του κόστους) παίζει πολύ σημαντικό ρόλο και αποτελεί παράγοντα καθορισμού τη βιωσιμότητας.

6.3 Η ΑΝΤΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΕΛ ΣΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Βάση των παραπάνω η εταιρεία διαμόρφωσε μια εύστοχη και ανάλογη στρατηγική ανάπτυξη και αντέδρασε με δραστικές κινήσεις προς όλες τις κατευθύνσεις. Οι στόχοι της μαζί με τις αντίστοιχες ενέργειες για την επίτευξη τους είναι:

Στόχος

Ενέργειες

1. Βελτίωση των υπηρεσιών (εντός και εκτός των πλοίων)

1. Παραγγελία νέου ταχύπλοου πλοίου για να εξυπηρετήσει τη βασική της γραμμή (Πειραιάς – Χίος – Μυτιλήνη)
2. Εξαγορά του οχηματαγωγού επιβατηγού πλοίου ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ για αντικατάσταση του ΡΑΦΗΝΑ και ικανοποίηση της ζήτησης που έχει αυξηθεί
3. Αναβάθμιση και διεύρυνση του συστήματος κρατήσεων on-line μέσω Internet

2. Διείσδυση σε νέες αγορές

Κυκλάδες / Σποράδες

1. Απόκτηση αδειών σκοπιμότητας
2. Παραγγελία δυο νέων ταχύπλοων πλοίων που θα εξυπηρετούν τις νέες γραμμές.

Δωδεκάνησα

1. Εξαγορά του εξουσιαστικού μεριδίου των μετοχών της GA Ferries (6 πλοία)

Ιταλία

1. Εξαγορά του εξουσιαστικού μεριδίου μετοχών στην Med Link Lines (3 πλοία)

3. Διεύρυνση της πελατείας και ευελιξία στην χρησιμοποίηση στόλου της

1. Απασχόληση ενός στόλου συμβατικών πλοίων και 3 του νέων
2. Επαναφορά παλαιών πλοίων (35 χρόνων) σε μη ελεγχόμενες / ελεύθερες αγορές.

**4. Στρατηγική Συμμαχίας στα
Δωδεκάνησα τη Κρήτη και την
Ιταλία / Οικονομίες Κλίμακος**

1. Συνεργασία με την ANEK Lines

Ειδικότερα όσον αφορά τη συνεργασία με την ANEK θεωρείται πετυχημένη εφόσον εναρμονίζεται σε θέματα επιχειρησιακής κουλτούρας, ήθους και μελλοντικών σχεδίων και οι δυο εταιρείες έχουν ευρεία πολυμετοχική βάση ιδρυμένες από τοπικές επιχειρηματικές κοινότητες.

Η συνεργασία της NEΛ με την ANEK θα συμπεριλάβει πολλές δραστηριότητες από την προμήθεια καυσίμων έως την υιοθέτηση κοινής πολιτικής απέναντι στην αγορά που εξυπηρετούν και τους μελλοντικούς στόχους για εξάπλωση των δραστηριοτήτων τους. Πέραν αυτού να δημιουργήσει συνεργείες όπως επέκταση δικτύου πωλήσεων, καλύτερη διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων δηλαδή καλύτερες επιλογές στελεχών και δυναμικού, υψηλότερο επίπεδο παροχής υπηρεσιών τόσο μέσα στα πλαίσια όσο και στη ξηρά καθώς και άλλες ανάλογες δράσεις.

Η εφαρμογή των παραπάνω στρατηγικών πιστεύεται ότι θα εξασφαλίσει τη δυναμική παρουσία της NEΛ στο Αιγαίο.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις η NEΛ με τις νέες άδειες θα διεισδύσει σε μια αγορά διπλάσια αυτής που εξυπηρετούσε έως σήμερα και θα εδραιώσει τη θέση της ανάμεσα στις επιχειρήσεις ηγέτες της Ελληνικής Αγοράς μαζί με την ANEK την MINOAN και την ATTICA.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ICAP Εταιρία Μελετών και Έρευνας Αγοράς , "Κλαδική Μελέτη Ελληνικής Ακτοπλοΐας" , Νοέμβριος 2000
2. J. Van Horne, Financial Management and Policy, New Jersey, 1995 σελ. 34
3. D. Frevhting , Practical Tourism Forecasting, Butterworth Heinemann Press, 1996, σελ. 139
4. Α. Νικολάου , Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα , 1999, σελ. 88
5. Ν. Νιάρχου, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, 1998, σελ. 109
6. Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, Ενημερωτικό δελτίο ΝΕΛ ΑΕ, Ιούνιος 1999

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Π. Ευθύμογλου, Επιχειρησιακή Στρατηγική, Εκδόσεις Ευθύμογλου, Θεσσαλονίκη, 1990
2. Β. Σαρσέντης, Επιχειρησιακή Πολιτική και Στρατηγική, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα, 1996
3. Α. Νικολάου, Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα, 1999
4. Ν. Νιάρχου, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, 1998

ΞΕΝΗ

1. D. Aaker, Strategic Marketing Management, Maryland Book Exchange Press, 1995
2. A. Hax – N. Majluf, The Strategy concept and process, a pragmatic approach, Prentice Hall Press, 1996
3. D. Frevhting, Practical Tourism Forecasting, Butterworth Heinemann Press, 1996
4. J. Van Horne, Financial Management and Policy, New Jersey, 1995
5. M. Porter, Competitive Strategy, The Free Press, New York 1980
6. P. Wickman, Strategic Entrepreneurship, Pitman Publishing, 1998
7. D. Hunger and T. Wheelen, Strategic Management, Prentice Hall, 7th Edition, 2000
8. M. Johnson and K. Scholes, Exploring Corporate Strategy, Prentice Hall, 6th Edition, 1999
9. F. David, Strategic Management, Prentice Hall, 7th Edition, 1999
10. P. Peter and Certo S., Strategic Management, McGraw-Hill, 4th Edition, 1999
11. A. Hax, Planning Strategies that Work, Oxford University Press, 1987
12. G. Dess and Miller A., Strategic Management, McGraw-Hill 2nd Edition 1996

13. Hill – Jones, Strategic Management, Houghton Mifflin College, 1995

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΙΡΕΙΑ : 3038300 ANEZ A.E.

ΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	1,258,871	1,242,456	1,313,703
ΥΠΗΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	1,608,628	1,517,421	1,512,483
ΣΤΡΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	9,285	143,363	143,362
ΣΤΙΟΝ ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	359,042	418,328	342,142
ΦΘΕΜΑΤΑ	69,252	42,110	40,171
ΑΙΤΗΣΕΙΣ	224,182	27,512	18,177
ΚΕΙΜΕΝΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	41,558	211,198	135,114
ΚΕΙΜΕΝΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,593,863	1,523,276	1,507,165
=====	=====	=====	=====
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
=====			
ΚΕΦΑΛΑΙΑ	983,633	974,447	968,094
ΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	276,000	276,000	276,000
ΠΟΣΕΜΑΤΙΚΑ	707,595	698,308	692,094
ΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	38	139	0
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ.& ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ	414,608	418,425	477,394
ΤΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	195,622	130,404	61,677
ΠΡΟΜ. ΠΑΝΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	18,134	14,175	6,059
ΕΠΙΣΤΑΜΑΤΑ ΠΑΝΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	161,777	102,694	33,948
ΑΙΤΗΣΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	15,711	13,535	21,670
ΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1,593,863	1,523,276	1,507,165
=====	=====	=====	=====

ΠΡΟΒΛΕΨΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΑΙΤΗΣΕΙΣ	656,508	668,185	588,932
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	471,070	507,891	424,410
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΕΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	84,076	76,506	104,711
ΚΕΡΑΟΣ	185,438	160,294	164,522
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	30,238	31,035	20,664
ΕΚΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	55,527	54,420	40,968
ΕΠΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΩΡΡΙΟ	160,149	136,909	144,218
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	4,862	0	0
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	10,356	33,336	29,309
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	154,655	103,573	114,909

ΠΡΟΣΟΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΠΟΣΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	15.72 %	10.63 %	11.87 %
ΠΟΣΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	11.06 %	7.44 %	7.95 %
ΕΠΙΩΡΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	28.25 %	23.99 %	27.94 %
ΕΠΙΩΡΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	22.52 %	14.81 %	18.85 %
ΠΛΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.11 :1	1.12 :1	1.10 :1
ΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.62 :1	0.56 :1	0.56 :1
ΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.71 X	2.15 X	3.14 X
Κ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	24 ΗΜ.	15 ΗΜ.	11 ΗΜ.
Κ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	14 ΗΜ.	10 ΗΜ.	5 ΗΜ.
ΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΣΕΜΑΤΩΝ	54 ΗΜ.	30 ΗΜ.	35 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 58621 A.N.E.M. A.E.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	177,493	181,715	217,030
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	388,018	364,378	358,889
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΕΒ.	30,380	30,380	30,380
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	240,905	213,043	172,239
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	24,861	14,272	0
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	45,712	10,330	11,381
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	248,066	206,317	228,411

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	158,479	130,798	128,659
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	30,535	30,535	30,535
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	32,616	33,557	36,843
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	95,328	66,706	61,281
ΜΕΣΟ.& ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ.& ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	0	15,338	28,188
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	89,587	60,181	71,564
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	5,760	60,181	0
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	49,718	0	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	34,109	0	71,564
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	248,066	206,317	228,411

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	241,871	181,936	155,894
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	1,020	1,182	49,489
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΕΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	27,862	40,937	13,537
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	240,851	180,754	106,405
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	4,007	1,800	235
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1,594	3,306	4,923
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	190,919	173,842	63,203
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	52,345	5,406	38,514
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3,725	3,725	3,725
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	390	346	56
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	55,680	8,785	42,183

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	35.13 %	6.72 %	32.79 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΛΕΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	35.13 %	6.01 %	26.89 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	99.58 %	99.35 %	68.25 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	22.65 %	4.78 %	27.02 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.89 :1	0.80 :1	0.72 :1
ΕΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.57 :1	0.58 :1	0.78 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.79 X	0.41 X	0.16 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	14 ΗΜ.	29 ΗΜ.	---
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	---	---	---
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3000021 ANENAYK A.E.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	1,250,805	1,270,994	1,345,386
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	1,472,057	1,467,465	1,465,509
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	32,807	739	739
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	254,074	197,225	120,877
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	15	15	15
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	11,000	0	0
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	711	14,122	11,574
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	136,160	217,214	149,117
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,398,676	1,502,330	1,506,077
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1,284,731	1,282,920	1,232,193
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	1,000,000	1,000,000	1,000,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	284,731	247,920	232,193
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0	35,000	0
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	52,311	112,677	176,646
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	61,634	106,733	97,238
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	0	0	59,341
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	0	0	5,995
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	0	0	30,000
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	61,634	106,733	1,902
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1,398,676	1,502,330	1,506,077
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	527,783	489,263	418,229
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	269,713	246,097	217,717
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	46,033	76,347	74,780
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	258,070	243,166	200,512
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	3,166	0	0
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	7,802	11,326	10,034
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	45,515	28,888	33,527
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	207,919	202,952	156,951
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	5,038	0	942
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	31,147	27,224	8,285
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	181,810	175,728	149,608

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	14.15 %	13.70 %	12.14 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΞΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	13.60 %	12.59 %	10.62 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	48.90 %	49.70 %	47.94 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	34.24 %	35.92 %	35.77 %
ΑΠΑΞΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.07 :1	1.10 :1	1.05 :1
ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.09 :1	0.17 :1	0.22 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2.40 X	2.17 X	1.65 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	---	---	10 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	---	---	10 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	15 ΗΜ.	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 229786 ΒΟΙΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	30/12/1998
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	368,567	383,505
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	402,873	397,581
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	0	9,604
ΜΕΙΟΝ ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	34,306	23,680
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	1,432	2,937
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	3,196	3,812
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	3,521	6,165
ΕΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	376,716	396,419
=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ		
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	305,111	346,529
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	310,000	310,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	1,826	1,826
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-6,715	34,703
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	990	1,140
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	70,615	48,750
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	10,000	0
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	26,250	38,247
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	18,600	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	15,765	10,503
ΕΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	376,716	396,419
=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	09/12/1997
	31/12/1999	30/12/1998
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	185,069	192,401
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	178,256	141,094
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΕΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	20,230	23,680
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	6,813	51,307
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	2,929	6,576
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	944	49
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	25,216	21,150
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-16,418	36,684
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,842	0
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	8,242	154
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	-22,818	36,530

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ		
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-7.48 %	10.54 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-7.45 %	10.51 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	3.68 %	26.67 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	-12.14 %	18.36 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.83 :1	0.91 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.23 :1	0.14 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.12 X	0.26 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	2 ΗΜ.	4 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	54 ΗΜ.	99 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	3 ΗΜ.	8 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3015600 Δ.Α.Ν.Ε. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	8,500,924	9,307,271	11,130,787
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	224,488	224,488	224,488
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	11,196,490	11,168,285	12,221,535
ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	1,125,549	1,093,479	1,068,382
ΜΕΙΟΝ ΕΥΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	5,084,405	4,217,568	3,422,163
ΜΑΚΡΟΠΡΩΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	3,652	3,437	3,395
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	1,035,150	1,035,150	1,035,150
ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΑ	181,932	288,164	297,768
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	19,446,442	4,990,786	4,905,132
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	578,878	26,013	10,043
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	28,708,176	14,612,234	16,343,730
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	14,680,712	-3,938,268	-981,686
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	16,859,830	4,649,575	4,649,575
ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΙΚΑ	7,133,978	1,748,438	1,569,812
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΕΥΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-9,313,096	-10,336,281	-7,201,073
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ	1,986,657	5,607,498	6,720,821
ΒΡΑΧΥΠΡΩΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	12,040,807	12,943,004	10,604,595
ΟΦΕΙΛΑΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	6,233,216	7,556,271	5,662,709
ΓΡΑΜ. ΠΑΝΩΡΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	2,431,964	2,016,546	1,886,199
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΑΝΩΡΤ./ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	0	186,863	194,428
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ/ΕΤΑΙΡΩΝ	1,579,484	87,556	346,323
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,796,143	3,095,768	2,514,936
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	28,708,176	14,612,234	16,343,730
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	5,373,271	3,764,557	6,414,402
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	5,427,795	3,665,958	6,551,372
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	668,359	723,116	704,940
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	-54,524	98,599	-136,970
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	36,319	441,308	596,723
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1,129,615	1,581,508	991,273
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,475,545	1,791,482	1,650,994
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-2,623,365	-2,833,083	-2,182,514
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,496,062	146,820	61,995
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3,961,506	226,970	- 6,269,990
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	200,270	221,975	213,677
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	-5,289,079	-3,135,208	-8,604,186

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-36.03 %	---	---
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΛΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-31.73 %	---	---
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	---	2.62 %	---
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	-97.77 %	-74.54 %	-122.72 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	2.23 :1	0.20 :1	0.57 :1
ΕΧΘΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.96 :1	---	---
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.68 X	0.41 X	0.49 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	274 ΗΜ.	271 ΗΜ.	138 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	164 ΗΜ.	201 ΗΜ.	105 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΩΝ	12 ΗΜ.	29 ΗΜ.	17 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3017100 ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΛΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	709,461	641,822	676,562
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	600,354	650,648	658,797
ΜΕΙΟΝ ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	47,000	52,491	10,000
ΕΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	156,107	43,665	27,765
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	545,711	239,842	561,060
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	63,595	40,547	38,500
ΕΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,318,767	922,211	1,276,122

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	392,723	352,599	318,571
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	384,625	384,625	384,625
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	8,098	7,655	7,655
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0	-39,681	-73,709
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	483,256	483,256	619,401
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	442,788	86,356	338,150
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	54,566	0	284,625
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	3,990	86,356	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	384,232	0	53,525
ΕΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1,318,767	922,211	1,276,122

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1998	01/01/1997	01/01/1996
	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	227,213	240,969	286,843
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	0	0	38,119
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	136,100	154,450	203,822
ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	91,113	86,519	44,902
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	0	12,491	0
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	47,000	40,000	10,000
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	44,113	34,028	34,902

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	11.23 %	9.65 %	10.96 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	5.04 %	4.07 %	3.72 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	---	---	---
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	---	---	---
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.58 :1	1.40 :1	1.45 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2.36 :1	1.62 :1	3.01 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.38 X	3.25 X	1.77 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	---	---	---
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	---	---	---
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 208617 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	146,318,089	95,208,821	41,955,279
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	105,655,465	96,953,379	43,162,896
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	2,010,875	1,663,266	435,001
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	5,380,547	3,409,931	1,644,725
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,544	2,107	2,107
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	44,030,752	0	0
ΑΠΘΕΜΑΤΑ	379,839	257,805	171,150
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	5,219,172	4,727,411	3,240,669
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	40,698,306	24,591,535	10,704,060
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	192,615,406	124,785,572	56,071,158

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	129,655,304	57,106,736	30,800,830
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	10,417,368	7,568,640	3,153,600
ΑΠΘΘΕΜΑΤΙΚΑ	112,946,389	47,359,861	26,929,978
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	6,291,547	2,178,235	717,252
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	52,202,994	56,946,527	19,982,774
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	10,757,108	10,732,309	5,287,554
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	4,870,086	4,799,136	1,851,990
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	1,269,767	1,034,206	629,950
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	3,145,420	2,271,281	1,585,252
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	1,471,835	2,627,686	1,220,362
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	192,615,406	124,785,572	56,071,158

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	29,589,590	26,802,228	16,285,908
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	13,934,881	11,951,684	6,577,531
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1,939,409	1,618,622	622,492
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	15,654,709	14,850,544	9,708,377
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΞΟΔΑ	1,194,228	2,178,781	519,797
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	2,056,218	2,237,660	1,075,736
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	6,027,937	5,373,805	4,004,020
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	8,764,782	9,417,860	5,148,418
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	613,212	109,525	329,418
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	266,380	460,510	209,406
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	9,111,614	9,066,875	5,268,430

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	7.03 %	15.88 %	17.10 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	5.01 %	7.95 %	10.37 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	52.91 %	55.41 %	59.61 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	29.60 %	31.29 %	31.35 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.78 :1	1.20 :1	1.21 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.49 :1	1.19 :1	0.82 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	4.30 X	2.76 X	2.67 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΤΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	54 ΗΜ.	55 ΗΜ.	62 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΟΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	33 ΗΜ.	32 ΗΜ.	35 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΘΘΕΜΑΤΩΝ	10 ΗΜ.	8 ΗΜ.	9 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 14096 ΘΕΟΛΟΓΟΣ, Π., ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	2,284	2,761	2,761
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	0	53,385	53,385
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	0	50,624	50,624
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2,284	0	0
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	15	0	8,077
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	457,906	37,397	46,110
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	460,205	40,158	56,948
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	6,306	6,306	6,306
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	200	200	200
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	6,106	6,106	6,106
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	453,899	33,852	50,642
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	453,899	25,939	41,558
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	0	7,913	9,084
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	460,205	40,158	56,948
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	46,246	152,321	158,263
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	42,605	120,568	115,435
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	3,641	31,753	42,828
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΞΟΔΑ	458,023	0	0
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	1,755	5,814	5,177
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	459,909	25,939	37,651
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	6,010	0	5
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	453,899	25,939	37,646

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	7197.89 %	411.34 %	596.99 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΛΑΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	7197.89 %	411.34 %	596.99 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	7.87 %	20.85 %	27.06 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	90.01 %	17.03 %	23.79 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	---	2.28 :1	2.28 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	71.98 :1	5.37 :1	8.03 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑ	1.01 X	1.10 X	1.07 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	---	---	19 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	---	---	---
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 207197 ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	7,205,176	2,401,800	2,455,093
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	7,490,569	2,464,078	2,348,849
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	306,768	202,421	175,637
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	593,731	266,379	70,873
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,570	1,680	1,480
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	129,168	69,350	67,772
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	444,420	205,250	243,413
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	41,613	26,178	22,941
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	7,820,377	2,702,578	2,789,219
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	6,529,475	1,621,648	1,566,622
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	3,025,684	1,512,842	1,512,842
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	3,426,684	10,168	5,071
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	77,107	98,638	48,709
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	6,703	501,926	641,601
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	1,284,199	579,004	580,996
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	672,562	182,082	244,751
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	401,363	224,587	218,987
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	17,977	45,385	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	192,297	126,950	117,258
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	7,820,377	2,702,578	2,789,219
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	2,845,237	1,919,760	1,734,425
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	2,371,792	1,377,127	1,227,961
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	285,935	158,371	46,480
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	473,445	542,633	506,464
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΞΟΔΑ	87,122	2,032	1,334
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	70,482	96,005	104,709
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	370,677	290,058	270,514
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	119,408	158,602	132,575
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	10,766	13,089	8,511
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	72,347	69,642	55,917
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	1,544	0
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	57,827	100,505	85,169

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	0.89 %	6.20 %	5.44 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	0.88 %	4.73 %	3.86 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	16.64 %	28.27 %	29.20 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	1.97 %	5.23 %	4.91 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.91 :1	0.88 :1	0.90 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.20 :1	0.67 :1	0.78 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.48 X	0.52 X	0.58 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	56 ΗΜ.	36 ΗΜ.	45 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΩΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	62 ΗΜ.	60 ΗΜ.	65 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	20 ΗΜ.	18 ΗΜ.	20 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 31523 MINQAN FLYING DOLPHINS A.N.E.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	126,274,439	288	1,867
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	124,819,600	3,190	5,190
ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	3,068,327	360	0
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	1,624,582	3,262	3,323
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	11,094	0	0
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	91,718	673	673
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	27,110,195	3,030,288	43,540
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	33,997,353	6,439	1,898
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	187,473,705	3,037,688	47,978
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	167,981,509	3,016,761	15,024
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	77,615,000	3,010,000	10,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	90,360,371	623	451
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	6,138	6,138	4,573
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	12,113,965	0	0
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	7,378,231	20,927	32,954
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	3,859,077	0	0
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	711,379	7,836	9,315
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ/ΕΤΑΙΡΩΝ	1,500,000	0	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,307,775	13,091	23,639
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	187,473,705	3,037,688	47,978
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	8,684,105	202,061	160,427
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	6,978,396	41,824	87,641
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1,409,577	0	0
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	1,705,709	160,237	72,786
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	386,234	0	0
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	636,062	74	0
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,904,586	151,674	63,264
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-448,705	8,489	9,522
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3,994,209	510	246
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,149,255	3,565	2,915
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	2,607	313
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	2,396,249	2,827	6,540

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	1.43 %	0.09 %	43.53 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	1.33 %	0.09 %	43.53 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	19.64 %	79.30 %	45.37 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	26.42 %	1.40 %	4.08 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.43 :1	10474.86 :1	8.05 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.12 :1	0.01 :1	2.19 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	8.29 X	145.14 X	1.40 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	422 ΗΜ.	51 ΗΜ.	99 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΟΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	37 ΗΜ.	68 ΗΜ.	39 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	5 ΗΜ.	6 ΗΜ.	3 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3038400 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΘΑΛΟΥ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	1,807,091	1,317,844	1,432,341
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	9,430	9,430	9,430
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2,409,908	1,840,123	1,838,867
ΔΕΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	69,318	56,898	56,799
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	832,483	770,175	709,784
ΜΑΚΡΟΠΡΩΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	418	5,418	5,418
ΕΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	150,500	176,150	231,611
ΑΠΘΘΕΜΑΤΑ	64,588	56,108	55,964
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	108,667	380,084	152,978
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	92,752	95,834	71,822
ΕΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2,073,098	1,849,870	1,713,105

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1,746,585	1,555,564	1,443,695
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	700,999	700,999	690,639
ΑΠΘΘΕΜΑΤΙΚΑ	1,041,499	853,762	752,716
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	4,087	803	340
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	19,810	18,456	17,273
ΒΡΑΧΥΠΡΩΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	306,703	275,850	252,137
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	130,599	20,737	20,821
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	123,086	192,174	187,121
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ/ΕΤΑΙΡΩΝ	0	3,931	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	53,018	59,008	44,195
ΕΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	2,073,098	1,849,870	1,713,105

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	891,160	936,922	860,719
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	544,262	541,967	573,402
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	62,309	60,458	61,325
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	346,898	394,955	287,317
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΔΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	41,939	30,534	35,933
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	550	405	7,465
ΛΟΙΠΑ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	76,562	64,449	59,263
ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	311,725	360,635	256,522
ΜΗ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	18,897	32,059	22,246
ΜΗ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	32,278	100,985	56,555
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	298,344	291,709	222,213

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	17.08 %	18.75 %	15.39 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	16.89 %	18.53 %	15.21 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	38.93 %	42.15 %	33.38 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	31.97 %	30.15 %	24.78 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.07 :1	1.39 :1	1.22 :1
ΕΧΕΕΝ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.19 :1	0.19 :1	0.19 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.87 X	1.93 X	1.11 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	2 ΗΜ.	1 ΗΜ.	2 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	88 ΗΜ.	14 ΗΜ.	13 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗ ΑΠΘΘΕΜΑΤΩΝ	43 ΗΜ.	38 ΗΜ.	36 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3035500 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	155,974,596	102,168,798	66,761,989
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	447,919	403,283	308,283
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	123,443,437	114,636,037	81,983,412
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	8,629,100	3,506,327	543,747
ΜΕΙΟΝ ΕΥΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	19,241,955	20,128,790	19,658,094
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2,545	3,511	4,711
ΕΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	42,693,550	3,748,430	3,579,930
ΑΠΘΕΜΑΤΑ	1,214,942	1,182,515	1,123,476
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	24,196,507	7,508,690	4,335,898
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	35,674,648	3,194,150	1,545,758
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	217,060,693	114,054,153	73,767,121

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	137,866,903	49,525,320	28,943,251
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	39,895,875	17,731,500	14,008,050
ΑΠΘΕΜΑΤΙΚΑ	97,265,521	31,168,433	14,472,172
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΕΥΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	705,507	625,387	463,029
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	54,649,715	48,477,028	32,531,841
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	24,544,075	16,051,805	12,292,029
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	13,026,049	7,032,575	5,949,217
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	1,908,464	1,217,342	1,359,111
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	5,544,770	737,204	3,905,383
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ/ΕΤΑΙΡΩΝ	2,333,303	4,907,182	0
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,731,489	2,157,502	1,078,318
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	217,060,693	114,054,153	73,767,121

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	46,314,494	43,233,733	34,560,264
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	28,228,174	24,580,574	22,531,633
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	3,381,167	2,509,263	2,293,184
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	18,086,320	18,653,159	12,028,631
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	645,088	375,983	272,006
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	2,813,467	2,424,219	771,894
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	9,214,904	7,756,618	5,980,227
ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	6,703,037	8,848,305	5,548,516
ΜΗ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	13,096,131	2,712,774	1,956,482
ΜΗ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3,019,663	1,423,385	752,760
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	16,779,505	10,137,694	6,752,238

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	12.17 %	20.47 %	23.33 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	8.72 %	10.34 %	10.98 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	39.05 %	43.14 %	34.80 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	35.73 %	23.25 %	19.39 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.70 :1	1.00 :1	0.97 :1
ΕΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.57 :1	1.30 :1	1.55 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑ	2.49 X	0.74 X	0.57 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	44 ΗΜ.	59 ΗΜ.	42 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	25 ΗΜ.	18 ΗΜ.	22 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΘΕΜΑΤΩΝ	16 ΗΜ.	18 ΗΜ.	18 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3036800 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΒΑΛΑΣ ΝΕΚ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	77,150	83,748	389,580
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	431,191	427,278	719,159
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	354,041	343,530	329,579
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	510,566	586,793	65,345
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	536	710	1,784
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	588,252	671,251	456,709
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	495,874	490,117	364,184
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	240,000	240,000	120,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	255,825	250,085	244,139
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	49	32	45
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	92,378	181,134	92,525
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	40,632	56,978	43,950
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	32,288	114,877	17,392
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	19,458	9,279	31,183
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	588,252	671,251	456,709
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	435,655	449,578	413,619
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	353,592	299,216	346,817
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	10,510	13,951	40,421
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	82,063	150,362	66,802
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	2,230	4,800	1,665
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	49,496	36,734	22,328
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	34,797	118,428	46,139
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	0	606	6,761
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	0	101	8,021
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	34,797	118,933	44,879

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	7.02 %	24.27 %	12.32 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	7.02 %	24.27 %	12.32 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	18.84 %	33.45 %	16.15 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	7.95 %	26.17 %	10.81 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	6.43 :1	5.85 :1	0.93 :1
ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.19 :1	0.37 :1	0.25 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	5.53 X	3.24 X	0.73 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	428 ΗΜ.	476 ΗΜ.	58 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	42 ΗΜ.	70 ΗΜ.	46 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 57100 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	434,294	441,927	454,076
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	475,316	469,136	467,893
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	39,084	39,084	39,084
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	80,106	66,293	52,901
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	128,413	84,760	97,016
ΓΑΜΒΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	343	7,717	10,710
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	563,050	534,404	561,802
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	180,083	176,730	86,701
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	150,000	96,000	96,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	251,926	322,653	304,153
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-221,843	-241,923	-313,452
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	237,287	252,383	245,603
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	145,680	105,291	229,498
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	113,357	66,717	59,367
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	32,323	38,574	170,131
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	563,050	534,404	561,802
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	364,368	370,636	313,538
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	292,714	258,603	220,634
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	13,812	13,392	0
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	71,654	112,033	92,904
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	12,945	28,008	45,967
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	45,270	49,202	36,357
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	13,439	34,823	10,580
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	16,947	52,103	1,519
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	10,305	15,397	4,453
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	20,081	71,529	7,646

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	11.15 %	40.47 %	8.82 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΕΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	4.81 %	16.67 %	2.30 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	19.67 %	30.23 %	29.63 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	5.51 %	19.30 %	2.44 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.96 :1	0.97 :1	0.73 :1
ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2.13 :1	2.02 :1	5.48 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.88 X	0.88 X	0.47 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	94 ΗΜ.	77 ΗΜ.	62 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	141 ΗΜ.	94 ΗΜ.	98 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3038500 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ (Α.Ν.Ε.Κ.) Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	76,847,835	36,010,625	35,959,010
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	139,366	139,366	139,366
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	73,347,932	46,024,896	45,834,575
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	10,574,342	3,020,936	412,647
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	16,394,300	13,181,229	10,434,014
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	5,940	6,656	6,436
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	9,174,555	0	0
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	1,757,426	2,018,562	1,874,899
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	10,816,113	6,354,293	5,868,650
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	6,063,917	19,141,715	315,094
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	95,485,291	63,525,195	44,017,653
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49,491,128	38,798,744	19,224,011
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	18,634,520	15,459,882	9,814,306
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	30,856,608	23,338,862	9,409,705
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	35,403,737	13,272,054	14,853,847
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10,590,426	11,454,397	9,939,795
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	5,986,435	4,731,658	4,039,984
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	3,132,911	2,365,586	1,722,440
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ΚΕΡΑΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	279,629	3,586,743	3,076,476
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,191,451	770,410	1,100,895
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	95,485,291	63,525,195	44,017,653
=====	=====	=====	=====
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ			
	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	33,848,713	30,343,665	26,815,057
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	23,633,010	19,138,442	17,624,816
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1,133,088	1,119,592	1,287,024
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	10,215,703	11,205,223	9,190,241
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	1,523,981	256,770	216,830
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1,817,678	4,387,761	1,161,067
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	4,867,972	1,199,928	4,242,234
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	5,054,034	5,874,304	4,003,770
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,358,656	335,839	362,638
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	544,312	603,079	553,721
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1,388,217	551,816	0
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	4,480,161	5,055,248	3,812,687
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	9.05 %	13.03 %	19.83 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	5.28 %	9.71 %	11.19 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	30.18 %	36.93 %	34.27 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	12.67 %	16.52 %	14.10 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.25 :1	1.45 :1	0.95 :1
ΕΣΧΕΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.93 :1	0.64 :1	1.29 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.76 X	2.40 X	0.81 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	101 ΗΜ.	76 ΗΜ.	79 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	48 ΗΜ.	45 ΗΜ.	36 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	27 ΗΜ.	38 ΗΜ.	39 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3038700 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.

	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	30,475,651	15,474,562	12,077,977
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	27,418	27,418	27,418
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	32,403,544	17,937,919	14,627,952
ΑΞΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	4,498,302	2,592,137	1,872,233
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	6,457,393	5,385,585	4,453,263
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	3,780	302,673	3,637
ΑΠΘΕΣΜΑΤΑ	189,208	144,395	143,170
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2,831,957	2,319,547	2,139,280
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	7,312,554	219,650	235,816
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	40,809,370	18,158,154	14,596,243
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	24,739,995	7,317,859	6,825,202
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	6,255,494	2,176,996	1,451,331
ΑΠΘΘΕΜΑΤΙΚΑ	17,617,267	4,197,057	4,426,138
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	867,234	943,806	947,733
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ	10,869,986	7,436,078	5,176,148
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	5,199,389	3,404,217	2,594,893
ΦΘΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	2,181,314	920,842	823,337
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	1,157,721	914,709	646,301
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	802,147	657,055	651,188
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1,058,207	911,611	474,067
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	40,809,370	18,158,154	14,596,243
=====	=====	=====	=====

	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ			
-----	-----	-----	-----
31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997	
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	10,126,770	9,052,274	8,084,859
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	7,897,004	6,576,704	6,108,055
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	536,542	532,526	698,404
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	2,229,766	2,475,570	1,976,804
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	814,453	494,502	461,844
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	487,085	503,196	460,488
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,169,967	1,002,166	881,050
ΑΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	1,387,167	1,464,710	1,097,110
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	326,754	115,920	51,476
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	108,014	132,020	56,440
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	535,334	399,797	235,557
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	1,070,573	1,048,813	856,589

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	4.33 %	14.33 %	12.55 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΛΑΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	3.01 %	7.11 %	7.14 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	22.02 %	27.35 %	24.45 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	9.78 %	10.99 %	10.02 %
ΑΠΛΑΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.17 :1	0.97 :1	0.99 :1
ΕΧΘΕΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.65 :1	1.48 :1	1.14 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΟΤΗΤΑ	1.99 X	0.79 X	0.97 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	86 ΗΜ.	72 ΗΜ.	22 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	54 ΗΜ.	51 ΗΜ.	39 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗ ΑΠΘΘΕΜΑΤΩΝ	9 ΗΜ.	8 ΗΜ.	9 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΤΑΙΡΕΙΑ : 24219 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΗΣ Α.Ε.

ΠΕΡΙΓΡΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	477,662	471,858	383,916
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	723,202	680,647	559,371
ΑΕΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	7,436	6,353	130
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	257,506	218,432	178,905
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	890	290	320
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	3,640	3,000	3,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	4,692	5,727	3,766
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	89,858	390,535	65,771
ΓΑΜΒΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	61,374	22,953	30,970
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	633,586	891,073	484,423

ΠΙΣΤΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	534,773	776,541	409,035
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	185,443	260,523	86,841
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	348,898	514,898	321,968
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	432	1,120	226
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ	273	273	273
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	98,540	114,259	75,115
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	11,992	24	20
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	27,332	65,713	27,567
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	39,234	31,270	45,158
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	19,982	17,252	2,370
ΣΥΝΟΛΟ ΠΙΣΤΗΤΙΚΟΥ	633,586	891,073	484,423

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	451,246	447,067	398,308
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	103,703	85,168	74,388
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	39,073	39,528	28,515
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	347,543	361,899	323,920
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	14,974	7,748	20,997
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	4,031	2,083	435
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	312,645	290,017	277,372
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	45,841	77,547	67,110
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	156	1	1,269
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	12,004	650	230
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	33,993	76,898	68,149

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	6.36 %	9.90 %	16.66 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	6.35 %	9.90 %	16.65 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	77.02 %	80.95 %	81.32 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	7.29 %	16.91 %	16.25 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.13 :1	1.66 :1	1.08 :1
ΕΣΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.18 :1	0.15 :1	0.18 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.58 X	3.67 X	1.34 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	70 ΗΜ.	68 ΗΜ.	57 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΩΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	96 ΗΜ.	282 ΗΜ.	135 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	17 ΗΜ.	25 ΗΜ.	18 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 43379 ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	2,802,103	620,875	505,600
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2,828,507	686,688	561,046
ΑΕΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	100,246	29,917	9,917
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	127,150	96,230	65,363
ΜΑΚΡΟΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	500	500	0
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	4,469	3,498	4,452
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	74,291	64,923	26,289
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	2,951	13,708	1,800
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2,883,814	703,004	538,141
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1,089,257	463,409	325,519
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	809,040	421,740	421,740
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	573,008	177,763	4,628
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-292,791	-136,094	-100,849
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΗΨΕΙΣ	1,051,810	114,852	133,492
ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	742,747	124,743	79,130
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ. ΔΑΝΕΙΩΝ	48,476	33,869	0
ΓΡΑΜ. ΠΑΝΩΡΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	619,351	61,762	57,214
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	74,920	29,112	21,916
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	2,883,814	703,004	538,141
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	319,993	326,788	264,576
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	344,750	281,102	298,428
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΕΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	31,416	30,867	29,063
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	-24,757	45,686	-33,852
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	3,163	0	2
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	69,095	38,411	31,343
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	50,334	36,785	26,138
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-141,023	-29,510	-91,331
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	11,719	2	0
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	27,392	5,737	23
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΒΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	-156,696	-35,245	-91,354

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-14.39 %	-7.61 %	-28.06 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	-7.32 %	-6.09 %	-19.90 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	---	13.98 %	---
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	-48.49 %	-10.79 %	-34.53 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.76 :1	0.93 :1	0.91 :1
ΕΧΣΕΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1.65 :1	0.52 :1	0.65 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.11 X	0.66 X	0.41 X
Μ.Ο. ΠΡΟΒΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	51 ΗΜ.	64 ΗΜ.	36 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΒ.ΕΣΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	656 ΗΜ.	80 ΗΜ.	70 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	5 ΗΜ.	5 ΗΜ.	5 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΒΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 37245 ΠΟΡΘΕΙΑ ΡΙΟΥ-ΠΑΤΡΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	2,441	4,765	8,190
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	65,900	64,799	64,800
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	63,459	60,034	56,610
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,300	1,200	700
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	96,272	93,188	75,849
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	100,013	99,153	84,739
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΓΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	9,238	8,241	8,241
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	4,900	4,900	4,900
ΑΠΟΣΘΜΑΤΙΚΑ	3,341	3,341	3,341
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	997	0	0
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	90,775	90,912	76,498
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	1,616	1,291	0
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	84,000	85,862	72,318
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	5,159	3,759	4,180
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	100,013	99,153	84,739
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1998	01/01/1997	01/01/1996
-----	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	199,932	186,247	165,109
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	110,782	97,963	90,532
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	3,425	3,425	3,395
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	89,150	88,284	74,577
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	3,559	1,934	1,792
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	85,591	86,350	72,785
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	593	488	490
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	84,998	85,862	72,295

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	920.09 %	1041.89 %	877.26 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	920.09 %	1041.89 %	877.26 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	44.59 %	47.40 %	45.17 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	42.51 %	46.10 %	43.79 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	3.78 :1	1.73 :1	1.01 :1
ΕΧΘΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	9.83 :1	11.03 :1	9.28 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.07 X	1.04 X	1.00 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	2 ΗΜ.	2 ΗΜ.	2 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	5 ΗΜ.	5 ΗΜ.	---
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΣΘΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 30120 ΠΕΓΥΜΝΙΑΚΗ ΝΑΥΤ. ΤΟΥΡ. CRETAN FERRIES A.E.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	8,088,376	8,309,329	8,343,697
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	8,138,379	8,298,065	8,275,446
ΛΕΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	1,832,895	1,651,549	1,298,639
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	1,884,054	1,642,474	1,232,697
ΜΑΚΡΟΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,156	2,189	2,309
ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΑ	209,269	213,586	165,785
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	793,853	872,782	844,902
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	260,865	288,601	154,009
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	9,352,363	9,684,298	9,508,393
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	5,060,585	4,734,956	4,660,896
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	3,147,000	3,147,000	3,147,000
ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΙΚΑ	1,913,585	1,587,956	1,431,905
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΝ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	0	0	81,991
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	1,885,164	2,548,704	2,836,084
ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	2,406,614	2,400,638	2,011,413
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	1,385,792	1,639,353	1,201,287
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	278,334	279,651	506,592
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	387,417	161,128	55,616
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	355,071	320,506	247,918
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	9,352,363	9,684,298	9,508,393
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1998	01/01/1997	01/01/1996
-----	31/12/1998	31/12/1997	31/12/1996
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	3,897,163	3,569,862	3,350,224
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	2,600,841	2,615,133	2,499,719
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	121,093	180,764	76,608
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	1,296,322	954,729	850,505
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	72,444	57,866	45,314
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	325,342	333,544	322,797
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	377,251	344,188	314,158
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	666,173	334,863	258,864
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	482,078	155,749	44,135
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	149,791	57,415	40,218
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	269,768	232,357	176,474
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	728,692	200,840	86,307

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	14.40 %	4.24 %	1.85 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	10.49 %	2.76 %	1.15 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	33.26 %	26.74 %	25.39 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	18.36 %	5.54 %	2.54 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	0.86 :1	0.88 :1	0.90 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.85 :1	1.05 :1	1.04 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0.53 X	0.57 X	0.58 X
Μ.Ο. ΠΡΟΒΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	59 ΗΜ.	60 ΗΜ.	61 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΦ.ΕΞΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	39 ΗΜ.	39 ΗΜ.	74 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΣΘΕΜΑΤΩΝ	29 ΗΜ.	30 ΗΜ.	24 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 24230 ΕΑΟΣ Α.Ν.Ε.Σ.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999
-----	-----
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	1,712,022
ΓΗΠΕΔΑ/ΟΙΚΟΠΕΔΑ	1,400
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	1,732,759
ΑΕΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	41,468
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	165,671
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	66
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	102,000
	3,106
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	194,772
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	64,311
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,974,211
=====	=====

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	
-----	-----
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1,173,629
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	965,000
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	10,431
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	198,198
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	592,054
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	208,528
ΓΡΑΜ. ΠΑΝΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	48,043
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	160,485
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1,974,211
=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999
-----	-----
	31/12/1999
	532,790
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	280,292
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1,729
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	252,498
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	41,327
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	7,556
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	74,833
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	211,436
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	121
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,381
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	210,176

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	
-----	-----
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	17.91 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	11.90 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	47.39 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	36.61 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.10 :1
ΕΧΘΕΝ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.68 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.26 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	59 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	63 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	4 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 3049300 ΣΕΡΕΣ ΙΠΤΑΜΕΝΟΙ ΥΔΡΟΔΡΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΑ. Ε.Π.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	4,199	53,867	66,359
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	15,154	566,386	565,836
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΦΕΡΟΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	13,045	512,519	499,477
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2,090	0	0
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,363,021	58,370	86
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	904	202	101
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1,368,124	112,439	66,546
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	1,361,429	112,147	58,062
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	3,000	3,000	3,000
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ / ΣΥΣΦΕΡΟΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	1,358,429	109,147	55,062
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	6,695	292	8,484
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	292	292	562
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ/ΕΤΑΙΡΩΝ	3,761	0	7,922
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	2,642	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1,368,124	112,439	66,546
=====	=====	=====	=====
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	53,599	902,862	844,363
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	68,517	663,326	668,358
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	8,594	13,753
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	-14,918	239,536	176,005
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΞΟΔΑ	20	207	228
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1,837	8,650	10,141
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	34,519	173,481	160,218
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-51,254	57,612	5,874
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	1,300,867	26,370	23,972
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	331	9,079	7,415
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	20,818	14,726
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	1,249,282	54,085	7,705
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	91.76 %	48.23 %	13.27 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	91.76 %	48.23 %	13.27 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ	---	26.53 %	20.84 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (1)	2329.92 %	5.99 %	0.91 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	645.53 :1	2.08 :1	0.87 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.00 :1	0.00 :1	0.15 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	203.72 X	200.59 X	0.02 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	---	---	---
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΟΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	2 ΗΜ.	---	---
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	---	---	---

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 31534 Σ.Ε.Τ.Α. Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	185,768	184,368	184,036
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	184,368	184,368	184,036
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1,400	0	0
ΑΠΘΕΜΑΤΑ	1,830	500	1,479
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	8,924	13,333	13,151
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	91,102	87,417	64,098
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	287,624	285,618	262,764
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	236,208	207,941	197,685
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	68,020	68,020	68,020
ΑΠΘΘΕΜΑΤΙΚΑ	151,555	127,522	123,858
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	16,633	12,399	5,807
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	51,416	77,677	65,079
ΓΡΑΜ. ΠΑΝΩΡΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	1,917	1,768	975
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΑΝΩΡΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	39,555	63,545	54,416
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	9,944	12,364	9,688
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	287,624	285,618	262,764
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
-----	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	193,062	193,709	173,230
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	121,660	115,470	107,188
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	71,402	78,239	66,042
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	3,650	3,905	3,606
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	67,752	74,334	62,436
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	2,435	1,040	3,258
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	65,317	73,294	59,178

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	27.65 %	35.25 %	29.94 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	27.65 %	35.25 %	29.94 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	36.98 %	40.39 %	38.12 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	33.83 %	37.84 %	34.16 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.28 :1	1.13 :1	1.07 :1
ΕΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.22 :1	0.37 :1	0.33 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.98 X	1.30 X	1.21 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	17 ΗΜ.	25 ΗΜ.	27 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΩΦΛ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	6 ΗΜ.	6 ΗΜ.	3 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΘΘΕΜΑΤΩΝ	5 ΗΜ.	2 ΗΜ.	5 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ : 210882 ΣΤΡΙΝΤΖΗ, ΓΡΑΜΜΕΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	85,811,992	71,283,081	41,680,693
ΚΤΙΡΙΑ/ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	88,688,392	73,667,026	42,559,189
ΑΣΦΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ./ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	6,769,258	5,117,670	4,145,910
ΜΕΙΟΝ ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	9,651,585	7,507,201	5,147,814
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	5,927	5,586	2,774
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	0	0	120,634
	723,696	663,274	533,468
ΑΠΟΣΒΕΜΑΤΑ	6,937,308	5,077,799	4,657,894
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	9,652,776	3,753,399	1,627,047
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	103,125,772	80,777,553	48,499,102
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	103,125,772	80,777,553	48,499,102
=====	=====	=====	=====
ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	57,476,805	52,531,686	25,286,676
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	37,125,616	37,125,616	18,604,680
ΑΠΟΣΒΕΜΑΤΙΚΑ	20,194,512	13,305,445	1,551,451
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΑΗ / ΕΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	156,677	2,100,625	5,130,545
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	36,261,940	19,364,085	15,465,414
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	9,387,027	8,881,782	7,747,012
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ./ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	4,684,404	2,876,626	4,600,048
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ/ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ΠΙΣΤΩΤΕΣ	2,144,846	3,764,999	1,399,907
ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ./ ΚΕΡΑΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	1,255,307	1,496,891	1,134,340
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΩΣΕΙΣ	1,302,470	743,266	612,717
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	103,125,772	80,777,553	48,499,102
=====	=====	=====	=====

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	01/01/1999	01/01/1998	01/01/1997
	31/12/1999	31/12/1998	31/12/1997
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	26,752,004	24,210,051	20,673,615
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	19,651,177	16,653,991	14,398,159
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	2,626,655	2,389,943	1,863,461
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ	7,100,827	7,556,060	6,275,456
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ.ΕΣΟΔΑ	545,605	579,217	47,806
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1,561,341	1,728,139	1,430,381
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3,966,431	3,739,905	3,039,021
ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	2,118,660	2,667,233	1,853,860
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	2,479,728	1,228,530	533,695
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1,578,841	1,484,452	987,734
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	35,571	35,570
ΚΕΡΑΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	3,019,547	2,375,740	1,364,251

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	5.25 %	4.52 %	5.40 %
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	3.22 %	3.30 %	3.35 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ	26.54 %	31.21 %	30.35 %
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΑΟΥΣ (1)	11.06 %	9.58 %	6.58 %
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ	1.09 :1	1.01 :1	0.98 :1
ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0.79 :1	0.54 :1	0.92 :1
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	1.84 X	1.07 X	0.88 X
Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	77 ΗΜ.	54 ΗΜ.	69 ΗΜ.
Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΣΦΑ.ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	40 ΗΜ.	83 ΗΜ.	35 ΗΜ.
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗ ΑΠΟΣΒΕΜΑΤΩΝ	13 ΗΜ.	15 ΗΜ.	14 ΗΜ.

(1) = ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Πίνακας 9 6
ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
 (ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΔΡΑΧΜΕΣ)

	1999	1998	Διαφορά	Ποσοστό
Λογαριασμός				
ΚΑΘΑΝΑ ΠΑΡΙΑ	642.896.267	336.919.655	305.976.612	90,8*
ΕΥΣΥΣΤΡΕΦΕΜΕΝΕΣ ΑΠΟΒΕΒΕΣΕΙΣ	66.819.700	56.839.490	9.980.210	17,56
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	4.817.461	4.728.683	88.778	1,88
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	99.452.393	35.770.512	63.681.881	178,30
ΤΑΜΕΙΟ & ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ	134.399.384	51.525.237	82.874.147	160,84
ΕΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	881.565.505	428.944.087	452.621.418	105,52
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	595.167.418	211.479.750	383.687.668	181,43
ΜΕΤΟΧΙΚΟ/ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	212.415.364	91.842.108	120.573.256	131,28
ΜΑΚΡΟ. & ΜΕΣΟ. ΥΠΟΧ. ΣΥΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	204.219.986	152.422.748	51.797.238	33,98
ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	82.178.101	65.041.589	17.136.512	26,35
ΜΕΡΙΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤ. / ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΜΟΗ	11.451.353	9.422.437	2.028.916	21,53
ΠΛΗΡΗΣΕΙΣ	167.156.374	143.974.778	23.181.596	16,10
ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΛΛΗΘΕΤΩΝ	110.226.820	86.589.754	23.637.066	27,30
ΜΙΚΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	56.929.554	57.385.024	-455.470	-0,79
ΠΡΟΜΗΘΕΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	5.329.604	4.404.717	924.887	20,10
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	10.656.234	13.066.760	-2.410.526	-18,45
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	29.752.945	22.122.249	7.630.696	34,99
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	21.849.979	26.600.732	-4.750.753	-17,86
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	24.726.010	4.777.871	19.948.139	417,51
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	10.797.129	4.590.741	6.206.388	135,19
ΕΥΝΟΛΟ ΑΠΟΒΕΒΕΩΝ	14.388.228	10.612.667	3.775.561	35,58
ΚΟΣΤΟΛΟΗΘΕΙΕΣ ΑΠΟΒΕΒΕΣΕΙΣ	12.264.407	9.381.146	2.883.261	30,73
ΜΗ ΚΟΣΤΟΛΟΗΘΕΙΕΣ ΑΠΟΒΕΒΕΣΕΙΣ	2.123.821	1.234.128	889.693	72,90
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	33.655.039	25.553.734	8.101.305	31,70
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΡΙΜΑΤΑ	7.528.127	9.318.404	-1.790.277	-19,21
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	5,65	12,80		-53,23
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΛΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ (1)	4,21	7,20		-40,30
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΑΔΟΥ	34,60	39,86		-14,55
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΑΔΟΥ	12,67	17,93		-29,34
ΕΞΕΝ ΣΕΝΟΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0,48	1,30		53,40
ΤΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,90	1,41		105,67
ΔΕΞΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	2,56	1,22		109,84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗ - ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΡΧ. -	156.491	26.982		479,98
ΔΙΑΧΩΛ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΕΚΑΤ. ΔΡΧ. -	799.387	363.902		119,67
Μ.Ο. ΠΡΟΒΕΒΛΙΑΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	96	67		-43,28
Μ.Ο. ΠΡΩΘ. ΕΞΟΦΛ. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ & ΠΙΣΤΩΤΩΝ	45	50		-10,00
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	16	20		20,00

*** ΔΕΙΓΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ***

16

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 101 ΦΕΚ Α' 108/27.5.99

Τροποποίηση του Π.Δ. 364/1988 "Αναγνώριση
Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των
προϋποθέσεων για την δρομολόγησή τους στις
ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την έκδοση του πρώτου
πιστοποιητικού ασφαλείας" (Α 159) όπως τροποποιήθηκε
με το Π.Δ. 333/1995 (Α'179).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 2 (παράγραφος 1), 5 (παρ. 3), 32, 36 και 168 (παρ. 1) του ν.δ. 187/1973 "Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου" (Α' 261).
2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του π.δ. 259/1988 "Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" (Α' 117).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα (Α' 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του ν. 2469/1997 (Α' 38).
4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
5. Την 338/98 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
6. Την 77/1999 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

Άρθρο 1

1. Το άρθρο 3 του π.δ. 364/1988 όπως αντικαταστάθηκε αρχικά με το άρθρο 1 του π.δ. 103/93 (Α' 47) και στη συνέχεια με το άρθρο 2 του π.δ. 333/95, (Α' 179) αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 3

1. Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως "επιβατηγό" πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις ανάλογα με την περίπτωση:

(α) Στην περίπτωση που εκτελεί διεθνείς πλόες πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης "Περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974" (Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ' 74) που κυρώθηκε με το Ν.1045/80 (Α'95) όπως ισχύει κάθε φορά και των ισχυόντων εθνικών κανονισμών.

(β) Στην περίπτωση που εκτελεί πλόες εσωτερικού πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των ισχυόντων εθνικών κανονισμών.

2. Η αναγνώριση ελληνικού πλοίου ως "επιβατηγού", που πληροί τις απαιτήσεις της παραπάνω παραγράφου, συντελείται με την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος και επέρχεται με την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας του.

3. Ως χρόνος αναγνώρισης λαμβάνεται η ημερομηνία υπογραφής από το Διευθυντή της ΔΕΕΠ της "Ειδικής έκθεσης αναγνώρισης" του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος.

4. Πλοία που αναγνωρίστηκαν ως "ελληνικά επιβατηγά" και στη συνέχεια άλλαξαν σημαία, εφόσον επανέλθουν στην ελληνική σημαία υπόκεινται στη διαδικασία αναγνώρισης μόνο για το μέρος που επιβάλλεται λόγω μετασκευών ή αλλαγής πλώων υπό τον όρο ότι τα σχέδια, μελέτες και λοιπά στοιχεία που είχαν υποβληθεί για την αναγνώριση εξακολουθούν να υπάρχουν στη ΔΕΕΠ."

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

**ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας**

Άρθρο 2

Το εδάφιο (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του π.δ. 364/1988 αντικαθίσταται ως εξής:

"γ) Η ημερομηνία θέσης τρόπιδας και καθέλκυσης".

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

Άρθρο 3

Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του π.δ. 364/88 που είχε αντικατασταθεί αρχικά από το άρθρο 2 του π.δ. 103/93 και στη συνέχεια από το άρθρο 3 του π.δ. 333/95 αντικαθίσταται ως εξής:

"2. Πλοία τα οποία αναγνωρίζονται ως "επιβατηγά", σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εφόσον ζητήσουν αλλαγή πλόων μετά την αναγνώρισή τους, πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για τα επιβατηγά πλοία, ανάλογα με την κατηγορία τους".

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

Άρθρο 4

Το άρθρο 7 του π.δ. 364/88 αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 7


Τροποποίηση του Π.Δ. 684/76

Το άρθρο 2 του Π.Δ. 68 4/76 "περί διατάξεων αφορωσών την δ' επιβατηγών πλοίων, εξυπηρέτησιν των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας" (Α' 249) αντικαθίσταται ως εξής:

1. Κάθε ελληνικό επιβατηγό πλοίο κατά το χρόνο που ζητείται η δρομολόγησή του πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ισχύον πιστοποιητικό ασφαλείας του οποίου η έκδοση προβλέπεται από τους εθνικούς κανονισμούς επιθεωρήσεων και ασφαλείας που ισχύουν κάθε φορά για επιβατηγά πλοία ανάλογα με τους πλόες που εκτελεί. Εφόσον το πλοίο τελεί σε ακινησία για λόγο που προβλέπεται στο άρθρο 173 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973/Α' 261) πρέπει να προσκομίζεται από τον ενδιαφερόμενο βεβαίωση της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ), ή του αρμόδιου τοπικού κλιμακίου, από την οποία να προκύπτει η αιτία της ακινησίας και να γίνεται εκτίμηση, κατά το δυνατόν, για τον χρόνο επανεκκίνησής του.

2. Οι προϋποθέσεις που τίθενται στο παρόν άρθρο πρέπει να υφίστανται σε κάθε μορφή δρομολόγησης (τακτικής, έκτακτης, περιοδικής ή ετήσιας)".

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

 **INTRASOFT ΝΟΜΟΣ**

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

Άρθρο 5

Μεταβατικές διατάξεις

Επιβατηγά πλοία υπό ελληνική σημαία εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ΠΑΑΖΕΘ προσωρινής ισχύος όπως προβλέπεται από την παράγραφο 7 του άρθρου 3 του β.δ. 542/1968 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του π.δ. 364/1988 τα οποία σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 333/95 αναγνωρίστηκαν με παρατηρήσεις που δεν προβλέπονται από τις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων και Κανονισμών μπορούν να υποβληθούν σε διαδικασία συμπληρωματικής αναγνώρισης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 101/1999 / Α-108 Τροποπ.ΠΔ 364/88:Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες
πιστοπ.ασφαλείας

Άρθρο 6

Ισχύς - Καταργούμενες διατάξεις

1. Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος προεδρικού διατάγματος καταργούνται το π.δ. 103/93 (Α' 47) και π.δ. 333/95 (Α' 179).
3. Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 18 Μαΐου 1999

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νίων

Π.Δ. 364 της 7/21.7.88. Αναγνώριση Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των προϋποθέσεων για τη δρομολόγησή τους στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας. (Α' 159).

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα 2 παρ. 1,5 παρ. 3, 32, 33, 36, 39 και 168 παρ. 1 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α').
2. Το άρθρο 1 του Ν. 3141/1955 περί συστάσεως παρά τω ΥΕΝ Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού" (ΦΕΚ 43 Α'/1955).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παρ. 2 της αριθμ. 145054/3/82/26.4.82 (ΦΕΚ 219 Β' /82) απόφασης των Υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και Εμπορικής Ναυτιλίας "Αναμόρφωση Συλλογικών Οργάνων Γνωμοδοτικής και Αποφασιστικής Αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" κ.λπ. (γν.Σ.Τ.Ε.).

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ**ΠΔ 364/1988 / Α-159 +Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νίων****ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'.****Γενικές διατάξεις****Άρθρο 1.****Ορισμοί**

Κατά την εφαρμογή του Διατάγματος αυτού, νοείται:

1. Ε.Ε.Π.: Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων.

2. Επιβατηγό Πλοίο: Το πλοίο το οποίο ναυπηγήθηκε ή μετασκευάσθηκε για να μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.

3. Τουριστικό Πλοίο: Κάθε πλοίο που απασχολείται στην εκτέλεση κυκλικών πλόων θαλάσσιας περιήγησης και αναψυχής.

3. α. Επαγγελματικό Τουριστικό Πλοίο: Κάθε τουριστικό πλοίο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών με ναύλο.

3. β. Τουριστικό Πλοίο Αναψυχής: Κάθε τουριστικό πλοίο που δεν είναι επαγγελματικό.

4. Πιστοποιητικό Ασφαλείας: Το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου ή Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως (ΠΓΕ) των οποίων η έκδοση προβλέπεται από την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία περί επιθεωρήσεων και ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, ανάλογα με τους πλόες που εκτελούν.

5. Δυναμικώς υποστηριζόμενο σκάφος: Το σκάφος, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 1 του Π.Δ. 797/81 (Α 209) "Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν, Κανονισμού περί ασφαλείας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών", όπως ισχύει κάθε φορά.

*** Η παρ.5 προστέθηκε με το αρθρ.1 του ΠΔ 333/1995 (Α'179).

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νιών

Άρθρο 2.

Εφαρμογή

1. Το Διάταγμα αυτό εφαρμόζεται στα πλοία που έχουν εγγραφεί στα ελληνικά νηολόγια και πρόκειται ν' αναγνωρισθούν ως "επιβατηγά" και, σύμφωνα με τους κανονισμούς επιθεωρήσεων και ασφαλείας που ισχύουν, εφοδιάζονται με πιστοποιητικά ασφαλείας.

2. Το Διάταγμα αυτό δεν εφαρμόζεται στα τουριστικά πλοία αναψυχής ανεξάρτητα από τον αριθμό επιβατών που παραλαμβάνουν.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νιών

Άρθρο 3

1. Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως "επιβατηγό" πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις ανάλογα με την περίπτωση:

(α) Στην περίπτωση που εκτελεί διεθνείς πλόες πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης "Περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974" (Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ' 74) που κυρώθηκε με το Ν.1045/80 (Α'95) όπως ισχύει κάθε φορά και των ισχυόντων εθνικών κανονισμών.

(β) Στην περίπτωση που εκτελεί πλόες εσωτερικού πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των ισχυόντων εθνικών κανονισμών.

2. Η αναγνώριση ελληνικού πλοίου ως "επιβατηγού", που πληροί τις απαιτήσεις της παραπάνω παραγράφου, συντελείται με την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος και ελέγχεται με την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας του.

3. Ως χρόνος αναγνώρισης λαμβάνεται η ημερομηνία υπογραφής από το Διευθυντή της ΔΕΕΠ της "Ειδικής έκθεσης αναγνώρισης" του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος.

4. Πλοία που αναγνωρίστηκαν ως "ελληνικά επιβατηγά" και στη συνέχεια άλλαξαν σημαία, εφόσον επανέλθουν στην ελληνική σημαία υπόκεινται στη διαδικασία αναγνώρισης μόνο για το μέρος που επιβάλλεται λόγω μετασκευών ή αλλαγής πλόων υπό τον όρο ότι τα σχέδια, μελέτες και λοιπά στοιχεία που είχαν υποβληθεί για την αναγνώριση εξακολουθούν να υπάρχουν στη ΔΕΕΠ."

***Το άρθρο 3, το οποίο είχε αντικατασταθεί διαδοχικά με το άρθρο 1 Π.Δ.103/1993 και το άρθρο 2 Π.Δ 333/1995 αντικαταστάθηκε και πάλι ως άνω με το άρθρο 1 ΠΔ 101/1999, ΦΕΚ Α 108.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η παρ.2 του άρθρου 1 του Π.Δ.103/1993 (ΦΕΚ Α 47) ορίζει ότι: "Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του Π.Δ./τος 364/1988, όπως αντικαθίστανται με το παρόν διατάγμα, δεν έχουν εφαρμογή σε πλοία τα οποία αναγνωρίστηκαν σύμφωνα με τις μέχρι τώρα ισχύουσες διατάξεις του Π.Δ. 364/1988 ή και προϊσχυσάντων αυτού."

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ**ΠΔ 364/1988 / Α-159 +Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νιών****Άρθρο 4.**

Διαδικασία - Ειδική έκθεση αναγνώρισης

1. Η ΕΕΠ μετά την υποβολή αίτησης για την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας ελληνικού πλοίου, αφού διαπιστώσει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για τα επιβατηγά πλοία ανάλογα με την κατηγορία τους, χωρίς ουσιώδεις αποκλίσεις ή ελλείψεις συντάσσει "ειδική έκθεση αναγνώρισης" στην οποία περιέχονται:

α) Το είδος του πλοίου και η κατηγορία πλόων,

β) Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου, των μηχανών και του εξοπλισμού του,

"γ) Η ημερομηνία θέσης τροπίδας και καθέλκυσης".

*** Το εδάφιο γ' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 2 ΠΔ 101/1999,ΦΕΚ Α 108.

δ) Σύνομη περιγραφή όλων των τομέων επιθεώρησης

ε) Βεβαίωση ότι το πλοίο ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις της νομοθεσίας που ισχύει για την κατηγορία του χωρίς αποκλίσεις ή ελλείψεις.

στ) Εξαιρέσεις ή απαλλαγές που εγκρίνονται για το πλοίο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία,

ζ) Ημερομηνία και υπογραφή του Διευθυντή της ΕΕΠ.

2. Η σύνταξη της "ειδικής έκθεσης αναγνώρισης" είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας ελληνικού επιβατηγού πλοίου.

Αντίγραφο της έκθεσης αυτής και των σχεδίων και μελετών του πλοίου, αν τούτο είναι 100 κοχ. και άνω, αποστέλλεται από την ΕΕΠ στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νίων

Άρθρο 5.

Αλλαγή πλόων

1. Πλοία τα οποία έχουν αναγνωρισθεί σαν "Ελληνικά Επιβατηγά" σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ 524/70 "περί αναγνώρισεως επιβατηγών πλοίων ως Ελληνικών Επιβατηγών πλοίων και καθορισμού ηλικίας εξέδου αυτών" (ΦΕΚ 100 Α' /1970) και των Π.Δ.569/68 "περί των απαιτούμενων στοιχείων για την αναγνώριση πλοίων ως Ελληνικών Επιβατηγών" (ΦΕΚ 190 Α' /1968) και 825/79 "περί τηρητέας διαδικασίας και των όρων αναγνώρισεως πλοίων ως Ελληνικών Επιβατηγών" (ΦΕΚ 238 Α' /1979) όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 576/81 "περί τροποποιήσεως του υπ' αριθμ. 825/79 Π.Δ/ τος" (ΦΕΚ 149 Α' /81) ή της νομοθεσίας που ίσχυε πριν από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των διατάξεων αυτών, εφόσον ζητήσουν αλλαγή πλόων θα πρέπει να συμμορφωθούν προς τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) Πλοία τα οποία κατά το χρόνο της αναγνώρισής τους είχαν δικαίωμα εκτέλεσης μιας ορισμένης κατηγορίας πλόων εσωτερικού, για να μπορέσουν να αναλάβουν την εκτέλεση εσωτερικών πλόων μεγαλύτερης κατηγορίας θα πρέπει να συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις που προβλέπονται για τα νέα πλοία, όπως αυτές που ίσχυαν κατά το χρόνο της αναγνώρισής τους, με ελάχιστο όριο για αυτά που αναγνωρίστηκαν πριν από την 2.5.1970 τις απαιτήσεις που ίσχυαν αμέσως μετά τη θέση σε εφαρμογή του Ν.Δ 524/70.

β) Πλοία τα οποία κατά το χρόνο αναγνώρισής τους είχαν δικαίωμα εκτέλεσης πλόων εσωτερικού, για να μπορέσουν να αναλάβουν την εκτέλεση διεθνών πλόων, θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις για νέα πλοία της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ που ίσχυε κατά το χρόνο της αναγνώρισής τους ή της προηγούμενης ανάλογα με την ημερομηνία που τοποθετήθηκε η τρόπιδα τους, με ελάχιστο όριο τη συμμόρφωση, για τα πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν από το 1965 και αναγνωρίστηκαν πριν από την 25.5.1980, στις απαιτήσεις για υπάρχοντα της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 1974 όπως αυτές καθορίζονται τουλάχιστον για νέα πλοία της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 1948.

γ) Πλοία τα οποία κατά το χρόνο της αναγνώρισής τους είχαν δικαίωμα εκτέλεσης διεθνών πλόων, για να μπορέσουν να αναλάβουν την εκτέλεση πλόων εσωτερικού θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις για τα νέα πλοία, όπως αυτές ίσχυαν κατά το χρόνο της αναγνώρισής τους, με ελάχιστο όριο γι' αυτά που αναγνωρίστηκαν πριν από την 2.5.1970 τις απαιτήσεις που ίσχυαν αμέσως μετά τη θέση σ' εφαρμογή του ΝΔ 524/70.

"2. Πλοία τα οποία αναγνωρίζονται ως "επιβατηγά", σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, εφόσον ζητήσουν αλλαγή πλόων μετά την αναγνώρισή τους, πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για τα επιβατηγά πλοία, ανάλογα με την κατηγορία τους".

*** Η παρ.2, που είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 2 Π.Δ.103/1993 και το άρθρο 3 Π.Δ 333/1995, αντικαταστάθηκε και πάλι ως άνω με το άρθρο 3 ΠΔ 101/1999, ΦΕΚ Α 108.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών
συγκ/νίων

Άρθρο 6.

Εξυπηρέτηση δημοσίας ανάγκης

Για εξυπηρέτηση ενδεχόμενης δημοσίας ανάγκης μπορεί να επιβληθεί με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας στον πλοιοκτήτη ελληνικού πλοίου που τελεί υπό αναγνώριση ή έχει αναγνωρισθεί ως "επιβατηγό" η υποχρέωση εκτέλεσης ορισμένων διαρρυθμίσεων έναντι σχετικής αποζημίωσης ή και επιχορήγησης σύμφωνα με τους όρους, τον τρόπο και τη διαδικασία που προβλέπεται στις παραγράφους 4, 5, 6 και 7 του άρθρου 10 του Ν. 6059/1934 (ΦΕΚ 71 Α' 1934).

Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης αυτής δεν χωρεί η αναγνώριση του πλοίου "ως επιβατηγού" ή σε περίπτωση αναγνωρισμένου πλοίου αίρεται η αναγνώρισή του αυτή με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από πρόταση του Δ/ντη της ΕΕΠ. Η παραπάνω απόφαση επιφέρει και άρση της ισχύος του πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

ΠΔ 364/1988 / Α-159 +Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νιών

"Άρθρο 7

Τροποποίηση του Π.Δ. 684/76

Το άρθρο 2 του Π.Δ. 68 4/76 "περί διατάξεων αφορώσων την δ' επιβατηγών πλοίων, εξυπηρέτησιν των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας" (Α' 249) αντικαθίσταται ως εξής:

1. Κάθε ελληνικό επιβατηγό πλοίο κατά το χρόνο που ζητείται η δρομολόγησή του πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ισχύον πιστοποιητικό ασφαλείας του οποίου η έκδοση προβλέπεται από τους εθνικούς κανονισμούς επιθεωρήσεων και ασφαλείας που ισχύουν κάθε φορά για επιβατηγά πλοία ανάλογα με τους πλόες που εκτελεί. Εφόσον το πλοίο τελεί σε ακινησία για λόγο που προβλέπεται στο άρθρο 173 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΝΔ 187/1973/Α' 261) πρέπει να προσκομίζεται από τον ενδιαφερόμενο βεβαίωση της Διεύθυνσης Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ), ή του αρμόδιου τοπικού κλιμακίου, από την οποία να προκύπτει η αιτία της ακινησίας και να γίνεται εκτίμηση, κατά το δυνατόν, για τον χρόνο επανεκκίνησής του.

2. Οι προϋποθέσεις που τίθενται στο παρόν άρθρο πρέπει να υφίστανται σε κάθε μορφή δρομολόγησης (τακτικής, έκτακτης, περιοδικής ή ετήσιας)".

*** Το άρθρο 7 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 4 ΠΔ 101/1999,ΦΕΚ Α 108.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 364/1988 / Α-159 +Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νίων

Άρθρο 8.

Τροποποίηση του ΒΔ 542/1968 (ΦΕΚ 181 Α'/1968)

Στο άρθρο 3 του Β.Δ. 542/1968 "περί εφαρμογής του Νόμου 4473/1965 "περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας, Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων και άλλων τινών διατάξεων" (ΦΕΚ 181 Α' 20.3.68) προστίθεται νέα παράγραφος υπ' αριθμ. 7 που έχει ως ακολούθως:

"7. Ανεξάρτητα από τα οριζόμενα στις παραπάνω παραγράφους:

α) σε περίπτωση αλλαγής σημαίας πλοίου από Ξένη στην Ελληνική για το οποίο υποβάλλεται αίτηση στην ΕΕΠ για την έκδοση για πρώτη φορά πιστοποιητικού ΠΑΑΖΕΘ, για να μη διακοπεί η λειτουργία του πλοίου και οι ανειλημμένες υποχρεώσεις του για εκτέλεση πλόων, η ΕΕΠ μπορεί να εκδώσει πιστοποιητικό ΠΑΑΖΕΘ προσωρινής ισχύος με βάση το πιστοποιητικό ασφαλείας που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή της χώρας τη σημαία της οποίας έφερε προηγουμένως το πλοίο εφόσον:

i) το παραπάνω πιστοποιητικό είναι σε ισχύ και έχει εκδοθεί σύμφωνα με το ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ που ισχύει, και

ii) προσκομισθεί βεβαίωση εξουσιοδοτημένου από την Ελλάδα νηγνώμονα που παρακολουθεί το πλοίο ότι αυτό ανταποκρίνεται προς τις απαιτήσεις της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ που ισχύει.

Η ισχύς του παραπάνω προσωρινού πιστοποιητικού ΠΑΑΖΕΘ δεν μπορεί να υπερβαίνει το χρόνο λήξης ισχύος του αντίστοιχου πιστοποιητικού ασφαλείας που εκδόθηκε από την αρχή της χώρας τη σημαία της οποίας έφερε προηγουμένως το πλοίο.

β) Αν κατά τη διαδικασία έκδοσης για πρώτη φορά πιστοποιητικού ΠΑΑΖΕΘ ή Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης σε ελληνικό πλοίο που υψώνει την Ελληνική σημαία από άλλη ξένη, παρουσιασθεί αδυναμία υποβολής στην ΕΕΠ ορισμένων σχεδίων, μελετών ή στοιχείων που προβλέπονται στο παρόν διάταγμα, η ΕΕΠ μπορεί αντί αυτών να δεχθεί βεβαίωση εξουσιοδοτημένου από την Ελλάδα νηγνώμονα που παρακολουθεί το πλοίο στην οποία περιέχονται στοιχεία που την ικανοποιούν".

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ**ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών συγκ/νίων**

Άρθρο 9.

Μεταβατικές διατάξεις

Ελληνόκτητα Πλοία με ξένη σημαία για τα οποία μέχρι 31.3.1988 υποβλήθηκε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εγγράφως εκδήλωση ενδιαφέροντος για την ύψωση της Ελληνικής σημαίας, για να αναγνωρισθούν ως "επιβατηγά" σύμφωνα με το παρόν Προεδρικό Διάταγμα, δεν είναι αναγκαίο να πληρούται η απαίτηση της παραγράφου 1 του άρθρου 3 αυτού του Προεδρικού Διατάγματος.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

**ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών
συγκ/νιών**

Άρθρο 10.

Καταργούμενες διατάξεις

Από της ισχύος του παρόντος καταργείται το Π.Δ. 276/1986 (ΦΕΚ 124/
1/ 19.8.1986).

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

**ΠΔ 364/1988 / Α-159 + Αναγνώριση ελλ.πλοίων ως επιβατηγών ακτοπλοϊκών
συγκ/νιών**

Άρθρο 11.

Ισχύς

Η ισχύς του Διατάγματος αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ**ΠΔ 103/1993 / Α-47 Αναγνώριση πλοίων επιβατηγών.ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 103
Σχέδιο Π.Δ. "Τροποποίηση του Π.Δ. 364/88" "Αναγνώριση
Ελληνικών Πλοίων ως επιβατηγών και τροποποίηση των
προυποθέσεων για τη δρομολόγησή τους στις
ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες για την έκδοση του πρώτου
πιστ/κού ασφαλείας" (159Α').

*** Με το άρθρο 5 του ΠΔ 333/1995 (Α 179) ορίζεται ότι
με επιμύληση των διατάξεων του άρθρου 4 αυτού,
καταργείται το Π.Δ.103/93 (Α 47).

*** Το παρόν ΠΔ καταργήθηκε με το άρθρο 6
ΠΔ 101/1999 Α 108.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα 2 παρ. 1, 5 παρ. 3, 32, 36 και 168 παρ. 1 του Κώδικα
Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 187/1973 (261 Α').
2. Το άρθρο 3β του Π.Δ. 259/1988 οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής
Ναυτιλίας" (117 Α').
3. Το άρθρο 29Α' του Ν. 1558/1985, που προστέθηκε με το άρθρο 27 του
Ν. 2081 /1992 (154 Α') και το γεγονός ότι από τις διατάξεις του
παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού
προϋπολογισμού.
4. Την με αριθμ. 303/10.3.93 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού
Ναυτικού.
5. Την με αριθμ. 192/1993 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας,
με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών
INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 103/1993 / Α-47 Αναγνώριση πλοίων επιβατηγών.ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ

Άρθρο 1

[Αντικατάσταση άρθρου 3 του Π.Δ.364/1988]

1. Το άρθρο 3 του Π.Δ. 364/1988, αντικαθίσταται, ως ακολούθως:

“Άρθρο 3

Αναγνώριση

1. Για να αναγνωρισθεί ελληνικό πλοίο ως “επιβατηγό” πρέπει να είναι ηλικίας όχι μεγαλύτερης των είκοσι (20) ετών από την 31 η Δεκεμβρίου του έτους καθέλευσης μέχρι τη νηολόγησή του ως επιβατηγού στα Ελληνικά νηολόγια. Η απαίτηση αυτή δεν έχει εφαρμογή α) σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν μέχρι 49 επιβάτες, β) σε επαγγελματικά τουριστικά πλοία ξύλινης κατασκευής, ανεξαρτήτως αριθμού επιβατών, γ) στα επαγγελματικά τουριστικά πλοία διεθνών πλώων που δεν εμπίπτουν στις ανωτέρω κατηγορίες.

Από τα πλοία αυτά της ανωτέρω περιπτώσεως (γ), εκείνα που έχουν θέσει τρόπιδα πριν την 25.5.1980, πέραν των απαιτήσεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, πρέπει να πληρούν και τις εξής επιπρόσθετες απαιτήσεις:

(i) να είναι εφοδιασμένα με σύστημα αυτόματου ραντισμού, ανιχνεύσεως και αναγγελίας πυρκαγιάς (SPRINKLER) σ’ όλους τους χώρους ενδίαιτησης, υπηρεσίας, κλιμακοστάσια και διαδρόμους, το οποίο θα πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 12 του Κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης “περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974”, που κυρώθηκε με τον Ν. 1045/1980 (Α’ 95), όπως έχει τροποποιηθεί, ή τις οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για εγκεκριμένα συστήματα ισοδύναμα προς το σύστημα SPRINKLER.

(ii) να πληρούν, ανάλογα με την κατηγορία τους, τις σχετικές με τα μέτρα πυρασφάλειας απαιτήσεις του Μέρους ΣΤ’ του Κεφαλαίου II-2 της ανωτέρω διεθνούς συμβάσεως, όπως υιοθετήθηκε και υπογράφηκε την 1η Νοεμβρίου 1974, στο Λονδίνο.

2. Η αναγνώριση Ελληνικού πλοίου ως “επιβατηγού”, που πληροί τις απαιτήσεις της παραπάνω παραγράφου, συντελείται με την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 4 του παρόντος Διατάγματος και επέρχεται με την έκδοση του πρώτου πιστοποιητικού ασφαλείας του.

3. Ως χρόνος αναγνώρισης λαμβάνεται η ημερομηνία υπογραφής από το Διευθυντή της ΕΕΠ της “ειδικής έκθεσης αναγνώρισης” του άρθρου 4 του παρόντος Διατάγματος.

4. Στα επαγγελματικά τουριστικά πλοία διεθνών πλώων της παραγράφου 1(γ) που έχουν ηλικία, κατά το χρόνο της αναγνώρισης, μεγαλύτερη των (20) ετών, δεν επιτρέπεται η εκτέλεση άλλων πλώων, πλην των διεθνών τουριστικών”.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του Π.Δ/τος 364/1988, όπως αντικαθίστανται με το παρόν διατάγμα, δεν έχουν εφαρμογή σε πλοία τα οποία αναγνωρίσθηκαν σύμφωνα με τις μέχρι τώρα ισχύουσες διατάξεις του Π.Δ. 364/1988 ή και προισχυσάντων αυτού.

***Με το άρθρο 5 του ΠΔ 333/1995 (Α 179) ορίζεται ότι με επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 αυτού, καταργείται το Π.Δ.103/93 (Α 47).

*** Το παρόν ΠΔ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 6 του ΠΔ 101/1999 Α 108.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

// INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 103/1993 / Α-47 Αναγνώριση πλοίων επιβατηγών.ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ

Άρθρο 2

[Αντικατάσταση άρθρου 5, Π.Δ.364/1988]


Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του Π.Δ. 364/1988 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

2. Με την επιφύλαξη της παραγρ. 4 του άρθρου 3 του παρόντος, πλοία τα οποία θ' αναγνωρισθούν, ως επιβατικά, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Π.Δ./τος, εφόσον ζητήσουν αλλαγή πλόων μετά την αναγνώρισή τους, θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για τα επιβατηγά πλοία, ανάλογα με την κατηγορία τους.

***Με το άρθρο 5 του ΠΔ 333/1995 (Α 179) ορίζεται ότι με επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4 αυτού, καταργείται το Π.Δ.103/93 (Α 47).

*** Το παρόν ΠΔ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 6 του ΠΔ 101/1999 Α 108.

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

 INTRASOFT ΝΟΜΟΣ

ΠΔ 103/1993 / Α-47 Αναγνώριση πλοίων επιβατηγών.ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ

Άρθρο 3

[Έναρξη ισχύος]

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

*** Το παρόν ΠΔ ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 6 του ΠΔ 101/1999 Α 108.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 5 Απριλίου 1993

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

KAN_3577/1992 / L-364 Θαλάσσιες μεταφορές-Ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών.

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ)

Όργανα Παραγωγής Της Πράξεως : ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
 Τύπος Και Φύση Οργάνου : ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Νομική Βάση Οργάνου : ΠΕΡΙ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ
 Αναλυτικός Κωδικός Κειμένου CELEX :
 3 - ΠΑΡΑΓΩΓΟ ΔΙΚΑΙΟ · 1992 · R · Κ

Στοιχεία Δημοσιεύσεων Κειμένου :
 ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΑΡΙΘ. L 364 της 12/12/1992 σ. 0007
 ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΕΕ ΣΤΑ ΦΙΝΛΑΝΔΙΚΑ: Τ 6 ΤΟΜΟΣ : 3 σ. 203
 ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΕΕ ΣΤΑ ΣΟΥΗΔΙΚΑ: Τ 6 ΤΟΜΟΣ : 3 σ. 203

Ημερομηνία Κειμένου : 1992/12/07
 Ημερομηνίες Εναρξης Ισχύος :
 1993/01/01=ΕΥ
 Περίοδος Ισχύος Των Πράξεων :
 9999/99/99

Κύρια Νομική Βάση Κειμένου :
 157Ε084-Ρ2.....
 Αναφερόμενες Στο Κείμενο Άλλες Πραξεις :
 157Ε062.....

Τροποποιούμενα Βάσει Του Παρόντος Άλλα Κείμενα :
 591ΡC0054(03).....ΘΕΣΠΙΣΗ.....

Νεώτερα Τροποποιητικά Του Παρόντος Κείμενα :
 ΔΙΟΡΘΩΘΗΚΕ-ΑΠΟ 392R3577R(01).....

Συνολική Παράθεση Των Σχετικών με το Κείμενο Ημερομηνιών :
 ΕΓΓΡΑΦΟΥ.....: 07/12/1992
 ΕΝΑΡΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ: 01/01/1993; ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΒΛΕΠΕ Αρθ. 1
 ΛΗΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ...: 99/99/9999

Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών

INTRASOFT NOMOS

KAN 3577/1992 / L-364 Θαλάσσιες μεταφορές-Ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών.

Κωδικός Κειμένου CELEX : 392R3577

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής (1),

τις γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι, στις 12 Ιουνίου 1992, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την ελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ και τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες-

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

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

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

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

ότι η ελευθερία αυτή θα επεκταθεί στα σκάφη που θα νηολογηθούν και στο

EUROS αφότου εγκριθεί το νηολόγιο αυτό-

ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης

ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους- ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε

κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο-

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

ότι η παροχή δημοσίων υπηρεσιών που συνεπάγονται ορισμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες μπορεί να δικαιολογηθεί προκειμένου να διασφαλιστεί η τακτική και επαρκής παροχή υπηρεσιών

μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά υπό την προϋπόθεση ότι δεν γίνεται διάκριση με βάση την ιθαγένεια ή τη διαμονή-

ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις προκειμένου να μπορούν να λαμβάνονται μέτρα διασφάλισης σε ορισμένες αγορές θαλάσσιων μεταφορών που παρουσιάζουν σοβαρές διαταραχές ή σε επείγουσες περιπτώσεις- ότι πρέπει, για το σκοπό

αυτό, να εισαχθούν οι κατάλληλες διαδικασίες λήψης αποφάσεων-

ότι, ενόψει της ανάγκης να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και των δυνατών αναπροσαρμογών με γνώμονα την αποκτούμενη εμπειρία, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής του παρόντος

κανονισμού καθώς και τις τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές προτάσεις,

http://lawab.intrasoftnet.com/cgi.../cgnomos?201%2035631%200%200%201%206/1078 14/3/200

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας της οποίας τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος, περιλαμβανομένων και των σκαφών των νηολογημένων στο EUROIS, αφότου το Συμβούλιο εγκρίνει το εν λόγω νηολόγιο.

2. Κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της παραγράφου 1, σύμφωνα με την οποία τα σκάφη οφείλουν να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος μέλος όπου θα είναι τότε νηολογημένα, αναστέλλεται προσωρινά μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1996.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως "υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)" νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της απαιτούμενης χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά-

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους-

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

Η Θέουτα και η Μελίλια θεωρούνται ομοίως λιμένες νησιών-

2. Ως "πλοιοκτήτες της Κοινότητας" νοούνται:

α) οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες-

β) οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται, και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος μέλος

ή

γ) οι υπήκοοι κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του-

3. Ως "σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας" νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών.

Η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας

- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

- προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες-

4. Ως "υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας" νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους-

5. Ως "σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών" νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

- θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.

- οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές και

- συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας

υπό τον όρο ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση.

Άρθρο 3

1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών

λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωσή του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτους της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδίου προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

4. Η Επιτροπή θα εξετάσει εμπειριστικώς τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της ελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ λιμένων σε νησιά και θα υποβάλει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 το αργότερο, έκθεση προς το Συμβούλιο.

Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση που μπορεί να περιλαμβάνει προσαρμογές των διατάξεων για την επάνδρωση που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 όσον αφορά την εθνικότητα ώστε το οριστικό σύστημα να εγκριθεί από το Συμβούλιο εγκαίρως και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999.

Άρθρο 4

1. Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, περιορίζονται σε απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, συχνότητα, ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και την επάνδρωση του σκάφους.

Όλοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης.

Άρθρο 5

1. Σε περίπτωση που σημειωθεί σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της ελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης.

Υστερα από διαβουλεύσεις με τα άλλα κράτη μέλη, η Επιτροπή αποφασίζει, ενδεχομένως, να λάβει τα αναγκαία μέτρα διασφάλισης μέσα σε 30 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής αίτησης κράτους μέλους. Τα μέτρα αυτά μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαιρέση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία όμως δεν θα υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες.

Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Συμβούλιο και στα κράτη μέλη κάθε απόφαση σχετικά με τα μέτρα διασφάλισης.

Εάν, μετά τη λήξη της περιόδου των 30 εργάσιμων ημερών, η Επιτροπή δεν έχει λάβει απόφαση επί του θέματος, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δικαιούται να εφαρμόσει τα ζητούμενα μέτρα, μέχρις ότου ληφθεί απόφαση από την Επιτροπή.

Εντούτοις, σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν, μονομερώς, τα ενδεδειγμένα προσωρινά μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να παραμείνουν σε ισχύ μέχρι τρεις το πολύ μήνες. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη οφείλουν να ενημερώσουν άμεσα την Επιτροπή για τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή μπορεί να καταργήσει τα μέτρα ή να τα επιβεβαιώσει με ή χωρίς τροποποιήσεις μέχρι να λάβει την τελική της απόφαση σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο.

2. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης με δική της πρωτοβουλία, έπειτα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

1. Κατά παρέκκλιση, μπορούν να εξαιρεθούν προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι ακόλουθες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, των πορτογαλικών και των γαλλικών ακτών:

- υπηρεσίες κρουαζιερών, έως την 1η Ιανουαρίου 1995,
http://lawdb.intrasoftnet.com/cgi.../cgnomos/201%2035631%200%200%201%206/1078_14/3/2001

- μεταφορά στρατηγικών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, πετρελαιοειδή και πόσιμο νερό), έως την 1η Ιανουαρίου 1997,
 - υπηρεσίες με σκάφη των 650 GT, έως την 1η Ιανουαρίου 1998,
 - τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων, έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

2. Κατά παρέκκλιση, οι θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές σε σχέση με τα αρχιπελάγη των Καναρίων Νήσων, των Αζόρων και της Μαδέρας, καθώς και τη Θέουτα και τη Μελίλια, τα γαλλικά νησιά κατά μήκος της ακτής προς τον Ατλαντικό και τα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα εξαιρούνται προσωρινά από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως την 1η Ιανουαρίου 1999.

3. Για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 2 επεκτείνεται στην Ελλάδα έως την 1η Ιανουαρίου 2004 για τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 GT.

Άρθρο 7

Το άρθρο 62 της συνθήκης εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 8

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης που αφορούν το δικαίωμα εγκατάστασης και του παρόντος κανονισμού, κάθε πρόσωπο που παρέχει ήδη υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μπορεί, για το σκοπό αυτό, να ασκεί προσωρινά τις δραστηριότητές του στο κράτος μέλος όπου παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που επιβάλλει το κράτος αυτό στους ηηκκούς του.

Άρθρο 9

Πριν από τη θέσπιση νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων κατ'εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη ζητούν τη γνώμη της Επιτροπής. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που θεσπίζονται κατά τον τρόπο αυτό.

Άρθρο 10

Πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995, και στη συνέχεια ανά διετία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και, ενδεχομένως, τυχόν αναγκαίες προτάσεις.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 7 Δεκεμβρίου 1992. Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. MacGREGOR

(1) ΕΕ C 73 της 19. 3. 1991, σ. 27. (2) ΕΕ C 295 της 26. 11. 1990, σ. 687 και γνώμη που διατυπώθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1992 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) (3) ΕΕ C 56 της 7. 3. 1990, σ. 70.

ΠΡΟΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ :

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΠΟ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ; COM 91/0054 ΤΕΛΙΚΟ ; ΕΕ C 73/91 P 27

ΓΝΩΜΗ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ; ΕΕ C 295/90 P 687

ΓΝΩΜΗ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ; ΔΙΑΤΥΠΩΘΕΙΣΑ ΤΗΝ 20/11/92

ΓΝΩΜΗ ΑΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ; ΕΕ C 56/90 P 70

ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΕΓΧΕΙΡΗΔΙΩΝ ΜΕΤΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΑΡΑΔΟΥΤΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΕΞΕΛΙΞΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Εισαγωγή

Η Επιχειρήσιμη των Επιχειρήσεων αποτελεί τον βασικό οδηγό για την επιτυχία των επιχειρήσεων. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Το παρόν παραρτήμα αποτελεί τον οδηγό για την επιτυχία των επιχειρήσεων. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης. Η επιχειρήσιμη αποτελεί τον οδηγό για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης.

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΝΕΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΩΝ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Σκοπός

Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των εσωτερικών θαλασσιών συγκοινωνιών στο πλαίσιο που τίθεται από τον κανονισμό ΕΟΚ 3577/92. Η απελευθέρωση του καθεστώτος δρομολόγησης πλοίων με σημαία Κρατών – Μελών στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, ώστε οι πλοιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης – σύμφωνα και με την ερμηνεία του όρου στο άρθρο 2 παρ. 2 του κανονισμού 3577/92¹ – να δρομολογηθούν ελεύθερα τα πλοία ελληνικής σημαίας.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών στοχεύει αφενός στην εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και αφετέρου στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Ειδικότερα, έχει ως αποστολή του τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας, την ανάπτυξη του Τουρισμού, του εμπορίου και τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και αναβαθμισμένων ποιοτικά υπηρεσιών για τον πολίτη.

¹ Βλέπε παράρτημα Ι

I. Διαδικασία και Προϋποθέσεις

Πριν από την έναρξη της κάθε δρομολογιακής περιόδου εκδίδεται πρόσκληση ενδιαφέροντος για όλες τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας και για δρομολόγηση ετήσιας διάρκειας με δυνατότητα παράτασης.

Οποιαδήποτε κοινοτική πλοιοκτήτρια εταιρεία με πλοία υπό σημαία Κράτους – Μέλους μπορεί να εκδηλώσει ελεύθερα το ενδιαφέρον της, εφόσον εκπληρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Δεν έχει ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το Δημόσιο.
- Δεν τελεί υπό πτώχευση ή εκκαθάριση.
- Τα πλοία της είναι ηλικίας κάτω των 35 ετών και όταν συμπληρώσουν αυτήν την ηλικία αποσύρονται. Τηρούν τις διεθνείς προδιαγραφές και είναι κατάλληλα να ανταποκριθούν στις ειδικές απαιτήσεις της κάθε γραμμής, όπως μέγεθος πλοίου σε σχέση με τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές.
- Καταθέτει εγγυητική επιστολή για την πιστή εκτέλεση όλων των όρων της συμφωνίας.
- Αποδέχεται βασικούς όρους των δρομολογίων, όπως η εξυπηρέτηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με σύντομη διακοπή των δρομολογίων μόνο για τη συντήρηση των πλοίων και ελάχιστη συχνότητα δρομολογίων κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου.
- Έχει εξασφαλίσει συγκεκριμένους χρόνους αναχώρησης και θέση εξυπηρέτησης στα λιμάνια αφετηρίας και προσέγγισης "SLOT".
- Τηρεί σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων.

- Εφαρμόζει τους εκάστοτε ισχύοντες κανόνες του ελληνικού κράτους υποδοχής για την επάνδρωση των πλοίων κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό 3577/92.

Για να ισχύουν τα ανωτέρω πρέπει να καταργηθούν όλες οι παρεμβατικές διατάξεις που εμποδίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό.

II. Ναυτολόγιο

Ελεύθερη διαμόρφωση του ναύλου, χωρίς οποιαδήποτε κρατική παρέμβαση.

Καθιέρωση ανωτάτου ορίου (πλαφόν) τιμών στην οικονομική θέση για την προστασία του καταναλωτικού κοινού.

Η τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών γνωστοποιείται κατά την εκδήλωση ενδιαφέροντος, δημοσιεύεται και τηρείται δεσμευτικά για κάθε ετήσια δρομολογιακή περίοδο.

Οι κρατήσεις υπέρ τρίτων καταργούνται, όπου είναι εφικτό.

Τα τέλη ενσωματώνονται στην τιμή του εισιτηρίου.

III. Λιμενικά Τέλη

Τα λιμενικά τέλη καθορίζονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων, σε συνάρτηση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ώστε να διατηρούν τον ανταποδοτικό τους χαρακτήρα.

IV. Λιμενική Εξυπηρέτηση

Η έναρξη του δρομολογίου προϋποθέτει την εξασφάλιση συγκεκριμένου χρόνου αναχώρησης – άφιξης και θέσης στα λιμάνια αφετηρίας και προσέγγισης δηλαδή, συνδυασμό θέσης και χρόνου κατάληψής τους από το πλοίο "SLOT".

Η κατανομή των "SLOT" ρυθμίζεται από τους φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων αφετηρίας ή τερματισμού. Παρέχεται ωστόσο και η δυνατότητα σύναψης ειδικών συμβάσεων, εντός του πλαισίου του θεσμού, μεταξύ πλοιοκτητών και λιμένων για τη δημιουργία terminals, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

V. Γραμμές Δημοσίων Υπηρεσιών

Οι γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει ενδιαφέρον ελεύθερης δρομολόγησης ή οι υποβαλλόμενες προσφορές δεν είναι ικανοποιητικές για την ποιότητα, τη συχνότητα και τις τιμές των δρομολογίων, ανήκουν στην κατηγορία των γραμμών "δημοσίων υπηρεσιών".

Στην περίπτωση αυτή προέχει η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, που αφορά στην ίση μεταχείριση των κατοίκων κάθε περιοχής, την ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Η διασφάλιση συνεπώς, αξιόπιστης, τακτικής, ικανοποιητικού επιπέδου και οικονομικά προσιτής συγκοινωνίας μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών, αλλά και των νησιών μεταξύ τους, λειτουργεί υπέρ του δημοσίου συμφέροντος.

Ως εκ τούτου, στο νέο απελευθερωμένο τοπίο της αγοράς, επιβάλλεται η παροχή κινήτρων για την εξυπηρέτηση των γραμμών "δημοσίων υπηρεσιών", οι οποίες μπορούν να καθοριστούν σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 όπως φαίνεται στο παράρτημα I

VI. Προϋποθέσεις Καθορισμού Γραμμών Δημοσίων Υπηρεσιών

Με βάση τις ανάγκες των κατοίκων για τη συχνότητα των δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με τον καθορισμό των ελάχιστων προσόντων των πλοίων

και του μέγιστου ναύλου στην οικονομική θέση, πρέπει να προκηρύσσεται δημόσιος πανευρωπαϊκός διαγωνισμός για την ανάθεση εξυπηρέτησης αυτών των γραμμών. Σε περίπτωση κατάταξης των νησιών σε κατηγορίες, δημιουργούνται υποδίκτυα ή κομβικά λιμάνια και προκηρύσσονται διαγωνισμοί ανά κατηγορία.

Οι συμβάσεις "δημόσιας υπηρεσίας" που θα συνάπτονται με τους πλοιοκτήτες πρέπει να έχουν τα ακόλουθα γενικά χαρακτηριστικά:

- Επαρκή διάρκεια, που αφορά τόσο το ύψος της επένδυσης όσο και τη σταθερή πάγια εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού (π.χ. 5ετία).
- Καθορισμός των λιμένων προσέγγισης και της συχνότητας των δρομολογίων.
- Πρόβλεψη τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων όπως η ταχύτητα, η μεταφορική ικανότητα, η ασφάλεια – υποχρεωτική συμμόρφωση με τις διεθνείς και κοινοτικές προδιαγραφές ασφαλείας – ανάλογα με τις υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Ρύθμιση των ναύλων και ιδιαίτερα αυτών της οικονομικής θέσης.
- Τήρηση συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων.
- Εγγυήσεις καλής εκτέλεσης της σύμβασης (εγγυητικές επιστολές), καθώς και ρήτρες και κυρώσεις για παραβιάσεις των όρων της σύμβασης.
- Πρόβλεψη αντικατάστασης του πλοίου λόγω βλάβης, παλαιότητας ή για τη διενέργεια αναγκαίων συντηρήσεων και επισκευών.

Σημειώνεται ότι, απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή κάθε ενδιαφερόμενης εταιρείας στο διαγωνισμό είναι η τελευταία να μην έχει ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το Δημόσιο και να μην τελεί υπό πτώχευση ή εκκαθάριση.

Σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων θα εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύοντες κανόνες του κράτους υποδοχής κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό 3577/92.

Σε περίπτωση που ο διαγωνισμός κριθεί άγονος, ελλείψει ενδιαφέροντος, να διενεργείται νέος διαγωνισμός για την επιδοτούμενη μίσθωση άγονης γραμμής.

Για τη διασφάλιση της ισότητας των όρων και των συνθηκών του ανταγωνισμού, η επιδότηση των γραμμών "δημοσίου συμφέροντος", πρέπει να εξασφαλίζεται στο σύνολο της από δημόσιους πόρους και όχι συμπληρωματικά με τον επίνευλο επί των παραγωγικών γραμμών. Μπορούν δε να παρασχεθούν και επιπλέον κίνητρα για την ελαχιστοποίηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων που εξυπηρετούν άγονες γραμμές, όπως είναι η φθηνότερη προμήθεια των καυσίμων, η απαλλαγή από εισφορές NAT και λιμενικά τέλη, η εξασφάλιση λιμενικών διευκολύνσεων και άλλα.

VII. Προδιαγραφές Ασφάλειας Πλοίων

Το προτεινόμενο σύστημα θαλάσσιων συγκοινωνιών έχει σαν στόχο μέσα από την απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς να αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό και να εδραιώσει το αίσθημα ασφάλειάς του με τη δρομολόγηση σύγχρονων πλοίων που μπορούν να αντεπεξέλθουν στις ιδιόμορφες συνθήκες του Ελληνικού Αρχιπελάγους. Αυτή ακριβώς η αποστολή του νέου θεσμικού πλαισίου υπαγορεύει ως

αναγκαία προϋπόθεση συμμετοχής τόσο στην εκδήλωση ενδιαφέροντος για τις γραμμές "Δημοσίων Υπηρεσιών", την πλήρη συμμόρφωση των προσφερομένων πλοίων με όλες τις διεθνείς και κοινοτικές ή άλλες επιπρόσθετες ελληνικές προδιαγραφές ασφαλείας, ώστε να πραγματοποιούν απολύτως ασφαλείς πλόες μέχρι τη συμπλήρωση του 35ου έτους της ηλικίας τους ή όποιου μικρότερου ορίου τεθεί για την απομάκρυνσή τους.

VIII. Προτεινόμενος Χρόνος Απελευθέρωσης

Ορίζεται η 31/10/2002 ή και νωρίτερα εάν αυτό είναι για τη διοίκηση εφικτό.

Παρά το γεγονός ότι η καταληκτική ημερομηνία απελευθέρωσης σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 είναι η 31/12/2003 κρίνεται σκόπιμο να μην εξαντληθεί το εναπομείναν μέχρι τότε διάστημα, προκειμένου να υπάρξει χρόνος προετοιμασίας και δοκιμαστικής εφαρμογής του νέου συστήματος ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών το οποίο πρέπει να είναι επιχειρησιακά έτοιμο πριν από το καλοκαίρι του 2004. Σε περίπτωση απελευθέρωσης στις αρχές του 2004, όταν ολόκληρη η χώρα θα ασχολείται με την προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων, ούτε ο κρατικός μηχανισμό αλλά ούτε και οι άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς θα μπορούν να θέσουν σε λειτουργία τη νέα μορφή των θαλασσίων συγκοινωνιών.

IX. Δημιουργία Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσίων Συγκοινωνιών

Η εύρυθμη, τακτική, αξιόπιστη, ασφαλής και οικονομικά προσιτή λειτουργία των θαλασσίων συγκοινωνιών διασφαλίζεται με τη λειτουργία ενός ανεξάρτητου φορέα, που θα προασπίζεται το δημόσιο συμφέρον.

Η νομική φύση και η μορφή αυτού του φορέα, ως ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής, πρέπει να διασφαλίζει την αυτονομία του σε σχέση με τη Δημόσια Διοίκηση και τα εχέγγυα της τήρησης των αναγκαίων αποστάσεων απέναντι όλων των εμπλεκόμενων και ενδιαφερόμενων μερών.

Η Ρυθμιστική Αρχή πρέπει να έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες ως προς τον έλεγχο της εφαρμογής της σχετικής με την απελευθέρωση των θαλασσιών συγκοινωνιών νομοθεσίας ιδιαίτερα στα θέματα υγιούς ανταγωνισμού και γνωμοδοτικές ως προς τον καθ' ύλη αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας επί των νομοθετικών ρυθμίσεων.

Στη Ρυθμιστική Αρχή του φορέα μετέχουν εκπρόσωποι των εμπλεκόμενων φορέων, τεχνοκράτες, ειδικοί και εμπειρογνώμονες. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής προτείνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο ορισμός του Προέδρου επικυρώνεται από την αρμόδια επιτροπή της βουλής μετά από ακρόαση.

Η Αρχή θα είναι υποχρεωμένη να υποβάλλει ετήσια έκθεση, προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και προς τον Πρόεδρο της Βουλής (κατά τα πρότυπα άλλων Διοικητικών Αρχών, όπως το Ε.Π.Σ.², η Ε.Κ.³, Επιτροπή Ανταγωνισμού κ.α.) με στοιχεία για τη δραστηριότητα, τις αποφάσεις της και τις εξελίξεις στον τομέα αρμοδιότητάς της.

Η χορήγηση εξουσιών επιβολής διοικητικών προστίμων σε περιπτώσεις διαπίστωσης παραβάσεων, πρέπει να εξετασθεί.

² Εθνικό Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο

³ Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς

Το θεσμικό πλαίσιο, όπως ισχύει μέχρι σήμερα, καθορίζεται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικτύου (Κ.Δ.Ν.Δ), τα βασικότερα σημεία του οποίου είναι τα εξής:

- Με τον όρο “Ελληνική ακτοπλοΐα” ορίζεται η μεταξύ των ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ.), που αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Το παραπάνω είναι το προνόμιο ακτοπλοΐας ή αλλιώς “cabotage”, το οποίο θα παύσει να ισχύει στα προσεχή έτη.

- Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα Ελληνικά Νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να αναγνωρίζονται σαν Ελληνικά και να ανήκουν σε ποσοστό υψηλότερο του 50% σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά Νομικά Πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον.

- Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού Ναυτιλίας δίνει το προεδρικό διάταγμα 364/21-7-1988⁴, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 103/93⁷, όπου ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατικό (πλοίο ναυπηγηθέν ή μετασκευασθέν για μεταφορά τουλάχιστον 12 επιβατών) εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι την νηολόγησή του.

- Σύμφωνα με το άρθρο 164 του Κ.Δ.Ν.Δ⁵, τα Ελληνικά επιβατικά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτησης της ακτοπλοΐας μετά την συμπλήρωση του 35^{ου} έτους της ηλικίας τους από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης τους. Πρέπει να σημειωθεί ότι το

⁴ Βλέπε παράρτημα Ι

όριο αυτό δεν ισχύει για τα κρουαζιερόπλοια ή τα άλλα Επιβατικά πλοία που εξυπηρετούν τον άξονα Ελλάδος Ιταλίας ή αμιγώς γραμμές Εξωτερικού.

- Το Ελληνικό Δημόσιο παρεμβαίνει για την ρύθμιση πολλών θεμάτων της Ελληνικής Ακτοπλοΐας. Σημειώνουμε ειδικότερα ότι το ναυολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνεται από την Επιτροπή τιμών και εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το Υ.Ε.Ν. και οι τιμές των υπηρεσιών εντός των πλοίων (εστιατόρια, bars, κλπ). Από το 1992 υπήρξε μικρή απελευθέρωση των εντός των πλοίων παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Άλλα σημαντικά θέματα που ρυθμίζει η πολιτεία είναι οι άδειες σκοπιμότητας (άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων στα δρομολόγια, ώρες αναχώρησης, κλπ.

Στους παραπάνω κανόνες δεν εμπίπτει η επιβατηγός και οχηματαγωγός ναυτιλία Ελληνικών πλοίων σε διεθνείς γραμμές (πχ Ελλάδα , Ιταλία) στις οποίες τόσο οι τιμές όσος και οι προσφερόμενες υπηρεσίες εντός των πλοίων καθώς και η επιλογή των δρομολογίων είναι παντελώς απελευθερωμένα.

Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι σε δρομολόγια στα οποία ένα μέρος τους θεωρείται διεθνής γραμμή , το τμήμα του δρομολογίου που αφορά την εσωτερική γραμμή εμπίπτει στον έλεγχο του ΥΕΝ.