



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΣΥΡΟΥ  
ΚΑΙ ΝΕΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ**

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ

**ΧΑΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ – Α.Μ.:ΜΝ / 020279**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

**ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ**

ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ – ΜΕΛΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ**

**ΜΕΡΙΚΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ**

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

**09 / 2006 – 02 / 2007**

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

**08 / 05 / 2007**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2007**

**Αφιερώνεται**

**στους λατρευτούς μου γονείς,**

**στον αγαπημένο μου αδελφό και**

**σε όλους όσους με βοήθησαν,**

**για την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής μου εργασίας.**

**ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ:**

Δηλώνω υπεύθυνα ότι, η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει καταβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Ο Δηλών:

Χάδος Ι.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΦΙΕΡΩΣΗ	2
ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	3
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	10
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	12
ΤΜΗΜΑ Α. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ - ΕΞΑΓΟΡΕΣ	13
<b>1.1. Έννοια και Χαρακτηριστικά μίας Ανώνυμης Εταιρείας.....</b>	<b>13</b>
1.1.1. Γενικά .....	13
1.1.2. Σύσταση Α.Ε.....	14
1.1.3. Μετοχικό Κεφάλαιο Α.Ε.....	15
1.1.4. Ετήσιες Χρήσεις και Οικονομικές Καταστάσεις Α.Ε.....	15
<b>1.2. Εισαγωγή Μετοχών Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.....</b>	<b>16</b>
1.2.1. Η Μετοχή και τα είδη της.....	16
1.2.2. Η Εισαγωγή Μετοχής στο ΧΑΑ .....	16
1.2.2.1. Δεδομένα Εισόδου.....	16
1.2.2.2. Κατηγορίες Διαπραγμάτευσης Μετοχών.....	17
1.2.2.3. Κλάδοι Διαπραγμάτευσης Μετοχών .....	18
1.2.2.4. Δείκτες Διαπραγμάτευσης Μετοχών.....	18
1.2.3. Συγχωνεύσεις, Εξαγορές και άλλες Σύνθετες Εταιρικές Χρηματιστηριακές Πράξεις.....	19
1.2.4. Μερισματική Πολιτική .....	22

1.2.5. Πλεονεκτήματα Χρηματιστηριακών Τίτλων .....	23
1.2.6. Μειονεκτήματα Χρηματιστηριακών Τίτλων .....	24
<b>1.3. Πολιτική Συγχωνεύσεων - Εξαγορών - Επαναγορών.....</b>	<b>24</b>
1.3.1. Γενικά .....	24
1.3.2. Κατηγορίες Εξαγορών - Συγχωνεύσεων .....	26
1.3.3. Πολιτική Τιμήματος Συγχωνεύσεων .....	26
1.3.4. Πλεονεκτήματα Συγχωνεύσεων.....	31
1.3.5. Μειονεκτήματα Συγχωνεύσεων .....	33
<b>ΤΜΗΜΑ Β. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ</b>	<b>34</b>
<b>2.1. Εξέλιξη Παγκόσμιας Ναυπηγικής Δραστηριότητας.....</b>	<b>34</b>
<b>2.2. Κύριες Ναυπηγικές Χώρες.....</b>	<b>38</b>
2.2.1. Ανάπτυξη του Μεριδίου Αγοράς και Εστίασης Προϊόντων σε Νέες Παραγγελίες.....	38
2.2.2. Παγκόσμιες Παραδόσεις 2004.....	39
2.2.3. Παγκόσμιο Βιβλίο Παραγγελιών 2002 -2004.....	40
<b>2.3. Ο ρόλος των Αναδυόμενων Οικονομιών της Ασίας στην Παγκόσμια Οικονομία.....</b>	<b>42</b>
<b>2.4. Ιαπωνικά Ναυπηγεία.....</b>	<b>43</b>
<b>2.5. Κορεάτικα Ναυπηγεία.....</b>	<b>44</b>
<b>2.6. Κινέζικα Ναυπηγεία.....</b>	<b>45</b>
<b>2.7. Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία .....</b>	<b>46</b>
<b>ΤΜΗΜΑ Γ. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ / ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ &amp; ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ</b>	<b>48</b>
<b>3.1. Παγκόσμια Αγορά Ναυπηγικής Προσφοράς - Ζήτησης Χωρητικότητας.</b>	<b>48</b>

<b>3.2. Βασικοί Παράγοντες Ανταγωνισμού στο Κόστος Κατασκευής.....</b>	<b>51</b>
3.2.1. Ρόλος και Προβλέψεις Διακύμανσης Τιμών Πετρελαίου στην Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία.....	51
3.2.2. Παγκόσμια Παραγωγή & Κόστος μη Επεξεργασμένου Ναυπηγηθέντος Χάλυβα.....	54
3.2.3. Ανταγωνιστικά Συμφέροντα IACS - Ναυπηγείων με Έλληνες Εφοπλιστές για Κατασκευή Κατώτερης Ποιότητας Πλοίων.....	55
<b>3.3. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για την Ναυπηγική Βιομηχανία και την Ανταγωνιστικότητα. ....</b>	<b>58</b>
<b>3.4. Εκτιμήσεις &amp; Ποιοτικός Ανταγωνισμός Ναυπηγείων στην Ευρώπη, Νότια Κορέα &amp; Ασία .....</b>	<b>59</b>
<b>ΤΜΗΜΑ Δ. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΕ, ΟΟΣΑ, ΕΕ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</b>	<b>60</b>
<b>4.1. Ναυπηγική Πολιτική Χωρών Π.Ο.Ε. ....</b>	<b>60</b>
<b>4.2. Ναυπηγική Πολιτική Χωρών Ο.Ο.Σ.Α.....</b>	<b>65</b>
4.2.1. Ο Ρόλος του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης.....	65
4.2.2. Επίσκεψη Ναυπηγικής Συμφωνίας 1994.....	65
4.2.3. Γενικές Συμφωνίες ΟΟΣΑ για τη Ναυπηγική Βιομηχανία .....	68
4.2.4. Διαπραγματεύσεις για μια Νέα Ναυπηγική Συμφωνία .....	68
<b>4.3. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για το Πλαίσιο Παροχής Κρατικών Ενισχύσεων.69</b>	
4.3.1. Ο Ρόλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου .....	70
4.3.2. Η Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Παγκόσμια Ανταγωνιστικότητα και το Ιστορικό Εξέλιξης των Κορεάτικων Επιδοτήσεων .....	72
4.3.3. Οι εκθέσεις της Ε.Ε. για την Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία .....	79

4.3.4. Βελτίωση των Επενδύσεων στην Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία στην Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία - Πρόγραμμα Leadership 2015 .....	85
<b>4.4. Η Ευρωπαϊκή Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού.....</b>	<b>86</b>
4.4.1. Κρατική Ενίσχυση: Έρευνα της Επιτροπής από την Προσφυγή Ναυπηγείων Ελευσίνας για Ενίσχυση στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (ΕΝΑΕ).....	87
4.4.2. Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.788/2000 - Ελλάδα: Καθεστώς Ενισχύσεων προς την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία.....	89
4.4.3. Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.383/2002 - Ελλάδα: Επενδυτική Ενίσχυση προς τα Ναυπηγεία Σύρου Νεώριον.....	89
4.4.4. Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.569/2003 - Ελλάδα: Παράταση 3 ετών Παράδοσης Κρουαζιερόπλοιου προς τα Ναυπηγεία Σύρου Νεώριον.....	90
<b>4.5. Σημαντικές Διατάξεις Εθνικής Νομοθεσίας για την Ναυπηγική Πολιτική και τις Επιδότησεις Ναυπήγησης Πλοίων στην Ελλάδα.....</b>	<b>91</b>
<b>4.6. Η Ελληνική Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή Επιτροπής Ανταγωνισμού. ...</b>	<b>94</b>
<b>4.7. Σημερινά Προβλήματα και Κίνδυνοι Ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία.....</b>	<b>95</b>
<b>4.8. Μέτρα για την Εξυγίανση και την Τόνωση της Διεθνούς Ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία.....</b>	<b>96</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ</b>	<b>100</b>
<b>1. Ο Όμιλος Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.....</b>	<b>100</b>
1.1. Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες .....	100
1.2. Διοικητικό Συμβούλιο Ομίλου.....	101
1.3. Πληροφορίες Δικαιωμάτων Υποχρεώσεων Μετόχων ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ.....	102
1.4. Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου .....	104

1.5. Συμμετοχές Ομίλου ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ .....	107
1.6. Μερισματική Πολιτική 2001-2005 .....	107
1.7. Έκθεση Δ.Σ. Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών προς την Τακτική Γ.Σ. Μετόχων για τα έτη 2005-2006.....	109
1.8. Περιγραφή Αντικειμένου Εργασιών Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.	110
1.9. Χρηματιστηριακά Στοιχεία Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών .....	112
1.10. Γενικές Πληροφορίες Μετοχής Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών .....	114
1.11. Αποφάσεις του Χ.Α. για την ένταξη των Μετοχών της Εταιρείας στις Κατηγορίες Επιτήρησης και Μεσαίας - Μικρής Κεφαλαιοποίησης .....	117
1.12. Χρηματιστηριακά Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 2003-2005 .....	118
1.13. Παρατηρήσεις για τον Όμιλο και την Χρηματιστηριακή του Πορεία .....	120
1.14. Οικονομικά Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών .....	121
<b>2. Ναυπηγεία Ελευσίνας.....</b>	<b>123</b>
2.1. Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες .....	123
2.2. Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας Ναυπηγεία Ελευσίνας.....	124
2.3. Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου .....	125
2.4. Παραγωγική Δυναμικότητα Ναυπηγείου Ελευσίνας. ....	126
2.5. Σημαντικές Ναυπηγοεπισκευαστικές Δραστηριότητες.....	127
2.6. Εργατικό Δυναμικό .....	129
2.7. Οικονομικά Στοιχεία Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε. ....	130
2.8. Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ναυπηγείων Ελευσίνας 2002-2004 .	132
.....	132
<b>3. Ναυπηγείο Νεώριο Σύρου.....</b>	<b>134</b>



3.1. Ιστορική Αναδρομή.....	134
3.2. Γενικές Πληροφορίες .....	135
3.3. Διοικητικό Συμβούλιο .....	136
3.4. Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου .....	137
3.5. Παραγωγική Δυναμικότητα Ναυπηγείου Σύρου .....	138
3.6. Σημαντικές Ναυπηγοεπισκευαστικές Δραστηριότητες.....	139
3.7. Εργατικό Δυναμικό .....	141
3.8. Οικονομικά Στοιχεία Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε. .....	141
3.9. Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ναυπηγείου Σύρου 2003-2004..	143
<b>4. Νεώριον Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε.....</b>	<b>145</b>
4.1. Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες .....	145
4.2. Παραγωγική Δυναμικότητα Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ .....	146
4.3. Οικονομικά Στοιχεία Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ .....	150
4.4. Στοιχεία Ισολογισμού Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ 2005 .....	151
<b>ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ</b>	<b>152</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1. Μέγεθος Παγκόσμιου Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2003-2005	36
Πίνακας 2.2. Ποσοστιαίο Μέγεθος Ηλικίας Πλοίων Παγκόσμιου Στόλου	37
Πίνακας 2.3. Τριμηνιαίος Μέσος Όρος Νέων Παραγγελιών	38
Πίνακας 2.4. Ποσοστιαίο Μερίδιο Αγοράς Νέων Παραγγελιών	38
Πίνακας 2.5. Παγκόσμιος Κύκλος Ναυπηγικών Εργασιών / Παραδόσεις 2004	39
Πίνακας 2.6. Ποσοστιαία Μέρη Βιβλίου Παγκόσμιων Παραγγελιών 12.2002	40
Πίνακας 2.7. 35 Σημαντικότερες Ναυτιλιακές Χώρες 01.2005	40
Πίνακας 3.1. Αντιπροσωπευτικό Κόστος Ναυπήγησης Νέων Πλοίων	51
Πίνακας 3.2. Μηνιαία Μεταβολή Τιμής Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent 07/2001-06/2006	53
Πίνακας Π.1. Διοικητικό Συμβούλιο Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών	101
Πίνακας Π.2. Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών	106
Πίνακας Π.3. Συμμετοχές Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών σε Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις	107
Πίνακας Π.4. Μερισματική Πολιτική Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 2001-2005	108
Πίνακας Π.5. Βασική Μετοχική Σύθεση Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών	114
Πίνακας Π.6. Εισαγωγή στην Παράλληλη Αγορά της Εταιρείας Νεώριον Α.Ε. στο ΧΑΑ - 1999	114
Πίνακας Π.7. Πορεία Μετοχής Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών στον Κλάδο Εταιρείες Συμμετοχών & Παροχής Συμβουλών	114

Πίνακας Π.8. Μερίσματα Χρήσεων Ομίλου Νεώριον 1999-2005	115
Πίνακας Π.9. Μηνιαία Μεταβολή Τιμής Μετοχής Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 07/2001-06/2006	116
Πίνακας Π.10. Βασική Μετοχική Σύθεση Εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ (31.12.2005)	125
Πίνακας Π.11. Χαρακτηριστικά Πλωτών Δεξαμενών Ναυπηγείων Ελευσίνας	127
Πίνακας Π.12. Επισκευές Πλοίων 1997-2005 στα Ναυπηγεία Ελευσίνας	129
Πίνακας Π.13. Βασική Μετοχική Σύθεση Εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.	136
Πίνακας Π.14. Λογιστική Αξία Κτήσης και Συμμετοχής στην ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. (31/12/2005)	138
Πίνακας Π.15. Χαρακτηριστικά Πλωτών Δεξαμενών στις ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.	138
Πίνακας Π.16. Λογιστική Αξία Κτήσης και Συμμετοχής Εταιρείας Κ.Ε.Κ. – ΝΕΩΡΙΟΥ Μ.Ε.Π.Ε. (31.12.2005)	145
Πίνακας Π.17. Στοιχεία Ισολογισμού Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ 2003 - 2005	150

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2.1. Γρ. Παράσταση Παγκόσμιας Ναυπηγικής Παραγωγής 1960-2002	34
Διάγραμμα 3.1. Γρ. Παράσταση Ανάπτυξης Παγκόσμιου Θαλάσσιου Εμπορίου 1969-2003	48
Διάγραμμα 3.2. Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο 1970-2004	49
Διάγραμμα 3.3. Μηνιαίος Δείκτης Τιμών Νέων Παραγγελιών	50
Διάγραμμα 3.4. Ποσοστό Μηνιαίας Μεταβολής Τιμής Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent 07/2001-06/2006	52
Διάγραμμα 3.5. Αριθμοδείκτες & Ποσότητες Κατανάλωσης Ακατέργαστης Μονάδας Χάλυβα ΕΚΑΧ 1952-2000	54
Διάγραμμα Π.1. Ποσοστό Μηνιαίας Μεταβολής Τιμής Μετοχών Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 07/2001-06/2006	115

## **ΤΜΗΜΑ Α. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΑΝΩΝΥΜΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΚΑΙ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ – ΕΞΑΓΟΡΕΣ<sup>1</sup>:**

### **1.1. Έννοια και Χαρακτηριστικά μίας Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.)**

#### 1.1.1 Γενικά

Οι εμπορικές εταιρείες διέπονται από τον εμπορικό νόμο και νεότερους νόμους. Ειδικότερα, η Ανώνυμη Εταιρεία ρυθμίζεται από τον Ν.2190/1920, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με Π.Δ., τα οποία προσαρμόζουν την ελληνική νομοθεσία προς τις κοινοτικές οδηγίες.

Η Ανώνυμη εταιρεία είναι μία εμπορική κεφαλαιουχική εταιρεία, της οποίας το Κεφάλαιο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 60.000 € και διαιρείται σε ισότιμες και μεταβιβάσιμες μετοχές και στην οποία όλοι οι μέτοχοι ευθύνονται μέχρι του ποσού της εισφοράς τους. Η ονομαστική αξία των μετοχών που έχουν εκδοθεί από 0,30 έως 100 € ισούνται προς το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Η Χρηματιστηριακή αξία της

---

<sup>1</sup> Πηγή: Η Επιχειρηματική Ιδέα και η Εφαρμογή της – Τόμος Β, σελ.105-128, Πετράκης Π.Ε., Αθήνα 2002.

Βασικές Αρχές της Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης και Πολιτικής, σελ.24-27, 36, 523-527, 621-622, 640-641, 753-755, 759-771, Weston J. Fred – Brigham F. Eugene, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986.

Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Χρηματιστηριακές Αγορές – Γ' Έκδοση, σελ.568-570, Καραθανάσης Α. Γεώργιος, Εκδόσεις Ευγ. Μπένου, Αθήνα 1999.

Χρηματοοικονομική – Γ' Αμερικάνικη Έκδοση, σελ.441-445, Groppelli A. A. – Nikbakht Ehsan, Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Αθήνα 1999.

Μετατροπή – Συγχώνευση – Διάσπαση Εταιρειών, σελ.9-13, 125-126, 133-137, 403-407, Λεοντάρης Κ. Μιλτιάδης, Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1994.

Χρηματιστήριο, σελ.41-43, 211-212, Μαλινδρέτου Βασιλική – Μαλινδρέτος Παύλος, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2000.

Χρηματιστήριο Αξιών και Παραγώγων, σελ.1-21, 62-63, 65-69, 217-222, Βούλγαρη Παπαγεωργίου Ευμορφία, Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 2002.

Απόφαση Χ.Α.86/2002 – ΦΕΚ 508B/2002: Προϋποθέσεις Εισαγωγής συμπληρωματικής σειράς μετοχών εισηγμένων κατασκευαστικών εταιρειών σε περιπτώσεις Α.Μ.Κ., λόγω συγχώνευσης με απορρόφηση ή λόγω εισφοράς κλάδου.

Το Αλφαριθμητικό του Επενδυτή, Έκδοση Χ.Α., Αθήνα 2003.

Βασικοί Κανόνες Διαχείρισης & Υπολογισμού των Δεικτών FTSE/ΧΑ, Έκδοση 6.0, Ver.1.01, Νοέμβριος 2005.

Βασικοί Κανόνες Διαχείρισης & Υπολογισμού των Δεικτών Τιμών της Αγοράς Μετοχών του Χ.Α., Έκδοση 2.4, Δεκέμβριος 2005.

Κανονισμός Χρηματιστηρίου Αθηνών, Έκδοση Χ.Α., Αθήνα – Αύγουστος 2006.

μετοχής είναι διαφορετική. Η Ανώνυμη εταιρεία έχει νομική προσωπικότητα με δική της περιουσία και οι εταιρικές της υποχρεώσεις δεν ευθύνουν τις μετόχους της. Τα δικαιώματα των μετόχων είναι περιουσιακά και προσωπικά, ενώ οι υποχρεώσεις τους συνίσταται στην καταβολή των εισφορών τους. Η μεταβίβαση της εταιρικής ιδιότητας είναι καταρχήν ελεύθερη και οποιαδήποτε μεταβολή στο πρόσωπο των εταίρων (θάνατος, πτώχευση, απαγόρευση) δεν επιδρά στην εταιρεία.

Η Α.Ε. έχει ίδια όργανα διοίκησης:

1.την Γενική Συνέλευση των μετόχων, όπου είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας και αποφασίζει για τις τροποποιήσεις του καταστατικού, την εκλογή Δ.Σ. – ελεγκτών, έγκριση ισολογισμού, διάθεση κερδών, συγχώνευση, διάλυση της εταιρείας ή διορισμό εκκαθαριστών.

2.το Διοικητικό Συμβούλιο, όπου διοικεί, διευθύνει και εκπροσωπεί την Α.Ε. Η θητεία τους δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των 6 ετών με δικαίωμα επανεκλογής τους. Τα μέλη εκλέγονται από την τακτική Γενική Συνέλευση. Το Δ.Σ. συνέρχεται υποχρεωτικά μια φορά τον μήνα και είναι αρμόδιο για πράξεις που αφορούν την διοίκηση της Α.Ε., με εξαίρεση στα θέματα αρμοδιότητας της Γενικής Συνέλευσης.

3.τους Ελεγκτές, που διορίζονται από την τακτική Γενική Συνέλευση, όπου με τακτικούς και έκτακτους ελέγχους προστατεύουν τα συμφέροντα των μετόχων, των δανειστών, των λοιπών τρίτων και την εθνική οικονομία. Οι ελεγκτές παρακολουθούν την λογιστική και διαχειριστική κατάσταση της εταιρικής χρήσης, τον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης, υποβάλλοντας έκθεση για τα πορίσματα των ελέγχων τους προς την Γενική Συνέλευση.

Η κρατική εποπτεία εκδηλώνεται κατά την ίδρυση της Α.Ε., στην τήρηση του καταστατικού, των Γενικών Συνελεύσεων και της καταβολής του Μετοχικού Κεφαλαίου. Έκτακτος έλεγχος μπορεί να ζητηθεί από ποσοστό μετόχων, την επιτροπή Χρηματιστηρίου και Κεφαλαιαγοράς, εφόσον η Α.Ε. είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο και το υπουργείο Ανάπτυξης.

#### 1.1.2 Σύσταση Α.Ε.

Για την σύσταση της Α.Ε. απαιτείται το καταστατικό, που αποτελεί συμβολαιογραφικό έγγραφο σύστασης μεταξύ 2 ή περισσότερων φυσικών ή νομικών προσώπων, το οποίο καταχωρείται στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών (Μ.Α.Ε.) στην Νομαρχία που βρίσκεται η έδρα της εταιρείας και δημοσιεύεται στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως.

### 1.1.3 Μετοχικό Κεφάλαιο Α.Ε.

Το μετοχικό κεφάλαιο μπορεί να σχηματιστεί από τους ίδιους τους ιδρυτές της εταιρείας που αναλαμβάνουν αυτή την υποχρέωση και από το κοινό με πρόσκλησή του σε δημόσια εγγραφή για την ανάληψη μετοχών.

Οι μετοχές διακρίνονται από άποψη περιεχομένου σε:

1. Κοινές όπου εφαρμόζεται η αρχή της ισότητας με ίσα δικαιώματα κερδών-διάλυσης-ψηφοφορίας για κάθε μετοχή,
2. Προνομιούχες όπου παρέχουν ιδιαίτερα δικαιώματα μερισμάτων σε μετόχους με ψήφο και χωρίς ψήφο (για την Ελλάδα).

Οι μετοχές διακρίνονται από άποψη μεταβίβασης σε ανώνυμες και κυρίως σε ονομαστικές. Η συμβατική μεταβίβαση μη εισηγμένων μετοχών στο χρηματιστήριο γίνεται με εγγραφή στο ειδικό βιβλίο μετόχων που τηρείται από την εταιρεία. Η συμβατική μεταβίβαση εισηγμένων ονομαστικών μετοχών στο χρηματιστήριο γίνεται ενώπιον Χρηματιστού στο ειδικό βιβλίο μετόχων που τηρείται στην εταιρεία.

Οι εισφορές των μετόχων συνίστανται σε χρήμα και σε εισφορές σε είδος (ακίνητα, πλοία, μηχανήματα).

Κατά την διάρκεια λειτουργίας της εταιρείας, το μετοχικό της κεφάλαιο μπορεί να μεταβληθεί με αύξηση ή μείωσή του. Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου γίνεται με εισφορές σε είδος-χρήμα (κεφαλαιοποίηση αποθεματικών με νέες δωρεάν μετοχές ή σπάσιμο μετοχών) με έκδοση μετοχών, όπου οι παλαιοί μέτοχοι έχουν δικαίωμα προτίμησης στις νέες μετοχές.

### 1.1.4 Ετήσιες Χρήσεις και Οικονομικές Καταστάσεις Α.Ε.

Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις περιλαμβάνουν τον ισολογισμό, τον λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως, τον πίνακα διάθεσης κερδών και το προσάρτημα. Στον λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως εμφανίζονται τα αποθεματικά και η τυχόν διανομή μερίσματος στους μετόχους, τα καθαρά κέρδη ή οι ζημίες παρελθουσών χρήσεων. Η διανομή κερδών προκύπτει αν η εταιρεία αποκόμισε καθαρά κέρδη μετά την αφαίρεση κάθε ζημίας.

## 1.2. Εισαγωγή Μετοχών Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών

### 1.2.1 Η Μετοχή και τα είδη της

Η Μετοχή αποτελεί ένα μερίδιο στο κεφάλαιο μίας ανώνυμης εταιρείας. Προκειμένου να ιδρυθεί μια ανώνυμη εταιρεία συγκεντρώνεται ένα κεφάλαιο το οποίο διαιρείται σε μικρότερα ίσα μερίδια (μετοχές). Ο επενδυτής μπορεί να αγοράσει ένα μικρό ή ένα μεγαλύτερο μέρος μετοχών, ισάξιο του ποσού των χρημάτων που θέλει να επενδύσει. Από τη στιγμή που γίνεται μέτοχος μιας εταιρείας, γίνεται εν μέρει και ιδιοκτήτης της και μπορεί να συμβάλλει στη λήψη αποφάσεων που αφορούν τη διαχείρισή της.

Η **κοινή μετοχή** είναι ο πιο συνηθισμένος τύπος μετοχής και περιλαμβάνει όλα τα βασικά δικαιώματα ενός μετόχου, όπως δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη, στην έκδοση νέων μετοχών, στο προϊόν της εκκαθάρισης, καθώς και δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση της εταιρείας και συμμετοχής στη διαχείρισή της.

Η **προνομιούχος μετοχή** προσφέρει απλά ένα προβάδισμα έναντι των κατόχων κοινών μετοχών, στη λήψη μερίσματος και στη λήψη του προϊόντος της εκκαθάρισης σε περίπτωση διάλυσης της επιχείρησης, αλλά συνήθως στερείται του δικαιώματος ψήφου και συμμετοχής στη διαχείριση της επιχείρησης.

Η **ονομαστική τιμή** της μετοχής προκύπτει κατά την πρώτη έκδοση των μετοχών, διαιρώντας την αξία του μετοχικού κεφαλαίου της ανώνυμης εταιρείας με τον αριθμό μετοχών, που εξέδωσε αρχικά. Αργότερα η ονομαστική τιμή μπορεί να μεταβληθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας.

Η **λογιστική τιμή** της μετοχής απεικονίζει την πραγματική αξία της και προκύπτει διαιρώντας τα ίδια κεφάλαια της ανώνυμης εταιρείας με τον αριθμό μετοχών της εταιρείας σε κυκλοφορία.

Η **χρηματιστηριακή τιμή** της μετοχής, διαμορφώνεται καθημερινά στη συνεδρίαση της Αγοράς Αξιών του Χ.Α. μέσω της προσφοράς και της ζήτησης.

### 1.2.2 Η Εισαγωγή Μετοχής στο ΧΑΑ

#### 1.2.2.1 Δεδομένα Εισόδου

Η διαδικασία εισαγωγής ΑΕ στο Χρηματιστήριο και η έκδοση τυχόν νέων χρηματιστηριακών τίτλων από εισηγμένες εταιρείες με διάθεσή τους στο επενδυτικό κοινό ονομάζεται πρωτογενής χρηματιστηριακή αγορά. Οι χρηματιστηριακοί τίτλοι, που έχουν εκδοθεί στο παρελθόν και έχουν διατεθεί στους επενδυτές, συναλλάσσονται στο Χρηματιστήριο, που αποτελεί δευτερογενή αγορά.

Όλες οι μετοχές των εισηγμένων εταιρειών στο Χ.Α.Α. είναι άυλες και καταχωρούνται ηλεκτρονικά στα αρχεία του Κεντρικού Αποθεματηρίου Αξιών, μέσω του Συστήματος Άυλων Τίτλων (Σ.Α.Τ.). Οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν 2 κύριους τύπους



χρηματοδότησης: την αύξηση των ιδίων κεφαλαίων με την έκδοση μετοχών και διάφορες μορφές δανείων. Οι διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές διευρύνουν τον αριθμό εναλλακτικών λύσεων σε τύπους χρηματοδότησης. Η απόφαση για την επιδίωξη εισαγωγής μετοχών της παίρνεται από την ίδια την επιχείρηση.

Το ΧΑΑ θέτει ορισμένες προϋποθέσεις, που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις πριν οι μετοχές τους εισαχθούν σε αυτά και αφορούν το μέγεθος της εταιρείας, την χρονική διάρκεια λειτουργίας της, την εξέλιξη των κερδών της, τον αριθμό των κυκλοφορούντων μετοχών της, την αγοραία αξία τους και άλλες προϋποθέσεις. Οι Βασικοί Κανόνες Διαχείρισης & Κατηγοριοποίησης των μετοχών έχουν δημιουργηθεί σε συνεργασία του Αμερικάνικου Χρηματιστηρίου FTSE με το ΧΑΑ. Αποτελούν μετάφραση του κειμένου Ground Rules for the Management of the FTSE/ATHEX Index Series όπως αυτοί εκδίδονται από τον οίκο FTSE.

#### 1.2.2.2 Κατηγορίες Διαπραγμάτευσης Μετοχών

Σήμερα στο Χ.Α.Α. λειτουργούν 5 επιμέρους κατηγορίες διαπραγμάτευσης μετοχών:

- **Κατηγορία Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης - Βασικές προϋποθέσεις**

Μέση Κεφαλαιοποίηση > 100 εκ. €

Εμπορευσιμότητα >15% ή Εμπορευσιμότητα > 10% & Spread (Ετήσιος Μέσος Όρος) < 2%.

Διασπορά >20%.

Η εταιρία δεν ανήκει στον Δείκτη Υψηλής Κυκλοφοριακής Ταχύτητας.

- **Κατηγορία Μεσαίας και Μικρής Κεφαλαιοποίησης - Βασικές προϋποθέσεις**

Μέση Κεφαλαιοποίηση < 100 εκ. €

Οι εταιρίες που δεν κατατάσσονται στις υπόλοιπες Κατηγορίες Διαπραγμάτευσης.

- **Κατηγορία Ειδικών Χρηματιστηριακών Χαρακτηριστικών - Βασικές προϋποθέσεις**

Εμπορευσιμότητα <5% ή Spread >6% ή

Διασπορά <10% ή

Τιμή < 0.30 €ή

Κύκλος εργασιών < 3 εκ. €

- **Κατηγορία Επιτήρησης - Βασικές προϋποθέσεις**

Συσσωρευμένες ζημιές > Ίδια Κεφάλαια ή

Ίδια Κεφάλαια <50% του Μετοχικού Κεφαλαίου ή

Αρνητικά EBITDA ή

Σημαντικές Ληξιπρόθεσμες οφειλές ή

Υπαγωγή στα άρθρα 44, 45, και 46 του Ν., 1892/1990

- **Σε Αναστολή**

### 1.2.2.3 Κλάδοι Διαπραγμάτευσης Μετοχών

Στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, οι μετοχές κατηγοριοποιούνται στους κάτωθι κλάδους, οι οποίοι ανάλογα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του Χρηματιστηρίου, μεταβάλλονται. Σήμερα οι κλάδοι είναι οι εξής: Τράπεζες, Ασφάλειες Ιδιοκτησίας & Ζημιών, Γενικές Ασφάλειες, Μεσίτες Ασφαλίσεων, Εταιρείες Επενδύσεων, Επενδυτικές Υπηρεσίες, Επενδύσεις Ακίνητης Περιουσίας, Διαχείριση Ακίνητης Περιουσίας, Χρηματοδ. Μισθώσεις & Διαφοροποιημένες Συμμετοχές, Σταθερή Τηλεφωνία, Κινητή Τηλεφωνία, Εξοπλισμός Τηλεπικοινωνιών, Διυλιστήρια, Καθετοποιημένες Εταιρ. Πετρελαίου & Φυσικού Αερίου, Ηλεκτρισμός, Ύδρευση, Βασικά Χημικά, Εξειδικευμένα Χημικά, Αλουμίνιο, Μη Σιδηρούχα Μέταλλα, Χάλυβας, Ορυχεία, Οικοδομικά Υλικά & Εξαρτήματα, Κατασκευές, Υλικά Συσκευασίας, Ηλεκτρικά Μέρη & Εξοπλισμός, Εμπορικά Οχήματα και Φορτηγά, Μηχανήματα Βιομηχανικού Εξοπλισμού, Υπηρεσίες Μεταφορών, Υποστηρικτικές Υπηρεσίες προς Επιχειρήσεις, Προμηθευτές Βιομηχανίας, Καθετοποιημένες Εταιρ. Πετρελαίου & Φυσικού Αερίου, Απόσταξη & Οινοπαραγωγή, Αναψυκτικά, Γεωργία & Αλιεία, Τρόφιμα, Διαρκή Καταναλωτικά Αγαθά, Έπιπλα, Παιχνίδια, Ρουχισμός & Αξεσουάρ, Υποδήματα, Είδη Προσωπικής Φροντίδας, Καπνός, Ιατρικές Υπηρεσίες, Ιατρικός Εξοπλισμός, Φαρμακευτικά Προϊόντα, Λιανικό & Χονδρικό Εμπόριο Τροφίμων, Εμπόριο Ενδυμάτων, Οικιακός Εξοπλισμός, Εξειδικευμένο Λιανικό Εμπόριο, Τηλεόραση & Ψυχαγωγία, Τηλεόραση & Ψυχαγωγία, Διαφήμιση, Εκδόσεις, Τυχερά Παιχνίδια, Ξενοδοχεία, Υπηρεσίες Αναψυχής, Εστίαση, Ταξίδια & Τουρισμός, Υπηρεσίες Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, Διαδίκτυο, Λογισμικό, Υλικό Υπολογιστών, Βασικά Χημικά, Διυλιστήρια, Εξειδικευμένα Χημικά, Διαφοροποιημένες Βιομηχανίες, Κατασκευή Κατοικιών, Γενικό Εμπόριο.

### 1.2.2.4 Δείκτες Διαπραγμάτευσης Μετοχών

Για τον προσδιορισμό των Δεικτών και της Σύνθεσης τους λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω στοιχεία:

1. Ο προσδιορισμός της σύνθεσης των κατηγοριών των εισηγμένων μετοχών της Αγοράς Μετοχών του ΧΑ,
2. Ο προσδιορισμός των Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας των εισηγμένων εταιριών της Αγοράς Μετοχών του ΧΑ σύμφωνα με το μοντέλο FTSE Dow Jones Industry Classification Benchmark (ICB),
3. Η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών,
4. Η αξία συναλλαγών των μετοχών και
5. Οι ημέρες διαπραγμάτευσης των μετοχών.

Ο δείκτης **FTSE/XA 20** είναι ο δείκτης υψηλής κεφαλαιοποίησης, ο οποίος περιλαμβάνει τις 20 μεγαλύτερες εταιρίες blue chip της κατηγορίας Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης («Big Cap») του Χρηματιστηρίου Αθηνών, όπως έχει συμφωνηθεί από την Συμβουλευτική Επιτροπή των Δεικτών FTSE/XA.

Ο δείκτης **FTSE/XA Mid 40** είναι ο δείκτης μεσαίας κεφαλαιοποίησης και περιλαμβάνει τις επόμενες 40 εταιρίες της κατηγορίας Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης («Big Cap») του Χρηματιστηρίου Αθηνών, όπως έχει συμφωνηθεί από την Συμβουλευτική Επιτροπή του Δείκτη FTSE/XA.

Ο δείκτης **FTSE/XA Small Cap 80** είναι ο δείκτης μικρής κεφαλαιοποίησης ο οποίος περιλαμβάνει τις 80 μεγαλύτερες εταιρίες της κατηγορίας Μεσαίας και Μικρής Κεφαλαιοποίησης («Mid & Small Cap») του Χρηματιστηρίου Αθηνών, όπως έχει συμφωνηθεί από την Συμβουλευτική Επιτροπή των Δεικτών FTSE/XA. Τα κριτήρια συμμετοχής στον δείκτη συμπεριλαμβάνουν την κεφαλαιοποίηση, εμπορευσιμότητα και διασπορά των μετοχών. Ο δείκτης σχεδιάστηκε από το Χ.Α. σε συνεργασία με την FTSE International Limited και ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2001, με βάση τον αριθμό 1.000.

Ο δείκτης **FTSE/XA 140** είναι ο δείκτης αναφοράς ο οποίος περιλαμβάνει όλες τις αποδεκτές εταιρίες της κατηγορίας Μεγάλης Κεφαλαιοποίησης («Big Cap»), συμπεριλαμβανομένου των συμμετεχουσών του δείκτη FTSE/XA Small Cap 80.

### 1.2.3 Συγχωνεύσεις, Εξαγορές και άλλες Σύνθετες Εταιρικές Χρηματιστηριακές Πράξεις

Πολλές φορές η συγχώνευση Α.Ε. συνδυάζεται με την εισαγωγή μετοχών σε Χρηματιστήριο Αξιών, με περιπτώσεις όπως:

1. Συγχώνευση εισηγμένων μετοχών Α.Ε. στο Χρηματιστήριο με απορρόφηση μη εισηγμένων μετοχών άλλης Α.Ε., η οποία προηγουμένως οφείλει να γνωστοποιηθεί και να εγκριθεί από την επιτροπή του Χρηματιστηρίου. Η συγχώνευση πραγματοποιείται με απορρόφηση της μη εισηγμένης εταιρείας.

Αν μία εταιρία που συμμετέχει σε Δείκτη απορροφηθεί μέσω συγχώνευσης δια απορροφήσεως από άλλη μη συμμετέχουσα, τότε η πρώτη αφαιρείται από τον Δείκτη και στη θέση της εισέρχεται η δεύτερη. Αν κάποια εταιρία που συμμετέχει σε Δείκτη διασπασθεί σχηματίζοντας δύο ή περισσότερες εταιρίες, η εταιρία η οποία θα παραμείνει εισηγμένη στο ΧΑ παραμένει και στη σύνθεση του ιδίου Δείκτη.

2. Συγχώνευση εισηγμένων μετοχών Α.Ε. στο Χρηματιστήριο με απορρόφηση εισηγμένων μετοχών άλλης Α.Ε. Στην περίπτωση αυτή, μία εταιρία που συμμετέχει σε Δείκτη απορροφάται από μία άλλη εταιρία που επίσης συμμετέχει στον ίδιο Δείκτη, τότε η εταιρία που προκύπτει παραμένει ως συμμετέχουσα στον Δείκτη. Η συμπλήρωση της θέσης που προκύπτει θα πραγματοποιηθεί κατά την ημερομηνία αφαίρεσης.

Η συγχώνευση με απορρόφηση πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο για την ενδυνάμωση των εταιρειών που διαπραγματεύονται στην Αγορά Αξιών του Χ.Α. Στην περίπτωση της συγχώνευσης με απορρόφηση εκδίδονται νέες μετοχές λόγω αύξησης κεφαλαίου από την εισφορά του μετοχικού κεφαλαίου της απορροφώμενης εταιρείας. Συνήθως οι μετοχές της αύξησης που πραγματοποιεί η απορροφώσα εταιρεία δίνονται στους μετόχους της απορροφώμενης εταιρείας έναντι της περιουσίας που εισφέρουν σύμφωνα με συγκεκριμένη σχέση ανταλλαγής που προσδιορίζεται στο σχέδιο συγχώνευσης όπως εγκρίνεται από τις Γενικές Συνελεύσεις των συγχωνευόμενων εταιρειών. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις που λαμβάνουν νέες μετοχές οι μέτοχοι όλων των συγχωνευόμενων εταιρειών (πάντοτε σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο συγχώνευσης). Το Δ.Σ. του Χρηματιστηρίου εγκρίνει το Ενημερωτικό Δελτίο της συγχώνευσης όπου μεταξύ άλλων πρέπει να περιλαμβάνονται συνενωμένες (proforma) οικονομικές καταστάσεις των συγχωνευόμενων εταιρειών τουλάχιστον για την τελευταία πριν από τη συγχώνευση χρήση ελεγμένες από ορκωτό ελεγκτή και να εκτίθενται συνοπτικά οι μέθοδοι αποτίμησης των συγχωνευόμενων εταιρειών, τα αποτελέσματά της καθώς και ο τρόπος με βάση τον οποίο προσδιορίστηκε η σχέση ανταλλαγής των μετοχών.

Σε περίπτωση αύξησης μετοχικού κεφαλαίου κατασκευαστικής εταιρίας τις οποίες οι μετοχές είναι εισηγμένες στο ΧΑΑ (απορροφώσας) λόγω συγχώνευσης με απορρόφηση άλλης εταιρίας (απορροφώμενης) ή λόγω εισφοράς σε αυτήν κλάδου άλλης επιχείρησης (αποσχίζουσας), για την έγκριση του Ενημερωτικού Δελτίου (ΕΔ) και την εισαγωγή της συμπληρωματικής σειράς μετοχών πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Φορολογικός έλεγχος εταιριών α) στην απορροφώσα, β) στην απορροφώμενη και γ) στις εταιρίες που περιλαμβάνονται στις ενοποιημένες οικονομικές τους καταστάσεις,
2. Διενέργεια φορολογικού ελέγχου των κοινοπραξιών στις οποίες συμμετέχουν, εφόσον ο συνολικός κύκλος εργασιών ή τα αποτελέσματα κατά την τελευταία δημοσιευμένη οικονομική κατάσταση της απορροφώσας ή της απορροφώμενης προέρχονται κατά ποσοστό μεγαλύτερο ή ίσο του 5% από την συμμετοχή στην κοινοπραξία.
3. Έλεγχος Οικονομικών Καταστάσεων (περιλαμβανομένων και των πλήρως ενοποιημένων, εφόσον υπάρχουν) των τριών (ή σε περίπτωση βραχύτερης διάρκειας, όλων των τελευταίων), πριν την υποβολή της αίτησης για την έγκριση του ΕΔ και την εισαγωγή της συμπληρωματικής σειράς μετοχών, χρήσεων των συγχωνευομένων

εταιριών (εκδότριας και απορροφώμενων εισηγμένων ή μη), με έλεγχο από Ορκωτό Ελεγκτή.

**4.**Ανεκτέλεστο Υπόλοιπο έργων α) της απορροφώσας, β) της απορροφώμενης, καθώς και γ) αυτών που τους αναλογούν από την συμμετοχή τους σε κοινοπραξίες, πιστοποιείται από Ορκωτό Ελεγκτή κατά τη λήξη τουλάχιστον του τελευταίου, πριν από την υποβολή της αίτησης για την έγκριση του ΕΔ και την εισαγωγή της συμπληρωματικής σειράς μετοχών, τριμήνου για το οποίο οι συγχωνευόμενες εταιρίες δημοσίευσαν λογιστικές καταστάσεις.

**5.**Επάρκεια διασποράς στο κοινό των μετοχών της απορροφώσας εταιρίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου (γ) της περ. 4 του τμήματος ΙΙ του αρθρ 3 του Π.Δ. 350/85, σε σχέση με το σύνολο των μετοχών της ίδιας κατηγορίας μετά τη συγχώνευση.

Στη χώρα μας έχει πρόσφατα διαμορφωθεί μια τάση δημιουργίας ομίλων και κοινοπραξιών. Η δημιουργία ομίλων εταιριών συμμετοχών έχει πάρει μεγάλη έκταση την τελευταία επταετία. Οφείλει να σημειωθεί ότι οι επενδυτικές προοπτικές δεν βελτιώνονται αυτόματα στις εταιρείες συμμετοχών. Για την δημιουργία Ομίλου, σύμφωνα με το άρθρο 216 του κανονισμού του ΧΑΑ, για την έγκριση εισαγωγής μετοχών, το Χρηματιστήριο Αθηνών μπορεί, αν κρίνει ότι η δραστηριότητα εταιρίας που έχει υποβάλει αίτηση εισαγωγής μετοχών της δεν παρουσιάζει συνοχή και πληρότητα, με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος για το επενδυτικό κοινό, να ζητήσει την εξαγορά συνδεδεμένων κατά την έννοια του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920 εταιριών ή και εταιριών που έχουν την ίδια μετοχική σύνθεση, από την εκδότρια ή την απορρόφηση συγκεκριμένων εταιριών ή κλάδων των συνδεδεμένων κατά τα άνω με την εταιρία που υπέβαλε την αίτηση εταιριών ή ακόμη πρόσθετες διασφαλίσεις που θεωρεί απαραίτητες για τη προστασία του συμφέροντος του επενδυτικού κοινού. Για την πραγματοποίηση των ενεργειών αυτών, το Χρηματιστήριο Αθηνών μπορεί να τάσσει εύλογη προθεσμία, μετά την άπρακτη πάροδο της οποίας θα απορρίπτεται η αίτηση εισαγωγής.

Στις συγχωνεύσεις-Εξαγορές, οι μικροεπενδυτές οφείλουν να εξετάζουν:

- 1.την ομοιογένεια και την συμπληρωματικότητα των εταιριών συμμετοχών-ομίλων (κάθετη-οριζόντια συγκέντρωση επιχειρήσεων).
- 2.τις τεχνικοοικονομικές προδιαγραφές του Ομίλου.
- 3.την απόκτηση υπεραξίας από προώθηση εισαγωγής μειοψηφικών πακέτων μετοχών μη εισηγμένων εταιριών, που ανήκουν στον Όμιλο.
- 4.την ερμηνεία οικονομικών καταστάσεων μίας εταιρείας χρησιμοποιώντας διάφορους σημαντικούς αριθμοδείκτες για την επιλογή των αποφάσεων του, όπως τους Κέρδη ανά μετοχή, Μέρισμα ανά μετοχή, Ποσοστό διανεμόμενων κερδών, Μερισματική απόδοση, Τιμή προς κέρδη ανά μετοχή(P/E), Τιμή προς εσωτερική αξία μετοχής, Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων, Δανειακή επιβάρυνση, Ταμειακή ροή ανά μετοχή, Κυκλοφοριακή ρευστότητα και Εμπορευσιμότητας, κτλ.

#### 1.2.4 Μερισματική Πολιτική

Στις εταιρικές μεταβολές μπορεί να συμπεριληφθεί και η διανομή του μερίσματος. Το μέρισμα αποτελεί τη συμμετοχή του μετόχου στα κέρδη της εταιρείας, ως ανταμοιβή για την επένδυση του κεφαλαίου του στην συγκεκριμένη εταιρεία. Συνεπώς, μέρισμα διανέμεται μόνο όταν η εταιρεία παρουσιάζει κέρδη στο τέλος της οικονομικής χρήσης.

Η Τακτική Γενική Συνέλευση της ανώνυμης εταιρείας, αφού εγκρίνει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, αποφασίζει το ύψος των κερδών που θα διανεμηθούν ως μέρισμα, μετά και από σχετική πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας.

Βασικοί χρηματοοικονομικοί παράγοντες που επηρεάζουν την μερισματική πολιτική, είναι: ο ρυθμός αύξησης και το επίπεδο κερδών, η σταθερότητα των κερδών, η ηλικία και το μέγεθος της επιχείρησης, η ταμιακή θέση, η ανάγκη αποπληρωμής δανείων, η διατήρηση της κυριαρχίας του ελέγχου των μετοχών της επιχείρησης, η διατήρηση στόχου για το ύψος μερισμάτων, η υψηλή-χαμηλή τιμολόγηση των μετόχων και η φορολογική κατάσταση της επιχείρησης.

Η μερισματική πολιτική καθορίζει τον βαθμό της εσωτερικής χρηματοδότησης μιας επιχείρησης και προσδιορίζει την κατανομή των κερδών από τρέχουσες ή παρελθοντικές χρήσεις (Λογαριασμός Ισολογισμού Παρακρατηθέντων Κερδών) με χρηματικές καταβολές μερισμάτων ή επιπλέον μετοχών στους μετόχους και επανεπενδύσεις στην επιχείρηση. Η παρακράτηση κερδών αποτελεί μία σημαντική πηγή κεφαλαίου για την χρηματοδότηση μιας εταιρείας. Ανάλογα με τα έξοδα, την αποπληρωμή χρηματοδοτικών δανείων, την ρευστότητα της εταιρείας-μετοχών και τις επενδυτικές ανάγκες μιας επιχείρησης είναι δυνατόν να αποφασιστεί η διανομή υψηλού-χαμηλού-μηδενικού τακτικού μερίσματος. Η τυχόν απόφαση παρακράτησης κερδών γενικά επενδύεται σε περιουσιακά στοιχεία, απαραίτητα για τις δραστηριότητες της επιχείρησης. Οφείλει να σημειωθεί ότι τα κέρδη της επιχείρησης και όχι η διανομή μερίσματος ασκούν σημαντική επίδραση στην διαμόρφωση της τιμής των μετοχών.

Οι μετοχές θησαυροφυλακίου είναι οι κοινές μετοχές που επαναγοράζονται από την εκδότρια εταιρεία και αποτελεί εναλλακτική λύση για την διανομή μερίσματος με φορολογικές ελαφρύνσεις για τους μετόχους. Θεωρητικά, τα κέρδη των μετοχών θα αυξηθούν γιατί θα μείνουν λιγότερες μετοχές σε κυκλοφορία, ενώ η εταιρεία θα επωφεληθεί γιατί η απόσυρση ενός μεγάλου αριθμού κυκλοφορούντων μετοχών θα αυξήσει την χρηματιστηριακή προοπτική των μετοχών της. Ταυτόχρονα οι επαναγορές μπορούν να αυξήσουν την επικινδυνότητα των επενδυμένων κεφαλαίων και των κερδών της επιχείρησης. Σε περίπτωση που η επιχείρηση χρειασθεί πρόσθετα κεφάλαια, οι επαναγορασμένες μετοχές μπορούν να επαναδιατεθούν στην ελεύθερη αγορά.

Οι μέτοχοι θεωρούν ότι τα μερίσματα είναι περισσότερο αξιόπιστα από την επαναγορά, διότι μπορεί να μην είναι πλήρως ενημερωμένοι για τις επιπτώσεις μίας επαναγοράς και τρέχουσες – μελλοντικές δραστηριότητες μίας επιχείρησης. Για τον λόγο αυτό οι

επιχειρήσεις γενικά προαναγγέλλουν το πρόγραμμα επαναγοράς, πριν την υλοποίησή του. Η επιχείρηση είναι πιθανό να πληρώσει ένα υπερβολικά αυξημένο τίμημα για τις μετοχές επαναγοράς, με αποτέλεσμα η τιμή των μετοχών να μειωθεί, μόλις η επιχείρηση πάψει να αγοράζει τις μετοχές της και να προκληθεί αύξηση του κινδύνου μείωσης κεφαλαίων-κερδών.

Από διάφορες μελέτες, έχει παρατηρηθεί ότι η επαναγορά μεγάλου αριθμού μετοχών από επιχειρήσεις, παρουσιάζουν χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης και λιγότερες επενδυτικές ευκαιρίες, σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις.

#### 1.2.5 Πλεονεκτήματα Χρηματιστηριακών Τίτλων

1. Τα χρηματιστήρια διευκολύνουν την επενδυτική διαδικασία παρέχοντας μια αγορά συναλλαγών με αποτελεσματικό τρόπο και χαμηλή σχετικά δαπάνη, μειώνοντας το κόστος κεφαλαίων για τις επιχειρήσεις με διασπορά του επιχειρηματικού κινδύνου στο επενδυτικό κεφάλαιο.

2. Η συνεχής διαπραγμάτευση χρηματιστηριακών τίτλων δημιουργεί ένα θεσμικό πλαίσιο υψηλής χρηματιστηριακής αξίας, διευκολύνοντας τις προοπτικές χρηματοδότησης νέων επενδύσεων και την ανάπτυξή τους.

3. Η λειτουργία των χρηματιστηρίων συμβάλλει στη διαμόρφωση σχετικά σταθερών τιμών στους χρηματιστηριακούς τίτλους με μικρές μεταβολές τιμών. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι οι αγορές χρηματιστηριακών τίτλων παρουσιάζουν μια ρευστή κατάσταση.

4. Οι εταιρείες απολαμβάνουν ανέξοδη διαφήμιση και δημοσιότητα αυξάνοντας το γόητρο και την φήμη τους, μειώνοντας το κόστος κεφαλαίου για την επιχείρησή τους. Οι επενδυτές ανταποκρίνονται ευνοϊκά στην αυξημένη πληροφόρηση, τη μεγαλύτερη ρευστότητα και το υψηλότερο γόητρο.

5. Υπάρχει η δυνατότητα από τις εισηγμένες εταιρείες για εξαγορές-συγχωνεύσεις επιχειρήσεων υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

6. Ενισχύεται ο ανταγωνισμός των Αγορών.

7. Αυξάνονται οι φορολογικές ελαφρύνσεις με φορολόγηση κερδών των ελληνικών εταιρειών με 35% αντί για 40%.

8. Μία εισηγμένη εταιρεία καταρτίζει το οικονομικό της πρόγραμμα με ορθότερο τρόπο, λόγω άντλησης υγιών κεφαλαίων από την Κεφαλαιαγορά, χωρίς το άγχος επιστροφής των κεφαλαίων.

9. Μία εισηγμένη εταιρεία έχει μεγαλύτερη δυνατότητα ρευστοποίησης της μετοχής της.

10. Υπάρχει διαφάνεια και ακρίβεια της διαχείρισης της εισηγμένης εταιρείας.

### 1.2.6 Μειονεκτήματα Χρηματιστηριακών Τίτλων

1. Η αλλαγή της μετοχικής σύνθεσης και η πώληση κοινών μετοχών επεκτείνει τον έλεγχο της εταιρείας σε νέους μετόχους της εταιρείας. Εμφανίζεται κίνδυνος απώλειας ελέγχου των ιδρυτικών μελών (μετόχων) της εταιρείας.
2. Ο μεγάλος αριθμός μετόχων παράγει συγκρουόμενα συμφέροντα και καθυστερήσεις σε σημαντικές αποφάσεις.
3. Περισσότεροι μέτοχοι αποκτούν ίσα δικαιώματα μεριδίου στα διανεμόμενα καθαρά κέρδη της εταιρείας.
4. Η εταιρεία ελέγχεται και βρίσκεται υπό την επιτήρηση της Διοίκησης του Χρηματιστηρίου και την συνεχή αξιολόγηση του επενδυτικού κοινού. Είναι αναγκασμένη να δημοσιοποιεί αρκετά στοιχεία και δίνει την δυνατότητα σε όλους, να παρακολουθούν τις δραστηριότητές της.
5. Τα έξοδα της εταιρείας αυξάνονται από τα κόστη του Χρηματιστηρίου, την παραγωγή και δημοσίευση οικονομικών στοιχείων προς το επενδυτικό κοινό και τα έξοδα εξυπηρέτησης ενός μεγάλου αριθμού μετόχων.

### **1.3. Πολιτική Συγχωνεύσεων – Εξαγορών – Επαναγορών**

#### 1.3.1 Γενικά

Η ανάπτυξη έχει ζωτική σημασία για την ευημερία μίας επιχείρησης, διότι έχει σαν σκοπό να προσελκύσει τα καλύτερα επιχειρηματικά στελέχη, ώστε να μην οδηγηθεί στην παρακμή και την διάλυση. Σε κάθε συγχώνευση αναλύονται στρατηγικές προώθησης και ανάπτυξης επιχειρήσεων, με αξιολόγηση των στελεχών και την ανακατανομή τους. Όμως, οι διαπραγματεύσεις μπορεί να διακοπούν στην περίπτωση που γίνει αντιληπτό ότι οι δραστηριότητες των εταιρειών είναι ασυμβίβαστες και τα διαπραγματευόμενα μέρη δεν μπορούν να συμφωνήσουν στους όρους της συγχώνευσης. Ο πιο σημαντικός από τους όρους αυτούς, είναι το τίμημα που θα καταβληθεί από την επιχείρηση, που επιδιώκει την εξαγορά. Η ιδανική συγχώνευση είναι αυτή στην οποία δίνεται μεγαλύτερη προσοχή, στο στόχο μεγιστοποίησης του κέρδους και των συμμετεχόντων στην συμφωνία.

Οι εταιρείες βιώνουν καθημερινά ένα πρωτοφανές επίπεδο συνενώσεων, με την ελπίδα ότι τα κέρδη τους θα μπορέσουν να αυξηθούν μέσω της ελαχιστοποίησης των δαπανών τους, της αύξησης της αγοραστικής δύναμής τους, την ελαχιστοποίηση στην μεταβλητότητα των κερδών τους και στις οικονομίες κλίμακας.

Στην περίπτωση που η συνένωση οδηγήσει σε κέρδη για την εταιρεία, τότε ο μέτοχος της αισθάνεται ικανοποιημένος. Σε αντίθετη περίπτωση, αν η συνένωση δεν οδηγήσει



στα υποσχόμενα θετικά αποτελέσματα, τότε οι μέτοχοι και οι συγχωνευόμενες εταιρείες οδηγούνται σε μία αγορά με λιγότερα κέρδη.

Οι ενέργειες των Σ&Ε (Συγχωνεύσεων & Εξαγορών) οδηγούν σε γενικά οφέλη για τους μετόχους, όταν οι εταιρείες μετά την συνένωση είναι περισσότερο πολύτιμες, σε σύγκριση με τον συμψηφισμό τους, πριν την συνένωσή τους. Η πρωταρχικός λόγος για οφέλη εκτιμάται με την υπόθεση της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας των συγχωνευόμενων εταιρειών. Οι έρευνες για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας έχουν επικεντρωθεί ονομαστικά στην αύξηση της αγοραστικής δύναμης της εταιρείας και στον βαθμό ποικιλομορφίας της.<sup>2</sup>

Οι επιχειρήσεις μπορούν να συνδυάσουν πολλούς τρόπους για την δημιουργία μιας νέας επιχείρησης ή μορφής ενοποίησης επιχειρήσεων, που μετασχηματίζονται. Οι εταιρείες πιστεύουν ότι η ενοποίηση θα φέρει ταχύτερη και πιο σταθερή αύξηση κερδών ανά μετοχή για τις εταιρείες (μεγιστοποίηση του κέρδους), με μικρότερο κόστος και κίνδυνο. Συνήθως χρησιμοποιούνται οι εξής τρόποι:

1.Συγχώνευση: είναι η μεταβίβαση του συνόλου της περιουσίας μίας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων σε μία άλλη έναντι ανταλλάγματος. Οι εταιρείες που μεταβιβάζουν την περιουσία τους λύνονται και οι μέτοχοί τους συμμετέχουν πλέον στο μετοχικό κεφάλαιο της νέας εταιρείας.<sup>3</sup>

2.Εξαγορά: είναι η απόκτηση από μία εταιρεία, έναντι χρηματικού ποσού, μέρους ή του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου άλλης εταιρείας.<sup>4</sup>

3.Αγορά Πακέτου Μετοχών: είναι η αγορά σημαντικού μέρους μετοχών μίας εταιρείας (μητρική ή εταιρεία χαρτοφυλακίου) από μία άλλη (θυγατρική), οι οποίες συνεχίζουν να λειτουργούν ταυτόχρονα.

Οι λυόμενες επιχειρήσεις δεν τίθενται σε εκκαθάριση, επειδή η περιουσία τους δεν διανέμεται στους ιδιοκτήτες τους, αλλά μεταβιβάζεται λόγω της συγχώνευσης στην εταιρεία-αγοραστή.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον Ν.2190/1920 και τις τροποποιήσεις του, η συγχώνευση 2 ή περισσοτέρων Α.Ε. μπορεί να γίνει με:

1.Συγχώνευση με διάλυση των συγχωνευμένων εταιρειών και δημιουργία νέας Α.Ε.

2.Συγχώνευση της απορροφούμενης εταιρείας από την απορροφούσα Α.Ε.

3.Συγχώνευση μίας ή περισσοτέρων εταιρειών από άλλη Α.Ε.

Με την πρακτική χρήση υποβολής προσφορών μία ανώνυμη εταιρεία επιδιώκει την απόκτηση ελέγχου μιας άλλης, ενημερώνοντας είτε την διοίκηση, είτε τους μετόχους

<sup>2</sup> Pilloff, S. J. and Santomero, A. M., (1998), "The Value Effects of Bank Mergers and Acquisitions", Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.59-77.

<sup>3</sup> Οικονομικό Δελτίο: Τράπεζα της Ελλάδος, τεύχος:22, Ιανουάριος 2004, Η Επίδραση των Συγχωνεύσεων και Εξαγορών στην Αποτελεσματικότητα των Τραπεζών στην Ελλάδα, σελ. 7.

<sup>4</sup> Οικονομικό Δελτίο: Τράπεζα της Ελλάδος, τεύχος:22, Ιανουάριος 2004, Η Επίδραση των Συγχωνεύσεων και Εξαγορών στην Αποτελεσματικότητα των Τραπεζών στην Ελλάδα, σελ. 7.

της, με προσφορά χρηματικής αγοράς μετοχών σε κάποια καθορισμένη τιμή ανά μετοχή ή σε αριθμό ανταλλαγής μετοχών της εταιρείας που υποβάλλει την προσφορά εξαγοράς. Μία επιχείρηση (χαρτοφυλακίου) μπορεί να αγοράσει την πλειοψηφία αντί του συνόλου των κοινών μετοχών της άλλης (θυγατρική εταιρεία). Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζει μερικό έλεγχο ιδιοκτησίας και μειώνονται οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι αφού οι υποχρεώσεις των θυγατρικών εταιρειών είναι ανεξάρτητες από τις άλλες και οι ζημίες δεν μεταβιβάζονται ως απαιτήσεις στις άλλες.

Στην περίπτωση εξω-χρηματιστηριακών μετοχών η εξαγορά οφείλει να γνωστοποιηθεί και να εγκριθεί από ανεξάρτητη επιτροπή ανταγωνισμού σχετικά με τις συγκεντρώσεις των επιχειρήσεων και την εφαρμογή της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας. Στην περίπτωση χρηματιστηριακών μετοχών, η εξαγορά οφείλει εκτός των άλλων, να γνωστοποιηθεί και να ελεγχθεί και από την χρηματιστηριακή επιτροπή κεφαλαιαγοράς. Εμπιστευτικές πληροφορίες δεν αποκαλύπτονται και το Χρηματιστήριο ενημερώνει το επενδυτικό κοινό για τις συναλλαγές των ενδιαφερόμενων εταιρειών.

### 1.3.2 Κατηγορίες Εξαγορών – Συγχωνεύσεων

- 1.Οριζόντιες: Η εταιρεία-αγοραστής παράγει τα ίδια προϊόντα με αυτά που παράγει η εταιρεία-στόχος. Ενισχύεται η θέση της αγοράστριας εταιρείας στην υπάρχουσα αγορά.
- 2.Κάθετες: Η εταιρεία-αγοραστής και η εταιρεία-στόχος έχουν σχέση πελάτη προς προμηθευτή. Η αγοράστρια εταιρεία είναι σχετικά ανεξάρτητη και πραγματοποιεί χαμηλότερο κόστος παραγωγής.
- 3.Συμπληρωματικές: Οι εταιρείες έχουν αλληλοσυμπληρώμενες δραστηριότητες.
- 4.Μη Σχετιζόμενες: Οι εταιρείες δεν έχουν προφανή σχέση μεταξύ τους και έχουν βασικό στόχο την διαφοροποίηση του κινδύνου με χαμηλό συντελεστή συσχέτισης στις οικονομικές τους δραστηριότητες.
- 5.Φιλικές: Οι εταιρείες επιθυμούν την συγχώνευση-εξαγορά και καθορίζουν από κοινού την τιμή εξαγοράς.
- 6.Εχθρικές: Η εταιρεία-στόχος δεν εγκρίνει την εξαγορά και χρησιμοποιεί διάφορους τρόπους αποφυγής της εξαγοράς (πρόσκληση άλλου αγοραστή, κτλ.)

### 1.3.3 Πολιτική Τιμήματος Συγχωνεύσεων

Οι συγχωνεύσεις αποτελούν στοιχείο μακροπρόθεσμου στρατηγικού προγραμματισμού των επιχειρήσεων με σκοπό το καθαρό κέρδος, από διάφορες πηγές όπως: η επέκταση του χρηματοοικονομικού προγραμματισμού και ελέγχου των μετοχών, οικονομίες κλίμακας, συμπληρωματικοί πόροι, μεταφορά και εφαρμογή εξειδικευμένων γνώσεων, πλεονασματικά ρευστά διαθέσιμα, αυξημένα περιθώρια προσφυγής σε δανεισμό, αυξημένες δυνατότητες για έρευνα και ανάπτυξη και πληρέστερη αξιοποίηση ενός ανεπτυγμένου μηχανισμού προώθησης των πωλήσεων.

Σημαντικοί παράγοντες επιλογής μίας συγχώνευσης αποτελούν οι τεχνολογικές εξελίξεις, η παγκοσμιοποίηση των οικονομικών αγορών και η δημιουργία μίας ενιαίας οικονομικής αγοράς. Για την ανάλυση των παραγόντων μίας συμφέρουσας εξαγοράς χρησιμοποιούνται εμπειρικοί μέθοδοι, όπως μέθοδοι αξιολόγησης δεικτών κόστους – απόδοσης κερδών και μέθοδοι αξιολόγησης επιδράσεων χρηματιστηριακής αγοράς από ανακοινώσεις εξαγορών εταιρειών. Η μεγιστοποίηση της αξίας μίας μετοχής αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην διαδικασία ανακοίνωσης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για μια υποτιθέμενη εξαγορά μίας εταιρείας. Σε αυτή την περίπτωση οι μέτοχοι λαμβάνουν υπόψη:

1.την τυχόν υποτίμηση-υπερεκτίμηση της εξαγοραζόμενης μετοχής από την ενδιαφερόμενη εταιρεία,

2.την άμυνα της εξαγοραζόμενης εταιρείας, η οποία υποχρεώνεται να βελτιώσει την λειτουργική εικόνα και αποτελεσματικότητά της, σε περίπτωση που αντιτίθεται στην εξαγορά αυτή.

Το αποτέλεσμα της υποτιθέμενης εξαγοράς είναι θετικό για τους μετόχους των εταιρειών, όταν οι εταιρείες προσφέρουν σχεδόν όμοιες υπηρεσίες στην ίδια αγορά και αρνητικό, όταν εξυπηρετούν συγκεκριμένα προσωπικά συμφέροντα της διοίκησης της απορροφώσας εταιρείας και όχι των μετόχων της.

Πιο συγκεκριμένα, κατά την διάρκεια ανακοίνωσης μίας επικείμενης εξαγοράς, οι απορροφώσες εταιρείες παρουσιάζουν σημαντικά αθροιστικά υψηλότερα και αφύσικα κέρδη σε σύγκριση με την απορροφώμενη εταιρεία. Παρατηρείται ότι τα αφύσικα κέρδη απορροφώμενης και απορροφούσας εταιρείας είναι υπερβολικά περισσότερα πριν την ημέρα γνωστοποίησης της εξαγοράς.<sup>5</sup>

Για την μελέτη του θέματος των πιθανών κερδών από Σ&Ε, είναι σημαντικό να διακρίνουμε τους όρους ελάττωσης κόστους και βελτίωσης αποτελεσματικότητας κερδών. Οι ελαττώσεις στις λειτουργικές δαπάνες προκύπτουν από μείωση προσωπικού, κλείσιμο υποκαταστημάτων, συνένωση διοικητικών κέντρων επιχείρησης, κτλ. Τέτοιες ελαττώσεις δαπανών, δεν μεταφράζονται αυτόματα σε βελτίωση της αποτελεσματικότητας κερδών, σε σύγκριση αναλογίας δαπανών σε περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας ή σε έσοδα γενικότερα. Οι ελαττώσεις δαπανών μπορούν να συνοδεύονται από αντίστοιχες ελαττώσεις δαπανών σε περιουσιακά στοιχεία και έσοδα, τα οποία απλά αντιπροσωπεύουν τη συρρίκνωση μίας εταιρείας, παρά την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας απαιτεί ελάττωση δαπανών, μη σχετική μόνο με περιουσιακά στοιχεία και έσοδα.<sup>6</sup>

Οι περισσότερες ακαδημαϊκές μελέτες ακολουθούν κάποιες προσεγγίσεις για να υπολογίσουν και να εκτιμήσουν τα σημαντικά οφέλη από μία συγχώνευση. Η πρώτη

<sup>5</sup> Economic Bulletin: Bank of Greece, issue 24, January 2005, p. 27-44.

<sup>6</sup> Rhoades, S. A., (1998), "The Efficiency Effects of Bank Mergers: An Overview of Cost Studies of Nine Mergers", Journal of Banking and Finance, 22, p.275.

προσέγγιση συγκρίνει την αποτελεσματικότητα των εταιρειών πριν και μετά την συγχώνευση, χρησιμοποιώντας λογιστικές πληροφορίες για να καθορίσει αν η συνένωση οδηγεί σε αλλαγές στις αναφερόμενες τιμές κόστους, εσόδων ή κερδών. Τα δυνατά σημεία αυτής της προσέγγισης αποτελεί η λογιστική αποτελεσματικότητα, η οποία μπορεί να ληφθεί, να μετρηθεί και να κατανοηθεί άμεσα από τα αριθμητικά στοιχεία που χρησιμοποιεί. Βέβαια, οι λογιστικές πληροφορίες θεωρούνται περισσότερο αξιόπιστες, διότι αναλύουν την παρούσα αποτελεσματική κατάσταση και όχι τις προσδοκίες των επενδυτών, που χρησιμοποιούν την προσέγγιση των ισόποσων κερδών.

Η δεύτερη προσέγγιση εξετάζει τα σημαντικά οφέλη από μία συγχώνευση, εξετάζοντας τις αντιδράσεις της χρηματιστηριακής αγοράς σε ανακοινώσεις συγχωνεύσεων. Οι αναλυτές βασίζονται σε χρηματιστηριακές πληροφορίες, διότι θεωρούν ότι είναι περισσότερο αξιόπιστες για να εξετάσουν τις πραγματικές οικονομικές επιδράσεις μίας προαναγγελλόμενης συμφωνίας συγχώνευσης.

Πρόσφατα, εμφανίστηκε μία τρίτη προσέγγιση στην εξεταζόμενη βιβλιογραφία, η οποία ενσωματώνει και επεκτείνει τις προαναφερόμενες μεθόδους ανάλυσης. Πολλές εργασίες αναλύουν την σχέση μεταξύ των συγχωνεύσεων και τις επιρροές της, στις λογιστικές πληροφορίες αλλά και στα ασυνήθιστα έσοδά τους από την χρηματιστηριακή αγορά. Αυτή η προσέγγιση προσπαθεί να προβλέψει αν η επικείμενη συγχώνευση θα έχει βελτιωμένη αποτελεσματικότητα ή ζημιές.<sup>7</sup>

Για να πραγματοποιηθεί μία συγχώνευση ή εξαγορά, μία εταιρεία οφείλει να μεγιστοποιήσει την αξία της μετοχής της, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητά της και τον βαθμό μονοπωλιακής της ισχύος που διαθέτει στην αγορά. Μία εταιρεία θεωρείται αποτελεσματική από πλευράς κόστους (X-efficient) αν ελαχιστοποιεί το κόστος της για δεδομένες τιμές παραγωγικών συντελεστών (αριστοποίηση διατιθέμενων πόρων, τεχνολογία) και επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών. Εναλλακτικά, μία εταιρεία θεωρείται αποτελεσματική από πλευράς κερδών αν μεγιστοποιεί τα κέρδη της για δεδομένες τιμές παραγωγικών συντελεστών και επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών. Το μέγεθος της αναποτελεσματικότητας κόστους μίας εταιρείας μετριέται ως η απόκλιση του κόστους της από το θεωρητικά ελάχιστο κόστος, που προσεγγίζεται εμπειρικά από μία αποτελεσματική εταιρεία. Όσον αφορά την τεχνολογική αποτελεσματικότητα, οι Σ&Ε επιτρέπουν στις εταιρείες να αυξήσουν το μέγεθός τους και να αποκτήσουν πρόσβαση σε τεχνολογίες που οδηγούν σε μείωση κόστους παροχής προσφερόμενων αγαθών και υπηρεσιών, βελτιώνοντας την αποτελεσματικότητά τους. Τα οφέλη από την εκμετάλλευση των οικονομιών κλίμακας παύουν να υπάρχουν, όταν η εταιρεία υπερβεί ένα ορισμένο αριθμητικό μέγεθος, με

---

<sup>7</sup> Pilloff, S. J. and Santomero, A. M., (1998), "The Value Effects of Bank Mergers and Acquisitions", Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.59-77.

αποτέλεσμα να εμφανίζονται αρνητικές οικονομίες κλίμακας, λόγω των προβλημάτων στην διοίκηση μεγάλων οργανισμών.<sup>8</sup>

Υπολογίζεται ότι τα κόστη, τα σταθερά κέρδη και τα εναλλακτικά αποτελεσματικά κέρδη επηρεάζουν τις Σ&Ε των εταιρειών, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα κέρδους μεταξύ των εταιρειών, με μικρή επιρροή στην αποτελεσματικότητα κόστους. Η αποτελεσματικότητα αυτή επιτυγχάνεται λόγω της διαφοροποίησης του κινδύνου. Οι περισσότερες ερευνητικές προσπάθειες έχουν εστιάσει την προσοχή τους στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας κόστους των συγχωνευόμενων εταιρειών, με στόχο την ελάττωση δαπανών ανά μονάδα μέτρησης παραγόμενων ποσοτήτων αγαθών ή υπηρεσιών και εισερχόμενων τιμών. Νέες έρευνες χρησιμοποιούν την αποτελεσματικότητα κέρδους, οι οποίες περιλαμβάνουν τα αποτελέσματα της αποτελεσματικότητας κόστους και ενσωματώνουν τα αποτελέσματα εσόδων της νέας εταιρείας, μετά την συγχώνευση. Σύμφωνα με άλλη εξεταζόμενη βιβλιογραφία, η ανάλυση αποτελεσματικότητας κέρδους θεωρείται καταλληλότερη για την αξιολόγηση επιλογής Σ&Ε, διότι οι παραγόμενες ποσότητες αγαθών ή υπηρεσιών μεταβάλλουν πραγματικά μία συγχώνευση.

Η μεθοδολογία, ο υπολογισμός και η ανάλυση της Χ-Αποτελεσματικότητας (X-efficiency), παρέχουν γενικές πληροφορίες σχετικά με την βελτίωση της αποτελεσματικότητας των συγχωνευόμενων εταιρειών. Επιπλέον, η ανάλυση της Χ-αποτελεσματικότητας χρησιμοποιείται για την εξεύρεση συγκεκριμένων πληροφοριών, σχετικά με την πρόβλεψη της πρωταρχικής κατάστασης μίας συγχώνευσης και την απόδοση αποτελεσματικών κερδών, σε μία συγκεκριμένη αγοραστική δύναμη. Επίσης η Χ-αποτελεσματικότητα είναι χρήσιμη για την μέτρηση αλλαγής της αγοραστικής δύναμης των Σ&Ε. Η αγοραστική δύναμη μετριέται γενικά με την χρήση πληροφοριών τιμών ή κέρδους, τα οποία βασίζονται στην αποτελεσματικότητα και στην αγοραστική δύναμη. Τέλος, η Χ-αποτελεσματικότητα μπορεί να καθορίσει την αύξηση της προστιθέμενης κοινωνικής αξίας, διότι εξετάζει τις επιρροές σε αλλαγές παραγόμενων ποσοτήτων αγαθών ή υπηρεσιών και στις τιμές μετοχών.

Στην περίπτωση αυτή υπολογίζονται 3 τύποι Χ-αποτελεσματικότητας: η αποτελεσματικότητα κόστους, η αποτελεσματικότητα σταθερού κέρδους και η αποτελεσματικότητα εναλλακτικού κέρδους. Η αποτελεσματικότητα κόστους χρησιμοποιεί δεδομένες εξωτερικές παραγόμενες ποσότητες αγαθών ή υπηρεσιών για να καθορίσει την καλύτερη πρακτική για την ελαχιστοποίηση του κόστους για την παραγωγή των ίδιων ποσοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ίδιες εισερχόμενες τιμές και άλλες υποθέσεις. Όμως, δεν λαμβάνει υπόψη την μεικτή παραγόμενη ποσότητα αγαθών ή υπηρεσιών για την αύξηση των εσόδων μίας εταιρείας, μετά από μία συγχώνευση.

---

<sup>8</sup> Οικονομικό Δελτίο: Τράπεζα της Ελλάδος, τεύχος:22, Ιανουάριος 2004, Η Επίδραση των Συγχωνεύσεων και Εξαγορών στην Αποτελεσματικότητα των Τραπεζών στην Ελλάδα, σελ. 7-11.

Η αποτελεσματικότητα σταθερού κέρδους συμπεριλαμβάνει έσοδα και δαπάνες, για να καθορίσει την καλύτερη πρακτική μεγιστοποίησης των κερδών της, σε δεδομένες συνθήκες. Η αποτελεσματικότητα σταθερού κέρδους επιτρέπει την διαφοροποίηση στις παραγόμενες ποσότητες αγαθών ή υπηρεσιών, ενσωματώνοντας λανθασμένες τιμές σε ληφθήσες και παραγόμενες ποσότητες. Η μέθοδος αυτή επιλέγεται από τις εταιρείες για την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της αποτελεσματικότητας.

Η αποτελεσματικότητα εναλλακτικού κέρδους υπολογίζει τον βαθμό μεγιστοποίησης του κέρδους, όπως η αποτελεσματικότητα κέρδους, αλλά λαμβάνει δεδομένες πληροφορίες παραγόμενων ποσοτήτων αγαθών ή υπηρεσιών από την αποτελεσματικότητα κόστους. Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιείται όταν εξετάζονται αλλαγές σε προϊόντα και υπηρεσίες της νέας εταιρείας, μετά την συγχώνευση. Επίσης, παρουσιάζει περιορισμούς στην ανάλυση μίας συγχώνευσης, σχετικά με τον ακριβή καθορισμό της αποτελεσματικότητας της εταιρείας και της αγοραστικής της δύναμης. Οι οικονομολόγοι θεωρούν ότι κάθε περίπτωση συγχώνευσης είναι μοναδική, διότι η έρευνά τους για τα οφέλη μίας συγχώνευσης χρησιμοποιεί εμπειρικούς κανόνες με διάφορες υποθέσεις.<sup>9</sup>

Στα θέματα των Σ&Ε, οι κυβερνητικές πολιτικές και οι αντίστοιχες ρυθμιστικές οικονομικές αρχές οφείλουν να ενεργούν σύμφωνα με την νομοθεσία, λαμβάνοντας υπόψη την προσφορά μίας μικρής καθοδήγησης σε διαδικασίες και συμπεριφορές της ευρύτερης οικονομικής αγοράς. Οι συγχωνεύσεις οφείλουν να αξιολογηθούν σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες δομές της αγοράς και τις προσφερόμενες υπηρεσίες και προϊόντα προς τον πελάτη. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί να δημιουργηθεί αντίστοιχα μία κατάλληλη πολιτική συγχωνεύσεων. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αντιμονοπωλιακές πολιτικές των κρατικών αρχών είναι σχεδιασμένες να απαγορεύουν Σ&Ε που δεν επιτρέπουν τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ ομοειδών εταιρειών.<sup>10</sup>

Επίσης, παρακάτω αναφέρονται επιγραμματικά άλλοι εμπειρικοί μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την λήψη απόφασης συμφέρουσας εξαγοράς, όπου οι μέτοχοι επωφελούνται από μία εξαγορά εταιρείας, συγκρίνοντας το χαμηλότερο κόστος εξαγοράς με την μεγαλύτερη αξία της επιχείρησης ( $KΠΑ > 0$ ). Οι ποσοτικοί παράγοντες που ασκούν σημαντική επίδραση στους όρους τιμήματος μιας συγχώνευσης, είναι: τα τρέχοντα κέρδη (υπολογίζονται από τον αριθμοδείκτη λόγου τιμής/κέρδους – P/E, όπου η εξαγοραζόμενη εταιρεία οφείλει να έχει χαμηλό γύρω στο 5), οι τρέχουσες αγοραστικές τιμές των μετοχών (ο αγοραστής προσφέρει στους μετόχους μεγαλύτερη τιμή από την τιμή της αγοράς, ως κίνητρο για την εξαγορά των μετοχών της), οι λογιστικές αξίες (εμφανίζουν την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης) και τα

<sup>9</sup> Allen N. Berger, (1998), "The Efficiency Effects of Bank Mergers and Acquisition: A Preliminary Look at the 1990s Data", Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.79-109.

<sup>10</sup> Santomero, A. M., (1999), "Bank Mergers: What's a Policy Maker To Do?", Journal of Banking and Finance, 23, p.637.

καθαρά κεφάλαια κίνησης μιας εταιρείας (εκφράζει την διαθέσιμη ρευστότητα της εταιρείας για την επίτευξη συγχώνευσης. Η χαμηλή ρευστότητα αποτελεί κίνητρο αποφυγής εξαγοράς της εταιρείας).

#### 1.3.4 Πλεονεκτήματα Συγχωνεύσεων

1. Διάφορα είδη αποτελεσματικότητας κερδών μπορούν να εμφανιστούν από ενέργειες Σ&Ε. Από αυτά τα είδη, συχνά εμφανίζεται η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα κόστους. Πολλές συγχωνεύσεις έχουν γίνει με την πεποίθηση επίτευξης οικονομιών κλίμακας για ένα σημαντικό ποσοστό μείωσης στα λειτουργικά κόστη, μέσω της συνένωσης όμοιων προϊόντων και υπηρεσιών. Μεγαλύτερες εταιρείες θα μπορούσαν να παρουσιάσουν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα με την επίτευξη μείωσης διευκολύνσεων και προσωπικού στην νέα συγχωνευμένη εταιρεία. Επιπλέον, το κόστος ελαχιστοποιείται όταν μια εταιρεία προσφέρει διάφορα προϊόντα και υπηρεσίες σε χαμηλότερο κόστος, σε σύγκριση με την αυτόνομη λειτουργία των εταιρειών πριν την συγχώνευση, με την παροχή εξειδικευμένων προϊόντων και υπηρεσιών. Επίσης, η αποτελεσματικότητα κόστους μπορεί να βελτιωθεί όταν η νέα διοίκηση της συγχωνευμένης εταιρείας διατηρεί σε χαμηλότερο επίπεδο τα έξοδα της εταιρείας, από τους πρωταρχικούς της στόχους.

2. Οι οικονομίες κλίμακας ωθούν τις μεγαλύτερες εταιρείες να προσφέρουν περισσότερα προϊόντα και υπηρεσίες, αυξάνοντας το μερίδιο αγοράς τους, στους πελάτες στόχους. Με αποφάσεις της νέας διοίκησης της εταιρείας, τα έσοδα της εταιρείας μπορούν να αυξηθούν με την εφαρμογή καλύτερης τιμολογιακής πολιτικής, την προσφορά προσοδοφόρων μεικτών προϊόντων και υπηρεσιών ή χρήσης εξειδικευμένων πωλήσεων και προγραμμάτων αγοράς.

3. Η επιτυχία μίας συγχώνευσης – εξαγοράς εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την αυξανόμενη αγοραστική δύναμη. Οι συμφωνίες μεταξύ εταιρειών που αποβλέπουν στην πώληση προϊόντων και υπηρεσιών στην ίδια γεωγραφική περιοχή, μειώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ ομοειδών εταιρειών και επιτυγχάνει την επιβίωση της νέας συγχωνευμένης εταιρείας, σε μία ευπρόσβλητη αγορά. Με τον τρόπο αυτό αυξάνεται η αγοραστική δύναμη του νέου οργανισμού, επιδιώκοντας υψηλότερα κέρδη.<sup>11</sup>

4. Αυξάνεται το ποσοστό κέρδους από τις εξαγοραζόμενες και τις εξαγοράσιμες εταιρείες, με βάση τον μακροπρόθεσμο στρατηγικό προγραμματισμό των επιχειρήσεων σε θέματα χρηματοοικονομικού προγραμματισμού, συνεργασιών, οικονομιών κλίμακας, περιθωρίων δανειοδότησης (υψηλότερη φερεγγυότητα), μείωση δανειακών επιβαρύνσεων, προώθησης πωλήσεων, αντικατάστασης μη αποτελεσματικής διοίκησης,

---

<sup>11</sup> Pilloff, S. J. and Santomero, A. M., (1998), "The Value Effects of Bank Mergers and Acquisitions", Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.59-77.

μείωσης επιχειρηματικών κινδύνων, τεχνογνωσία, εύρους υπηρεσιών, κτλ. Οι μέτοχοι των εταιρειών που εξαγοράζονται κερδίζουν, ενώ οι μέτοχοι των εταιρειών που εξαγοράζουν πραγματοποιούν κάποια σημαντικά οφέλη. Επομένως οι συγχωνεύσεις αποτελούν τμήμα της διαδικασίας κατανομής των πόρων και της διαδικασίας προσαρμογής στην οικονομία. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μεγαλύτερος βαθμός οργάνωσης στην παραγωγή και στην διαχείριση της νέας εταιρείας.

5. Δημιουργείται ισχυρότερη οικονομική μονάδα με ευρύτερη απήχηση στην αγορά και αύξηση της πιστοληπτικής ικανότητας.

6. Υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης μίας συγχώνευσης, η οποία μπορεί να εξασφαλιστεί με χαμηλότερο κόστος. Οι συγχωνεύσεις βρίσκουν πρόθυμους χρηματοδότες τις εμπορικές τράπεζες.

7. Η υψηλή φορολογία οδηγεί στην αύξηση των συγχωνεύσεων, διότι υπάρχει χαμηλή φορολογία στις συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων. Η υψηλή φορολογία οδηγεί στην αύξηση των συγχωνεύσεων.

8. Η εμφάνιση φορολογητέων κερδών από την εταιρεία-αγοραστή καλύπτουν της ζημιές επόμενων χρήσεων της εξαγοράσιμης εταιρείας.

9. Εμπειρικές μελέτες συμφωνούν ότι οι μέτοχοι των εταιρειών που εξαγοράζονται κερδίζουν. Το ποσοστό κυμαίνεται από 10-20% πάνω από τις αγοραίες αξίες, που ίσχυαν πριν από την συγχώνευση. Οι επιχειρήσεις αποκτούν ορισμένα άλλα οικονομικά πλεονεκτήματα χάρη στη συγχώνευση.

10. Η επιχείρηση ενισχύεται σε μέσα και πρόσωπα. Υπάρχει δυνατότητα αντικατάστασης της μη αποτελεσματικής διοίκησης με είσοδο νέων επιχειρηματικών στελεχών στην οικονομική μονάδα.

11. Οι ευθύνες και τα χρέη των ιδιοκτητών της επιχείρησης προς τρίτους περιορίζονται μέχρι το ποσό του κεφαλαίου συμμετοχής τους.

12. Μία εταιρεία χαρτοφυλακίου με ποσοστό συμμετοχής μεγαλύτερο του 25% σε μία άλλη εταιρεία, μπορεί να εξασφαλίσει ουσιαστικό λειτουργικό έλεγχο ή επιρροή στις δραστηριότητες της εταιρείας στην οποία απέκτησε δικαιώματα ιδιοκτησίας. Μία εταιρεία χαρτοφυλακίου αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα και τυχόν καταστροφικές ζημιές μίας μονάδας δεν μεταβιβάζονται ως απαιτήσεις στα περιουσιακά στοιχεία των άλλων μονάδων. Επίσης για την πραγματοποίηση μίας συγχώνευσης από εταιρεία χαρτοφυλακίου, δεν απαιτείται η έγκριση των μετόχων της.

13. Η μεταβίβαση μετοχών σε περίπτωση θανάτου ή αποχώρησης μετόχων επιτυγχάνεται χωρίς πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες και χωρίς κόστος.

14. Μειώνεται ο συνολικός κίνδυνος της επιχείρησης.

15. Οι μέτοχοι αναμένουν μεγιστοποίηση της αξίας των μετοχών τους.



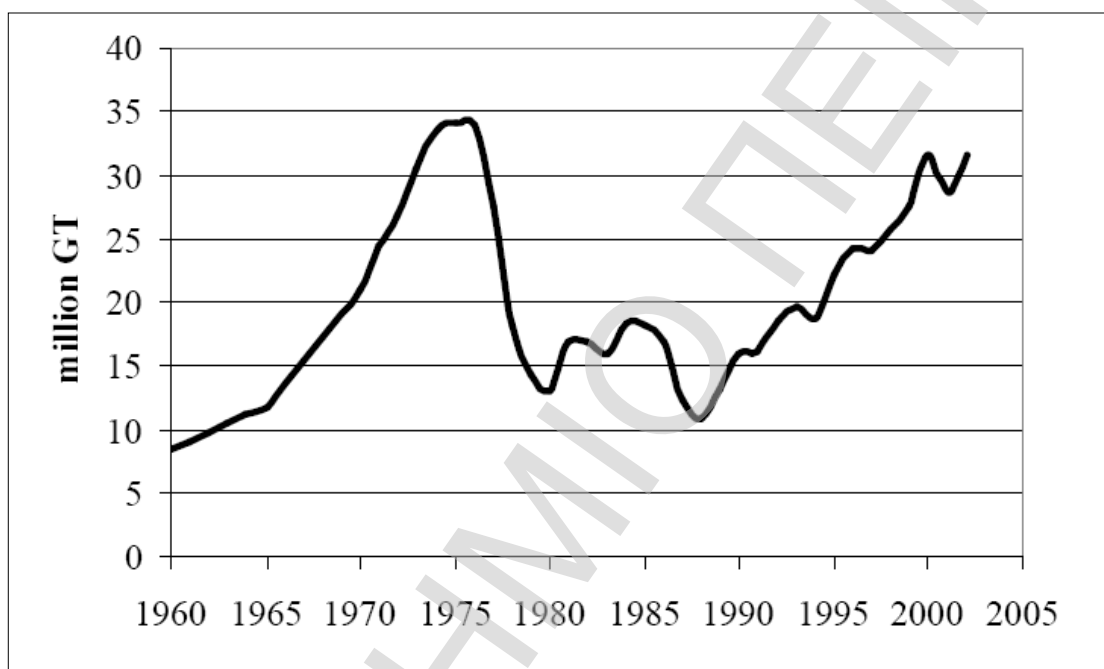
### 1.3.5 Μειονεκτήματα Συγχωνεύσεων

- 1.Ο έλεγχος των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων χαλαρώνει σε μεγάλες Α.Ε., λόγω διασποράς των μετοχών τους.
- 2.Η ευελιξία των μικρών επιχειρήσεων στην λήψη αποφάσεων μειώνεται.
- 3.Η επέκταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αυξάνουν την γραφειοκρατία με περισσότερους ελέγχους. Όμως οι περισσότεροι έλεγχοι είναι πλεονέκτημα για την επιχείρηση.
- 4.Η εύκολη υποχρεωτική διάλυση εμφανίζεται σε περιπτώσεις όπου μια εταιρεία χαρτοφυλακίου αναγκαστεί από τις αρμόδιες αρχές να προχωρήσει σε διάλυσή της, με την διαδικασία πώλησης των μετοχών χαρτοφυλακίου της. Η πλήρης συγχώνευση είναι δυσχερής.
- 5.Η υπερβολική πυραμιδοποίηση (άσκηση ελέγχου εταιρείας χαρτοφυλακίου σε θυγατρικές της εταιρείες) δημιουργεί μεγάλο βαθμό κινδύνου προκαλώντας διακυμάνσεις σε κέρδη, πωλήσεις και ζημίες.
- 6.Η τυχόν πολλαπλή φορολόγηση της εταιρείας χαρτοφυλακίου και των θυγατρικών επιχειρήσεων.
- 7.Οι συγχωνεύσεις παρουσιάζουν ανεπιθύμητα αποτελέσματα, διότι οι συγχωνεύσεις μπορεί να οδηγήσουν σε υπερβολική συγκέντρωση οικονομικής και πολιτικής δύναμης, μεγεθύνοντας μία επιχείρηση και ενισχύοντας μονοπωλιακές καταστάσεις στην οικονομία.

## ΤΜΗΜΑ Β. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ:

### 2.1. Εξέλιξη Παγκόσμιας Ναυπηγικής Δραστηριότητας

Τα βασικά σημεία στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας μπορούν να συνοψιστούν, λαμβάνοντας υπόψη το παρακάτω σχήμα:



**Διάγραμμα 2.1:** Γρ. Παράσταση Παγκόσμιας Ναυπηγικής Παραγωγής 1960-2002 (εκ. GT) – Πηγή: CESA Shipbuilding Market Monitoring - Background Report – May 2003

- **1960 ως 1975:** Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η ναυπηγική βρισκόταν σε υψηλό βιομηχανικό επίπεδο. Η παραγωγή τριπλασιάστηκε φθάνοντας τα 35 εκ. GT το 1975. Οι επενδύσεις ήταν υψηλές σε νέες εγκαταστάσεις, νέες τεχνολογίες και στην ικανότητα επέκτασης συνολικών ναυπηγήσεων. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η κυβέρνηση της Νότιας Κορέας επέλεξε τη ναυπηγική ως τμήμα της οικονομικής της μηχανής, για να μετατρέψει την οικονομία της από μια αγροτική σε μια βιομηχανική βάση. Η βιομηχανική οικονομική μετατροπή της Νότιας Κορέας άρχισε αποτελεσματικά στο πρώτο μισό της δεκαετίας του '70.

- **1975 ως 1980:** Μετά την υψηλή παραγωγή 1975 ακολούθησε μια κατάρρευση σε ζήτηση, με διχοτόμηση της παραγωγής μέσα σε τρία έτη. Αυτή η κατάρρευση αποδίδεται στην κρίση πετρελαίου του 1973 και την επίδραση που αυτή είχε στην ζήτηση για πετρελαιοφόρα. Είναι πιθανό, εντούτοις, ότι μια κατάρρευση ήταν αναπόφευκτη μετά από μια αγορά που ήταν υπερθερμασμένη. Η οικονομική κατάρρευση επέφερε άμεση μείωση στις τιμές λόγω της υπερχωρητικότητας και οδήγησε άμεσα στο καθεστώς των ναυπηγικών επιχορηγήσεων από εκείνη την εποχή.
- **1980 ως 1990:** Η δεκαετία του '80 χαρακτηρίστηκε από τη συνεχή χαμηλή παραγωγή, στο μισό περίπου του μέγιστου επιπέδου τιμής της, λόγω υπερχωρητικότητας πλοίων σε Ευρώπη και Ιαπωνία. Οι λόγοι για τη συντήρηση της αντιοικονομικής ικανότητας παρά τη μειωμένη απαίτηση μπορούν να συνοψιστούν ως εξής.
  1. Υψηλό κόστος κατασκευής: τα ναυπηγεία αντιπροσωπεύουν μία υψηλή ποιοτική επένδυση.
  2. Υψηλή απασχόληση: τα ναυπηγεία τείνουν να απασχολούν σχετικά μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού.
  3. Προβλέψιμη Αγορά: με μια μέση υπολογιζόμενη διάρκεια ζωής πλοίων μεταξύ 20 και 25 ετών, η άνοδος στη ναυπηγική βιομηχανία στη δεκαετία του '90, ήταν προβλέψιμη.
  4. Στρατηγικές εκτιμήσεις: η δυνατότητα ναυπήγησης πλοίων θεωρείται ως απαραίτητη ικανότητα για τη μακροπρόθεσμη αμυντική ικανότητα μιας χώρας.
- **1990 και μετά:** Η μακροχρόνια πρόβλεψη ανόδου στη ναυπηγική βιομηχανία υλοποιείται όπως αναμένεται και από το 1990 η ναυπηγική είναι πάλι υψηλή βιομηχανία. Αυτό που δεν είχε προβλεφθεί ήταν ότι η άνοδος σε ζήτηση δεν συνοδευόταν από μια άνοδο στο σύνολο της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι λόγοι οφείλονται στην ανάπτυξη της χωρητικότητας των πλοίων και της τιμής, που θα αναλυθούν παρακάτω. Η άνοδος σε ζήτηση από το 1990 δεν οφείλεται απλώς στην ανάγκη να αντικατασταθούν τα ξεπερασμένα πλοία που ναυπηγούνται στη δεκαετία του '70. Η μεγάλη πλειοψηφία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται, πέρα από τις μεγάλες αποστάσεις, μεταφέρονται θαλασσίως και τα πλοία είναι απίθανο να εκτοπιστούν σε αυτόν τον ρόλο για το εγγύς μέλλον. Το παγκόσμιο εμπόριο συνεχίζει να επεκτείνεται και ο στόλος προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα. Έχουν υπάρξει επίσης διάφορες ιδιαίτερες εξελίξεις στην προηγούμενη δεκαετία, ειδικότερα στην κατασκευή κοντέϊνερ, την επέκταση της αγοράς σε κρουαζιερόπλοια και την επέκταση σε χρήση πλοίων LNG. Αυτοί οι παράγοντες έχουν οδηγήσει σε μια σημαντική ζήτηση για νέα πλοία σε αυτές τις κατηγορίες. Οι ρυθμιστικές εξελίξεις έχουν επίσης μια σημαντική επιρροή μετά από την αντίστοιχη

ζήτηση. Για παράδειγμα, η ζήτηση για βυτιοφόρα που θα ανταποκρίνονται σε υψηλότερα πρότυπα πρόληψης ρύπανσης, έχει οδηγήσει σε μια αύξηση παραγωγής πλοίων με σκοπό την αντικατάσταση της αντίστοιχης καταργούμενης χωρητικότητας, επειδή δεν ανταποκρίνεται πλέον στα νέα ρυθμιστικά πρότυπα. Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται στο γεγονός ότι από το έτος 2000 και μετά από την νομοθετική απόφαση των Η.Π.Α., τον μεγαλύτερο εισαγωγέα και εξαγωγέα στον κόσμο, περί της απαίτησης διέλευσης πλοίων ηλικίας έως και 15 ετών, δόθηκε μία νέα πνοή στην ναυπηγική βιομηχανία για την κατασκευή νέων πλοίων, τα οποία θα πρέπει να ανταποκρίνονται στα νέα χαρακτηριστικά της αγοράς. Το αρκετά χαμηλότερο κόστος των νέων αυτών κατασκευών προκάλεσε έκρηξη στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ακόμα και πλοίων από δεύτερο χέρι. Τα χαμηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά, κυρίως από την άποψη των δομικών υλικών (όριο ηλικίας 15 έτη, υψηλότερη περιεκτικότητα σε scrap), αναμένεται να τροφοδοτήσουν την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία με μία νέα αγορά.

**Πίνακας 2.1:** Μέγεθος Παγκόσμιου Στόλου ανά Τύπο Πλοίου 2003-2005 σε 1.000 dwt και σε ποσοστό %:

Κύριοι Τύποι Πλοίων	2003	2004	2005	% Αλλαγή 2004/2005
Πετρελαιοφόρα	304 396	316 759	336 156	6.1
	36.1	37.0	37.5	
Χύδην Φορτίου	300 131	307 661	320 584	4.2
	35.6	35.9	35.8	
Ορυκτών/Χύδην/Πετρελαίου	12 612	12 110	9 695	-19.9
	1.5	1.4	1.1	
Ορυκτών/Χύδην	287 519	295 551	310 889	5.2
	34.1	34.5	34.7	
Γενικού Φορτίου	97 185	94 768	92 048	-2.9
	11.5	11.1	10.3	
Εμπορευματοκιβωτίων	82 793	90 462	98 064	8.4
	9.8	10.6	10.9	
Άλλοι Τύποι	59 730	47 324	48 991	3.5
	7.1	5.5	5.5	
Υγροποιημένου Φορτίου	19 469	20 947	22 546	7.6
	2.3	2.4	2.5	
Χημικά Δεξαμενόπλοια	8 027	8 004	8 290	3.6
	1.0	0.9	0.9	

Διάφορα Δεξαμενόπλοια	906	947	1 001	5.7
	0.1	0.1	0.1	
Επιβατηγά – Οχηματαγωγά	5 495	5 561	5 589	0.5
	0.7	0.6	0.6	
Άλλα	25 833	11 865	11 565	-2.5
	3.1	1.4	1.3	
Παγκόσμιο Σύνολο	844 235	856 974	895 843	4.5
	100.0	100.0	100.0	

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Lloyd's Register, Fairplay.

**Πίνακας 2.2:** Ποσοστιαίο Μέγεθος Ηλικίας Πλοίων Παγκόσμιου Στόλου  
ανά Τύπο Πλοίου εκφρασμένο σε total dwt – 01.2005:

Ομάδα Χωρών	Τύποι Πλοίων	0-4 χρόνια	5-9 χρόνια	10-14 χρόνια	15-19 χρόνια	Άνω των 20 χρόνων	Μέση Ηλικία 2004	Μέση Ηλικία 2003
Παγκόσμιο Σύνολο	Όλοι	23.0	21.9	16.5	11.3	27.3	12.3	12.5
	Δεξαμενόπλοια	29.0	22.8	20.9	11.7	15.7	10.3	10.9
	Χύδην Φορτίου	20.2	22.0	14.6	12.4	30.8	13.0	12.9
	Γενικού Φορτίου	7.3	15.0	10.7	10.9	56.1	17.5	17.4
	Εμπορευματοκιβώτια	31.9	29.3	16.3	8.8	13.7	9.4	9.2
	Υπόλοιποι Τύποι	16.0	15.7	11.9	8.1	48.4	15.6	15.8
Χώρες Κεντρικής & Δυτικής Ευρώπης	Όλοι	3.4	3.3	5.2	16.5	71.6	20.5	20.7
	Δεξαμενόπλοια	14.0	5.4	2.2	15.7	62.7	18.3	20.7
	Χύδην Φορτίου	0.0	0.0	0.2	8.2	91.6	22.9	22.3
	Γενικού Φορτίου	0.9	2.7	7.5	18.0	70.8	20.8	20.6
	Εμπορευματοκιβώτια	0.0	16.8	12.4	19.1	51.7	18.1	17.2
	Υπόλοιποι Τύποι	1.6	4.0	8.5	23.9	62.0	20.0	20.0
Σοσιαλιστικές Χώρες Ασίας	Όλοι	15.8	5.9	14.0	10.6	53.7	16.8	17.6
	Δεξαμενόπλοια	27.9	6.4	19.7	12.0	33.9	13.4	15.4
	Χύδην Φορτίου	9.3	6.1	11.9	10.7	62.0	18.4	18.2
	Γενικού Φορτίου	2.9	4.8	5.9	8.0	78.4	20.9	20.8
	Εμπορευματοκιβώτια	32.1	5.7	22.7	11.8	27.6	12.3	12.9
	Υπόλοιποι Τύποι	27.9	6.4	19.7	12.0	33.9	13.4	15.4

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Lloyd's Register, Fairplay.

## 2.2. Κύριες Ναυπηγικές Χώρες

### 2.2.1 Ανάπτυξη του Μεριδίου Αγοράς και Εστίασης Προϊόντων σε Νέες Παραγγελίες

Οι ακόλουθοι πίνακες παρουσιάζουν τη διανομή των νέων παραγγελιών που αναφέρονται σε βασικές χώρες ναυπήγησης πλοίων κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών και δίνουν στους παρακάτω πίνακες τον τριμηνιαίο μέσο όρο νέων παραγγελιών σε CGT και το συνολικό μερίδιο της ναυπηγικής αγοράς.

Έτος	Κίνα	ΕΕ	Ιαπωνία	Νότια Κορέα	Υπόλοιπος Κόσμος	Σύνολο
1998	164.750	1.109.000	1.556.250	1.170.500	699.500	4.700.000
1999	481.000	716.500	1.233.750	1.581.500	737.250	4.750.000
2000	495.000	1.252.500	1.921.500	2.640.000	1.066.000	7.375.000
2001	664.000	714.250	1.941.000	1.772.250	733.500	5.825.000
2002	667.250	361.750	1.868.500	1.415.750	804.500	5.117.750

**Πίνακας 2.3:** Τριμηνιαίος Μέσος Όρος Νέων Παραγγελιών (CGT), Πηγή: CESA Shipbuilding Market Monitoring - Background Report – May 2003

Έτος	Κίνα	ΕΕ	Ιαπωνία	Νότια Κορέα	Υπόλοιπος Κόσμος
2000	7%	17%	25%	35%	16%
2001	12%	12%	34%	30%	12%
2002	10%	7%	36%	28%	19%
2003	14%	8%	28%	43%	7%
2004	13%	12%	30%	35%	10%
2005	14%	17%	17%	43%	5%

**Πίνακας 2.4:** Ποσοστιαίο Μεριδίον Αγοράς Νέων Παραγγελιών εκφρασμένο σε CGT, Πηγή: FMI, CESA, Lloyd's Register

Παρατηρώντας, τα στοιχεία που παρουσιάζονται στους ανωτέρω πίνακες, καθίσταται κατανοητό ότι οι μεγαλύτερες ναυπηγικές χώρες βρίσκονται στην περιοχή της Άπω Ανατολής διατηρώντας το 78% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, ενώ η Ευρώπη χάνει σταδιακά το μερίδιό της, όντας αδύναμη να αντιμετωπίσει τον σκληρό

ανταγωνισμό (κύρια σε θέματα κόστους κατασκευής) από τις μονάδες της Κορέας, της Ιαπωνίας και της νεοεισαχθείσας στην διεκδίκηση σημαντικών μεριδίων της ναυπηγικής αγοράς Κίνας.

### 2.2.2 Παγκόσμιες Παραδόσεις 2004

Το 2004, τα ναυπηγεία παρέδωσαν παγκοσμίως 1.729 πλοία. Οι συνολικές παραδόσεις ανήλθαν σε 25,5εκ. cgt, εκ των οποίων οι περισσότερες από τα 3/4 παρήχθησαν από τα Ασιατικά Ναυπηγεία στην Κίνα, την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα. Με 16.5% της χωρητικότητας τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία (χώρες-μέλη CESA) είναι οι μόνοι ανταγωνιστές με ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς έξω από την Ασία, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές παραγωγής. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία διατήρησαν την κυρίαρχη θέση από την άποψη της παραγωγικής τους αξίας.



**Πίνακας 2.5:** Παγκόσμιος Κύκλος Ναυπηγικών Εργασιών / Παραδόσεις 2004

### 2.2.3 Παγκόσμιο Βιβλίο Παραγγελιών 2002-2004

Βυτιοφόρα	27%
Πλοία Εμπορευματοκιβωτίων	18%
Μεταφοράς Χύδην Φορτίου	15%
Χημικά Βυτιοφόρα	10%
LNG	10%
Κρουαζιερόπλοια	6%
ΕΓ/ΟΓ	4%
Βυτιοφόρα	2%
LPG	2%
Άλλα	6%

Το παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών στο τέλος του 2004 έφθασε σε ένα άλλο ρεκόρ όλων των εποχών με χωρητικότητα άνω των 90 εκ. CGT.

**Πίνακας 2.6:** Ποσοστιαία Μερίδια Βιβλίου  
Παγκόσμιων Παραγγελιών 12.2002  
(Πηγή:CESA)

**Πίνακας 2.7:** 35 Σημαντικότερες Ναυτιλιακές Χώρες  
με πλοία άνω των 1.000 grt - 01.2005

Χώρα Προέλευσης	Αριθμός Πλοίων			Χωρητικότητα Deadweight				
	Εθν. Σημ.	Ξεν. Σημ.	Σύν.	Εθν. Σημ.	Ξεν. Σημ.	Σύν.	% Σύν. 35	% Σύν. Παγκ.
Ελλάδα	739	2 245	2 984	50 997	104 147	155 144	67.13	18.48
Ιαπωνία	717	2 228	2 945	12 611	105 050	117 662	89.28	14.01
Γερμανία	349	2 266	2 615	9 033	48 877	57 911	84.40	6.90
Κίνα	1 695	917	2 612	27 110	29 703	56 812	52.28	6.77
ΗΠΑ	624	1 009	1 633	10 301	36 038	46 338	77.77	5.52
Νορβηγία	768	821	1 589	14 344	29 645	43 989	67.39	5.24
Χόνγκ-Κόνγκ (Κίνα)	274	331	605	17 246	23 747	40 993	57.93	4.88
Δημοκρατία Κορέας	567	372	939	10 371	16 887	27 258	61.95	3.25
Ην. Βασίλειο	426	459	885	10 865	14 978	25 843	57.96	3.08
Ταϊβάν	112	419	531	5 297	18 034	23 331	77.30	2.78
Σιγκαπούρη	443	297	740	12 424	9 909	22 333	44.37	2.66
Δανία	300	346	646	8 376	8 491	16 867	50.34	2.01
Ρωσία	1 721	362	2 083	6 845	8 405	15 250	55.11	1.82
Ιταλία	530	136	666	9 360	4 086	13 446	30.39	1.60



Ινδία	353	33	386	11 729	981	12 709	7.72	1.51
Ελβετία	17	307	324	792	10 681	11 474	93.10	1.37
Σ. Αραβία	53	70	123	872	10 190	11 062	92.12	1.32
Μαλαισία	259	68	327	6 054	3 781	9 835	38.44	1.17
Ιράν	159	13	172	9 011	467	9 478	4.93	1.13
Τουρκία	423	225	648	6 196	2 572	8 768	29.33	1.04
Βέλγιο	56	122	178	4 429	3 695	8 124	45.48	0.97
Κάτω Χώρες	519	186	705	4 358	2 540	6 897	36.82	0.82
Γαλλία	161	114	275	2 318	4 376	6 694	65.37	0.80
Καναδάς	216	109	325	2 535	3 445	5 979	57.61	0.71
Ινδονησία	554	118	672	3 660	2 094	5 754	36.39	0.69
Βραζιλία	137	14	151	2 955	2 470	5 425	45.54	0.65
Σουηδία	159	163	322	1 530	3 889	5 419	71.77	0.65
Φιλιππίνες	287	39	326	3 952	1 057	5 008	21.10	0.60
Ισπανία	88	231	319	248	4 115	4 363	94.32	0.52
Κουβέιτ	36	9	45	3 487	304	3 791	8.02	0.45
Κύπρος	22	54	76	459	2 643	3 102	85.19	0.37
Ταϊλάνδη	261	36	297	2 583	399	2 982	13.38	0.36
Ουκρανία	259	134	393	1 002	1 677	2 679	62.61	0.32
Ην. Αραβικά Εμιράτα	0	134	134	0	2 658	2 658	100.00	0.32
Αυστραλία	44	41	85	1 350	1 294	2 644	48.95	0.31
Σύνολο 35 Χωρών	13 328	14 428	27 756	274 697	523 326	798 022	65.58	95.04
Παγκόσμιο Σύνολο	15 251	15 846	31 097	293 139	546 494	839 633	65.09	100.00

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Lloyd's Register, Fairplay.

### 2.3. Ο ρόλος των Αναδυόμενων Οικονομιών της Ασίας στην Παγκόσμια Οικονομία<sup>12</sup>

Την τελευταία δεκαετία οι αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας (Κίνα, Ινδία, Κορέα, Χονγκ-Κονγκ, Ταϊβάν και Χώρες ASEAN-5: Ινδονησία, Μαλαισία, Φιλιππίνες, Σιγκαπούρη και Ταϊλάνδη) αναπτύσσονται ταχύτατα, όσον αφορά την αύξηση του προϊόντος και των εξαγωγών με τον υπόλοιπο κόσμο, ενισχύοντας την παγκόσμια οικονομική τους δραστηριότητα και το διεθνές εμπόριο. Η έντονη ενδοπεριφερειακή εξειδίκευση διευκόλυνε την αύξηση των εμπορικών και επενδυτικών ροών σε όλη την περιοχή. Οι οικονομικές επιδόσεις των αναδυόμενων οικονομιών της Ασίας είναι εξαιρετικές, αποκτώντας τα τελευταία έτη όλο και μεγαλύτερο μερίδιο του πραγματικού παγκόσμιου προϊόντος και των παγκόσμιων εμπορικών συναλλαγών. Τα τελευταία έτη οι αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας έγιναν σημαντικοί εμπορικοί εταίροι της ζώνης του € και αντιπροσωπεύουν το 15% περίπου της εξωτερικής ζήτησης και το 18% των εισαγωγών της ζώνης του €. Επίσης, οι οικονομίες αυτές ελκύουν αυξανόμενο ποσό εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων (ΞΑΕ) από χώρες της ζώνης του €. Η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας αποτελεί μία από τις ισχυρότερες κινητήριες δυνάμεις της περιφερειακής και παγκόσμιας ανάπτυξης, αποτελώντας σημαντικό προορισμό ροών ΞΑΕ προς τις αναδυόμενες αγορές.

Μετά την χρηματοοικονομική κρίση της Ασίας (1997-1998), οι αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας καταγράφουν ολοένα αυξανόμενα πλεονάσματα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, λόγω της μείωσης των ποσοστών των εγχώριων επενδύσεων, τα υψηλά ποσοστά αποταμίευσης και της αλματώδους ανόδου των εξαγωγών από την ονομαστική και πραγματική υποτίμηση των περισσότερων ασιατικών νομισμάτων, με τις συναλλαγματικές ισοτιμίες να διατηρούνται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και να τιμολογούνται σε \$.

Τα πλεονάσματα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, σε συνδυασμό με τις καθαρές χρηματοοικονομικές εισροές άσκησαν πιέσεις για ανατίμηση στα περισσότερα νομίσματα της περιοχής και αντισταθμίστηκαν από σημαντικές παρεμβάσεις των αρχών στην συναλλαγματική ισοτιμία. Το αποτέλεσμα ήταν η πρωτοφανής αύξηση της συσσώρευσης συναλλαγματικών διαθεσίμων στις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας. Επτά από τις δέκα κορυφαίες σήμερα οικονομίες με αναδυόμενες αγορές που διακρατούν συναλλαγματικά διαθέσιμα είναι οικονομίες της Ασίας όπως η Κίνα, η Ταϊβάν και η Κορέα, μπορώντας να καλύψουν αρκετά διαθέσιμα με 10 μήνες εισαγωγών.

Ο ταχύς ρυθμός ενοποίησης και ανάπτυξης στις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην εντατικοποίηση των ενδοπεριφερειακών εμπορικών

<sup>12</sup> Μηνιαίο Δελτίο Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, 08.2005, Ο Ρόλος των Αναδυόμενων Οικονομιών της Ασίας στην Παγκόσμια Οικονομία, σελ.83-92.

συναλλαγών, οι οποίες αναλογούν στο ήμισυ περίπου του συνόλου των εμπορικών συναλλαγών της περιοχής.

Η ενδυνάμωση των αναδυόμενων αγορών της Ασίας στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας στηρίχθηκε από τη υψηλή ανταγωνιστικότητα, ιδιαίτερα της Κίνας. Η Κίνα κατέγραψε τους εντονότερους ρυθμούς αύξησης του προϊόντος και των εξαγωγών της, διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο ως περιφερειακός και παγκόσμιος παράγοντας ενίσχυσης της ανάπτυξης. Η Κίνα διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην τρέχουσα επιτάχυνση της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής ενοποίησης στην Ασία. Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΤ, η Κίνα αποτελεί τον τρίτο σημαντικότερο εισαγωγέα και εξαγωγέα στον κόσμο, καλύπτοντας το 50% του συνόλου των ΞΑΕ προς τις οικονομίες με αναδυόμενες αγορές.

Η χρήση της Κίνας από άλλες ασιατικές χώρες, ως εφελθρίου για εξαγωγές χαμηλού κόστους, εξηγεί την άνοδο των ενδοπεριφερειακών ΞΑΕ και την ραγδαία ανάπτυξη των εξαγωγών της Κίνας προς τον υπόλοιπο κόσμο. Λόγω της σημαντικής βαρύτητας των αναδυόμενων οικονομιών της Ασίας, οι αποφάσεις οικονομικής πολιτικής που λαμβάνονται στην περιοχή έχουν όλο και μεγαλύτερο αντίκτυπο στην εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας.

#### **2.4. Ιαπωνικά Ναυπηγεία**

Η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά την δεκαετία του 1950 έδωσε ουσιαστικά το προβάδισμα στην Ιαπωνία. Η αυξητική τάση συνεχίστηκε μέχρι και την πρώτη πετρελαϊκή κρίση του έτους 1973, όπου και σημείωσε ρεκόρ παραγγελιών ύψους 33,8 εκ. gt. Μετά από την κρίση, η παραγωγή άρχισε να μειώνεται δραματικά, φτάνοντας το έτος 1978 τα 3,2 εκ. gt. Κατά την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση (έτος 1978) η πτωτική τάση συνεχίζεται μέχρι το επόμενο έτος, γεγονός που αποδίδεται στην υπερπροσφορά του στόλου των δεξαμενοπλοίων στην Αγορά. Ακολούθως, το έτος 1983 παρουσιάζεται έξαρση παραγγελιών, η οποία, όμως, οφείλεται κύρια στην αυξημένη ζήτηση για handy-size πλοία, μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και δευτερευόντως, ως αποτέλεσμα των μέτρων που είχαν λάβει οι Ιαπωνικές ναυπηγικές μονάδες κατά τα προηγούμενα έτη της μεγάλης κρίσης.

Όσον αφορά στις πωλήσεις ανά τομέα, σύμφωνα με τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα, διαπιστώνουμε ότι τα Ιαπωνικά Ναυπηγεία συγκεντρώνουν μεγαλύτερο ποσοστό πωλήσεων σε εργασίες που σχετίζονται με την ναυπηγική δραστηριότητα. Ο κλάδος των νεοκατασκευών καταλαμβάνει ένα μικρότερο ποσοστό στο σύνολο των πωλήσεων της Ιαπωνικής Ναυπηγικής Βιομηχανίας και ακόμα μικρότερο ποσοστό κατέχουν οι επισκευές. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί μία σχετική αυξητική τάση σε όλους τους τομείς της ναυπηγικής και παραναυπηγικής δραστηριότητας, με γνώμονα τις πραγματοποιηθείσες πωλήσεις, που αναπτύσσονται στις Ιαπωνικές ναυπηγικές μονάδες.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας αποδίδεται στην ποικιλία των συνεταιρικών ομάδων, οι οποίες σχηματίζουν συλλογικά ολόκληρη την βιομηχανία. Αυτές είναι :

(α)Μεγάλες ναυπηγικές μονάδες,

(β)Μεσαίες ναυπηγικές μονάδες, οι οποίες εξειδικεύονται στη ναυπήγηση παραδοσιακών τύπων πλοίων,

(γ)Μικρές μονάδες, οι οποίες κατασκευάζουν εξαρτήματα και μηχανήματα για σχεδόν όλα τα πλοία.

Από την άλλη πλευρά, η στρατηγική για την Ιαπωνική ναυπηγική πολιτική καθυστερεί τις συγχωνεύσεις, ώστε να συνενώσουν την παραγωγή και την διοίκησή τους και να πετύχουν οικονομίες κλίμακας σε όλες τις φάσεις της ναυπήγησης, όπως στο μάρκετινγκ, στο σχεδιασμό και στην παραγωγή.

## **2.5. Κορεάτικα Ναυπηγεία**

Ύστερα από την πτώση των κομμουνιστικών οικονομιών και την έναρξη του πολέμου του Κόλπου, στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αντιμετώπισε την απότομη ύφεση της παγκόσμιας αγοράς. Από τα 24 εκατομμύρια τόνους συνολικού βάρους το έτος 1990, έπεσε στα 12,8 εκατομμύρια το έτος 1992. Παρόλα αυτά η κατάσταση αυτή βελτιώθηκε, στα μέσα της δεκαετίας του 1990, όπου οι ναυπηγοί της Κορέας δέχθηκαν αρκετά αυξημένες παραγγελίες για κατασκευή νέων πλοίων.

Μία από τις κύριες αιτίες, που οδήγησαν στην στροφή της ζήτησης για ναυπηγικές εργασίες προς τα Κορεάτικα Ναυπηγεία ήταν –όσο και αν αυτό φαίνεται παράδοξο – η Ασιατική Κρίση των ετών 1997 και 1998. Ουσιαστικά, η υποτίμηση του εγχώριου νομίσματος (Won) σε σχέση με το Αμερικάνικο δολάριο από 800 won (τέλος του έτους 1996) σε 1400won (το τέλος του έτους 1997) προσέφεραν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην Κορέα και συνακόλουθα, στην ναυπηγική της βιομηχανία, με γνώμονα το αρχικό κόστος υλικών και εξοπλισμού.

Αρχικά, τα περισσότερα ναυπηγικά συμβόλαια συμφωνούνται σε τιμές που έχουν καθοριστεί την ημέρα υπογραφής του εκάστοτε συμβολαίου και υπολογίζονται σε δολάρια ΗΠΑ, ενώ πολλές από τις δαπάνες ναυπήγησης υπολογίζονται σε εγχώριο νόμισμα (στην περίπτωσή μας σε won). Δευτερευόντως, η ισοτιμία μεταξύ του αμερικάνικου και του κορεάτικου νομίσματος άλλαξε δραματικά, με το δεύτερο να υποτιμάται σημαντικά σε σχέση με το δολάριο.

Συνεπώς, δεδομένου ότι το 80% των συντελεστών παραγωγής, που χρησιμοποιούνται στην Κορεάτικη Ναυπηγική Βιομηχανία προέρχεται από την εγχώρια αγορά, το κόστος ναυπήγησης ενός πλοίου κυμαινόταν σε χαμηλά επίπεδα, σε σχέση με τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Μάλιστα, υπήρξαν περίοδοι, που ενώ η ονομαστική αξία ενός σκάφους είχε σημειώσει αύξηση (σε won), η αξία του σε δολάρια ήταν μειωμένη.

Αναλυτικότερα, η ναυπηγική βιομηχανία στην Κορέα διαθέτει ένα αναπτυγμένο δίκτυο προμηθειών των απαραίτητων υλικών από την τοπική αγορά και μάλιστα, σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές. Επίσης, οι μονάδες βρίσκονται πλησίον των μεγάλων βιομηχανικών εγκαταστάσεων της Ιαπωνίας. Συνεπώς, η προμήθεια των υλικών από την τοπική αγορά είναι της τάξεως του 80% των συνολικών αναγκών της για την ολοκλήρωση των διάφορων ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.

Μάλιστα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στην Κορέα αποτελούν τις μεγαλύτερες μονάδες παγκοσμίως και το γεγονός αυτό τους επιτρέπει να λαμβάνουν εκπτώσεις κατά την προμήθεια των υλικών, που συνεπάγεται την απόκτηση πλεονεκτήματος όσον αφορά στο κόστος των υλικών που χρησιμοποιούνται κατά την ναυπηγοεπισκευαστική εργασία.

Τα Κορεάτικα ναυπηγεία έχουν πρόσβαση στην αγορά χάλυβα και ως εκ τούτου, καθίστανται ικανά να προμηθευτούν χάλυβα σε τιμές ανταγωνιστικές σε σχέση με τις μονάδες της Ευρώπης. Επιπρόσθετα, στην Νότια Κορέα, είναι εγκατεστημένη μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες παραγωγής χάλυβα, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή ποιότητα παραγωγής σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα χαμηλό κόστος. Το κόστος παραγωγής ανά τόνο είναι κατά πολύ χαμηλότερο σε σχέση με το αντίστοιχο των Ευρωπαϊκών παραγωγών χάλυβα. Μάλιστα, μία από τις τοπικές μονάδες παραγωγής χάλυβα προμηθεύει τις γειτονικές μονάδες με κομμάτια, τα οποία δεν απαιτούν μεγάλες επιδιορθώσεις, προκειμένου για την διαμόρφωση των ελασμάτων, συμβάλλοντας στην εξοικονόμηση κόστους, αλλά κυρίως χρόνου της ναυπήγησης.

Τα Κορεάτικα ναυπηγεία πήραν πάνω από 50% της αγοράς πλοίων εμπορευματοκιβωτίων το 2002, πάνω από 40% της αγοράς πετρελαιοφόρων και των πλοίων μεταφοράς υγραερίου και των χημικών βυτιοφόρων. Η βιομηχανία έχει προσπαθήσει να βγει τον τομέα των μεταφορών χύδην φορτίου λόγω της χαμηλής αξίας κατασκευής.

## **2.6. Κινέζικα Ναυπηγεία**

Σαν αποτέλεσμα της ανάπτυξης της Κινέζικης οικονομίας τις τελευταίες δύο δεκαετίες, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας σημείωσε και σημειώνει μεγάλη επιτυχία. Στα πρόσφατα χρόνια, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας έχει αναπτύξει σταθερή εξέλιξη παρά τον οξύ αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης της Ασίας.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, η τρέχουσα κατάσταση της Κινέζικης Ναυπηγικής βιομηχανίας είχε συνολικά 480 ναυπηγικές επιχειρήσεις των οποίων ο τζίρος ξεπερνούσε τα 5 εκατομμύρια RMB κατά το έτος 1998 και με συνδυασμένο τζίρο 32,7 δις RMB. Εβδομήντα από αυτά ήταν ναυπηγεία για ποντοπόρα πλοία με συνολικό τζίρο 18,3 δις RMB. Κατά το έτος 1998, τουλάχιστον 30 ναυπηγεία στην Κίνα κατασκεύαζαν ποντοπόρα πλοία ατσάλινης δομής με εξαγωγικό σκοπό. Υπήρχαν 35 σταθερές δεξαμενές με ικανότητα να δεχθούν πάνω από 5000 τόνους η καθεμιά, 11 πλωτές

δεξαμενές, 53 αποβάθρες και περίπου 100 δεξαμενές επισκευής με ικανότητα να δεχθούν 3000 τόνους η καθεμιά, που συμπλήρωναν μία συνολική χωρητικότητα δεξαμενών περίπου 3 εκατομμυρίων τόνων νεκρού βάρους.

Η Ιαπωνική Ναυπηγική βιομηχανία βρίσκεται πίσω από την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα. Οι Κινέζοι Ναυπηγοί εστιάζουν ειδικότερα στα βυτιοφόρα και τις μεταφορές χύδην φορτίου και συμμετέχουν σε περισσότερους τομείς, εκτός από τη LNG αγορά. Η Κίνα έχει αναπτύξει την ικανότητα να κατασκευάζει μεγάλα βυτιοφόρα (afamax και πάνω), ενώ η κατασκευή ενός ΣΟΥΠΕΡΤΑΝΚΕΡ είναι ένας στόχος κάλυψης ενός μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς, όπως και ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας.

Η ναυπηγική βιομηχανία έχει γίνει μία σημαντική εξαγωγική βιομηχανία στην Κίνα. Η ετήσια ναυπηγική παραγωγή ξεπέρασε τα 3.000.000 τόνους κατά την περίοδο από το έτος 1996 μέχρι το έτος 1998. Τα στοιχεία που πρόσφερε το Lloyd's Register of Shipping δείχνουν ότι η ετήσια ναυπηγική παραγωγή της Κίνας ήταν πάνω από 1.400.000 τόνους συνολικού βάρους κατά το 1997, το 1998 και το 1999, ποσό που αντιστοιχεί σε μερίδιο 5,7% του παγκόσμιου συνόλου.

Στους πρώτους έξι μήνες του 2000, οι εξαγωγές ανήλθαν 5,86 δις RMB, δηλαδή 2,4% υψηλότερα από την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους, ενώ οι εξαγωγές έφτασαν τα 3,55 δις RMB, δηλαδή είχαν αύξηση της τάξης του 2,2%.

## **2.7. Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία**

Τα τελευταία έτη, οι ναυπηγικές μονάδες στην Ευρώπη -αν και τεχνολογικά βρίσκονται σε πολύ υψηλό επίπεδο - αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, δεδομένου του χαμηλού κόστους, που αυτά επιτυγχάνουν. Συνεπώς, τα περισσότερα ναυπηγεία ασχολούνται με την κατασκευή εξειδικευμένων τύπων πλοίων (πλοίων αναψυχής, ταχύπλοων πλοίων διαφόρων τύπων μεταφοράς επιβατών και οχημάτων -το έτος 1998 κατείχαν το 83% της παγκόσμιας παραγωγής σε επιβατηγά και ferry, LNG carriers και υπεράκτιες κατασκευές). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργούν τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Ευρώπης, όπως για παράδειγμα οι μονάδες στην Γερμανία, στην Πολωνία, στην Δανία, στην Ολλανδία, στην Ιταλία και στην Ισπανία. Μάλιστα, οι εν λόγω ναυπηγικές χώρες αναμένεται ότι τα επόμενα έτη θα καταλαμβάνουν ποσοστό της συνολικής παγκόσμιας παραγωγής της τάξεως: 2% για την Γερμανία και την Πολωνία, 1% για την Δανία, 0,5% για τις Ιταλία και Ισπανία και κάτι λιγότερο από 0,4% για την Ισπανία.

Οι σημαντικότερες χώρες αφενός από άποψη παραγωγής, αφετέρου από άποψη τεχνογνωσίας / τεχνολογίας είναι η Γερμανία και η Δανία, των οποίων τα ναυπηγεία είναι τα μόνα από τα Ευρωπαϊκά, τα οποία φαίνεται να διατηρούν κάποια από την παλιά τους αίγλη.

Μεταξύ των ετών 1997 και 1999 ο συνολικός όγκος των βιβλίων παραγγελιών παρουσίασε αύξηση περίπου 5% και θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η εν λόγω αύξηση ωφέλησε βασικά μόνο τους Κορεάτες ανταγωνιστές. Η Ιαπωνία αντιμετωπίζει πρόβλημα συρρικνωμένου όγκου παραγγελιών, ενώ η Ε.Ε. κατάφερε να διατηρήσει το μερίδιό της σε ένα συγκριτικά υψηλό επίπεδο<sup>13</sup>. Ωστόσο, η Κορέα αύξησε τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών της περίπου κατά 27%, ενώ τα ναυπηγεία της Ε.Ε. αύξησαν τον όγκο των βιβλίων παραγγελιών τους σύμφωνα με τη γενική τάση μόνο κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος. Η συρρίκνωση του όγκου των βιβλίων παραγγελιών αποτελεί ένδειξη επιδείνωσης της επιχειρηματικής κατάστασης μεσοπρόθεσμα και εάν συμπεριληφθούν οι επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τις νέες παραγγελίες, μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με την μελλοντική κατάσταση του εμπορίου.

Από τη στιγμή που η αγορά θα θεωρήσει έγκαιρη και ποιοτική την παραγωγή κρουαζιερόπλοιων από τα ασιατικά ναυπηγεία, αυτή η εξειδικευμένη ευρωπαϊκή αγορά θα αντιμετωπίσει σίγουρα προκλήσεις και το σύνολο των μεριδίων αγοράς της ΕΕ ίσως παρουσιάσει περαιτέρω συρρίκνωση. Ενώ η παραπάνω ανάλυση φαίνεται να δείχνει ότι τα ναυπηγεία της ΕΕ διατηρούν μία συγκριτικά καλή θέση, η κατάσταση σε συγκεκριμένα κράτη μέλη και για συγκεκριμένα ναυπηγεία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές, ανάλογα με το χαρτοφυλάκιο των προϊόντων τους. Εκείνα που απειλούνται περισσότερο είναι τα μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυπηγεία που επικεντρώνονται στην κατασκευή εμπορικών πλοίων εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν προϊόντα ή τα πλοία μεταφοράς αερίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι αυτά τα ναυπηγεία, δεν έχουν τη δυνατότητα να αντισταθμίσουν την απώλεια μεριδίου της αγοράς, μέσω της κατασκευής μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή μέσω της σύναψης συμβάσεων με το Πολεμικό Ναυτικό, ακόμη και αν η γενική ανταγωνιστικότητά τους από άποψη παραγωγικότητας είναι καλή, με αποτέλεσμα ορισμένα από αυτά να έχουν ήδη πτωχέψει.

Λόγω κυβερνητικών επεμβάσεων σε διάφορες χώρες, οι μηχανισμοί αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας, δεν επιτρέπουν την κατάλληλη λειτουργία της. Ενώ μια ισχυρή πειθαρχία κρατικής βοήθειας υπάρχει στην ΕΕ, καμία συγκεκριμένη πειθαρχία δεν ισχύει σε διεθνές επίπεδο.

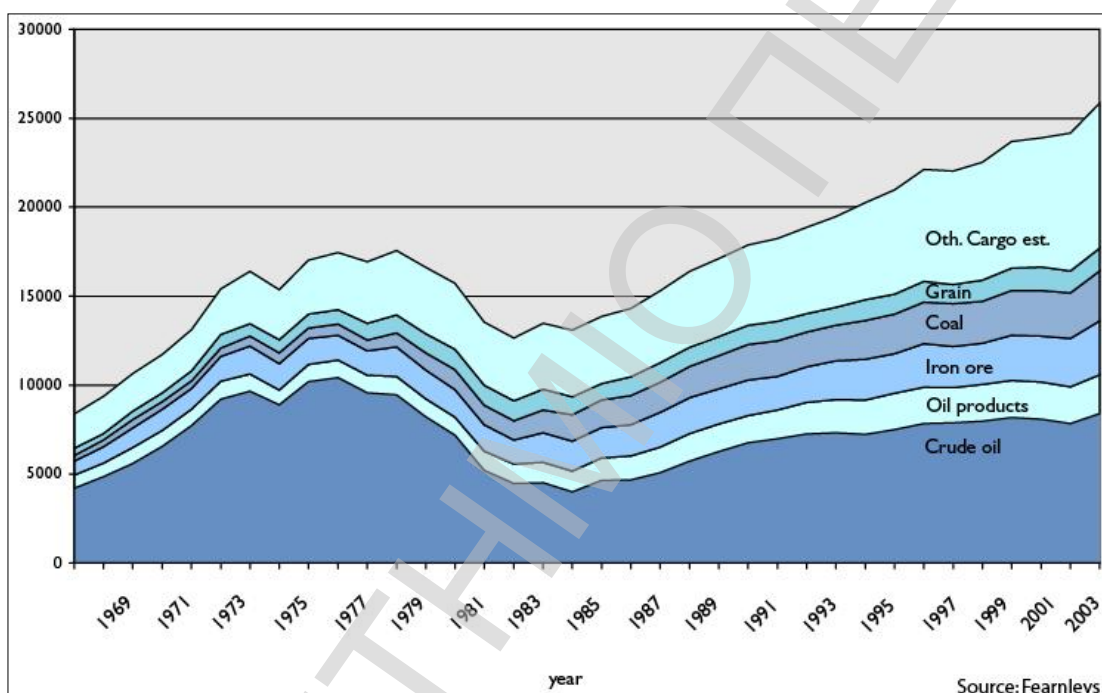
---

<sup>13</sup> Association of Western European Shipbuilders and Ship Repairers Association (2001), 'Annual Report 2000 - 2001', AWES

## ΤΜΗΜΑ Γ. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ / ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

### 3.1. Παγκόσμια Αγορά Ναυπηγικής Προσφοράς – Ζήτησης Χωρητικότητας<sup>14</sup>

Η παγκόσμια οικονομία και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο συνεχίζουν να αυξάνονται, σε πολύ υψηλό επίπεδο έναντι των προηγούμενων ετών. Σήμερα, η προσφορά-ζήτηση μεταφορικής ικανότητας και χωρητικότητας ισορροπούν.



**Διάγραμμα 3.1:** Γρ. Παράσταση Ανάπτυξης Παγκόσμιου Θαλάσσιου Εμπορίου 1969-2003 (εκ.Τμ)

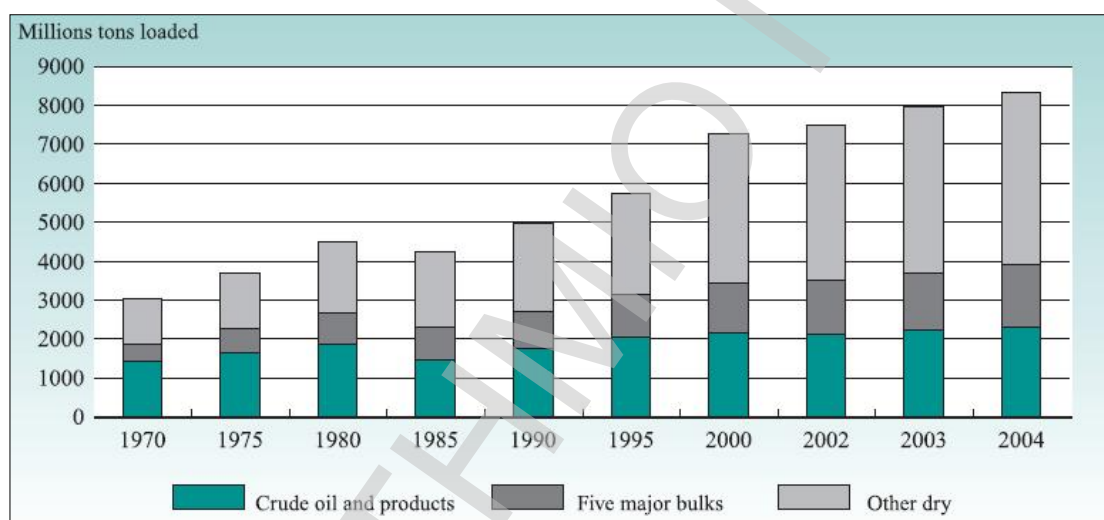
Με βάση τις αξιολογήσεις της ομάδας εργασίας CESA σχετικά με την αγορά και την πρόβλεψη, αναμένεται ότι η διαθέσιμη ναυπηγική προσφορά χωρητικότητας θα αυξηθεί αισθητά κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών. Για το 2007, η παγκόσμια ναυπηγική προσφορά χωρητικότητας υπολογίζεται σε περίπου σε 28,9 εκατομμύρια cgt το 2007 και για το 2010 σε 31,2 εκατομμυρίων cgt.

<sup>14</sup> Πηγή: CESA Annual Report 2004-2005



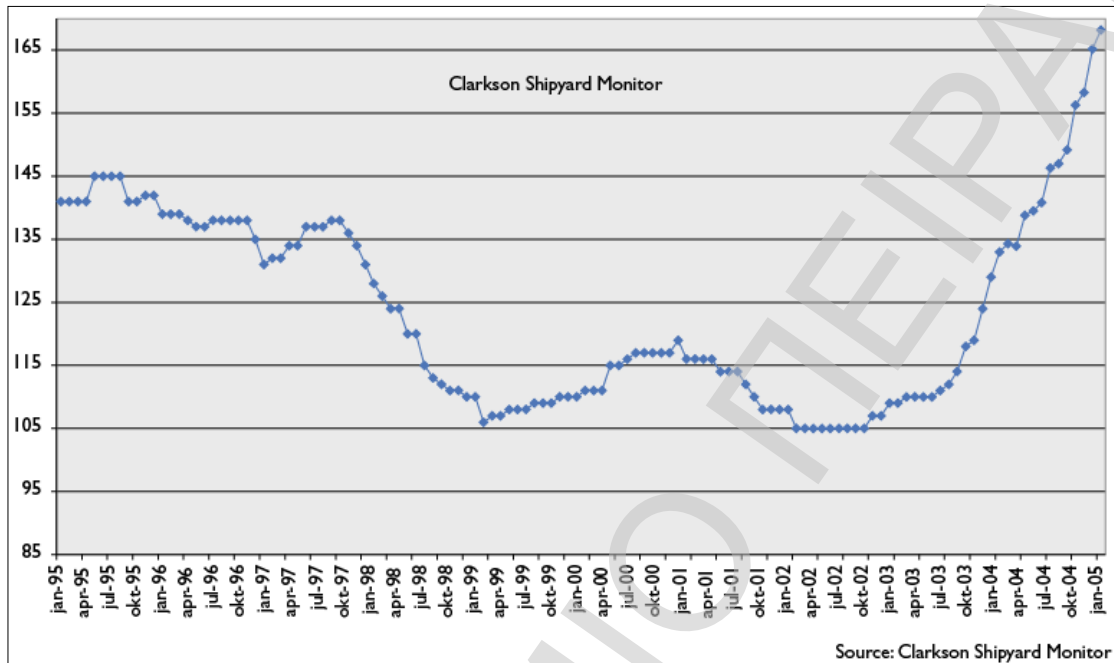
Τα τελευταία χρόνια, η παγκόσμια ναυπηγική χωρητικότητα έχει χαρακτηριστεί από ένα νέο υψηλό επίπεδο προσφοράς-ζήτησης. Η ζήτηση για νέα πλοία είναι ιστορικά υψηλή. Το επίπεδο τιμών για νέα πλοία ήταν σε χαμηλότερο επίπεδο πριν το 2002. Αμέσως μετά αυξήθηκε σε πιο υψηλό επίπεδο, λόγω αύξησης του κόστους υλικού ναυπήγησης σε ιστορικά επίπεδα ρεκόρ.

Πολλά ναυπηγεία λειτουργούν αυτήν την περίοδο στην πλήρη χωρητικότητά τους με περιορισμένη παραγωγή λόγω φυσικών περιορισμών και αυξανόμενη αποδοτικότητα. Άλλα ναυπηγεία, ειδικότερα στην Ασία και ειδικά στην Κίνα, είναι στο στάδιο της επέκτασης της ικανότητάς τους ή έχουν τα σχέδια για τις νέες εγκαταστάσεις που καθιερώνονται μέσα στα ερχόμενα έτη.



**Διάγραμμα 3.2:** Διεθνές Θαλάσσιο Εμπόριο 1970-2004, Πηγή: UNCTAD

Η μελλοντική ναυπηγική προσφορά χωρητικότητας θα είναι πολύ μεγαλύτερη από τη ναυπηγική ζήτηση χωρητικότητας, εάν επεκτείνονται σύμφωνα με την σημερινή αγορά και την πρόβλεψη. Οι αξιολογήσεις της ομάδας εργασίας CESA δείχνουν ότι μια αγορά με ουσιαστική υπερπροσφορά ναυπηγικής χωρητικότητας είναι πιθανό να αναπτυχθεί μέσα σε μερικά έτη και πιθανόν να οδηγήσει σε μείωση των τιμών για νεότευκτα πλοία.



**Διάγραμμα 3.3:** Μηνιαίος Δείκτης Τιμών Νέων Παραγγελιών

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία, την μελλοντική υπερπροσφορά χωρητικότητας και τις πολιτικές τιμολόγησης που έχει ακολουθήσει η Νότιος Κορέα, προκύπτουν οι κάτωθι τιμές όπως έχουν διαμορφωθεί για τους παρακάτω τύπους πλοίων που αντιπροσωπεύουν τα κυριότερα τμήματα της ναυπηγικής αγοράς.

**Πίνακας 3.1:** Αντιπροσωπευτικό Κόστος Ναυπήγησης Νέων Πλοίων  
σε εκ. \$ από 1985-2004:

Τύπος & Μέγεθος Πλοίου	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004	% Μεταβολή 2003/2004
30-50,000 dwt Χύδην	11	24	25	20	15	22	30	36.4
32-45,000 dwt Δ/Ξ	18	29	34	29	26	30	38	26.7
70-74,000 dwt Χύδην	14	32	29	23	20	25	35	40.0
80-105,000 dwt Δ/Ξ	22	42	43	41	35	41	56	36.6
170,000 dwt Χύδην	27	45	40	40	31	47	61	29.8
250-280,000 dwt Δ/Ξ	47	90	85	76	67	75	105	40.0
125-138,000 m3 Υγρ.	200	225	245	165	164	155	190	22.6
75,000 m3 Υγρ. Φορτ.	44	78	68	60	60	59	77	30.5
15,000 dwt Γεν. Φορτ.	12	24	21	19	16	16	20	25.0
2,500 TEU Εμπορευματ.	26	52	50	35	28	38	42	10.5

Πηγή: Γραμματεία UNCTAD, Lloyd's Shipping Economist

### 3.2. Βασικοί Παράγοντες Ανταγωνισμού στο Κόστος Κατασκευής

#### 3.2.1 Ρόλος και Προβλέψεις Διακύμανσης Τιμών Πετρελαίου στην Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία<sup>15</sup>

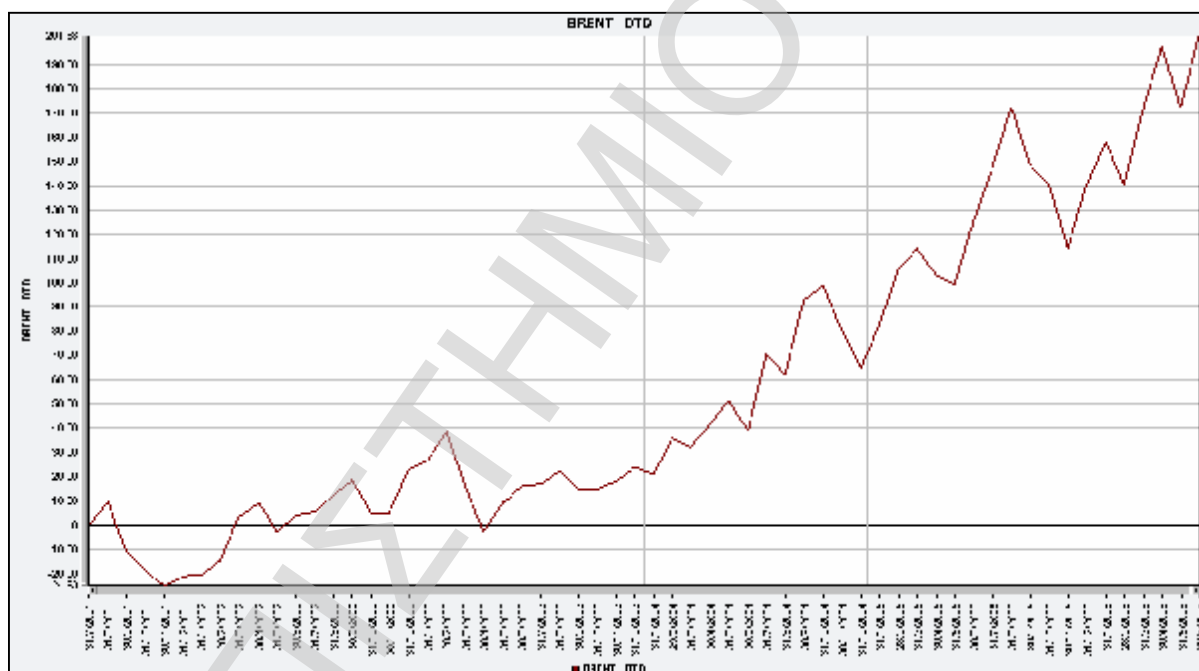
Η τιμή του χάλυβα διαμορφώνεται σε ανάλογο βαθμό με βάση τη διεθνή προσφορά και ζήτηση του, σύμφωνα με τις τιμές των καυσίμων και της ηλεκτρικής ενέργειας. Η ζήτηση για πετρέλαιο παγκοσμίως θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια ταχύτερα από ό,τι την προηγούμενη δεκαετία, καθώς οι υψηλές τιμές του αργού δεν έφεραν μείωση της ζήτησης στην Κίνα και την Ινδία, εκτιμά η Διεθνής Υπηρεσία Ενέργειας. Επομένως, αντίστοιχη αύξηση θα διαμορφωθεί και στην τιμή του Χάλυβα, όπως αναφέρεται σε επόμενη παράγραφο.

Στην εξαμηνιαία έκθεση Medium Term Oil Market Report 2006, την οποία η Διεθνής Υπηρεσία Ενέργειας έδωσε για πρώτη φορά στη δημοσιότητα, διατυπώνεται η εκτίμηση ότι η παγκόσμια ζήτηση θα αυξάνεται σε ποσοστό 2% ετησίως, για να ανέλθει το 2011 σε 93,7 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Την προηγούμενη δεκαετία, η ζήτηση αυξανόταν με ρυθμό 1,8% ετησίως. Η πρόβλεψη αυτή προαναγγέλλει ότι η

<sup>15</sup> Πηγή: Ναυτεμπορική: ΑΠΕ, 12/07/2006.

ζήτηση για πετρέλαιο θα επιταχυνθεί τα επόμενα χρόνια παρά την εκτίναξη των τιμών του αργού στις διεθνείς αγορές, οι οποίες, σημειώνουν εβδομαδιαία νέα ρεκόρ. Αυτή την στιγμή σε σχέση με το 2002, η τιμή του αμερικανικού ελαφρού αργού έχει κερδίσει 20 δολάρια στο βαρέλι. Η εκρηκτική κατάσταση στη Μ. Ανατολή, οι πρόσφατες βομβιστικές επιθέσεις στην Ινδία και η συνέχεια στο σίριαλ με τις πυρηνικές φιλοδοξίες του Ιράν κλόνισαν τις διεθνείς κεφαλαιαγορές σε μια περίοδο που αυτές ακολουθούσαν πορεία προσαρμογής σε ένα αβέβαιο οικονομικό περιβάλλον. Οι γεωπολιτικές εντάσεις κλιμακώνονται στο Ιράν και στον πόλεμο Ισραήλ-Λιβάνου. Οι αναλυτές της αγοράς εκτιμούν ότι αν συνεχιστεί η κρίση στη Μέση Ανατολή οι τιμές του πετρελαίου θα αυξηθούν περισσότερο και η επόμενη στάση θα είναι στα 80 δολάρια το βαρέλι, αλλά δεν αποκλείεται να φτάσει στα 100-120 δολάρια το βαρέλι μακροπρόθεσμα.

**Διάγραμμα 3.4:** Ποσοστό Μηνιαίας Μεταβολής Τιμής Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent 07/2001-06/2006 (Πηγή: Ναυτεμπορική)



(Αρχ. Τιμή 07/2001: 24,44 \$/βαρέλι – Τελ. Τιμή 06/2006: 73,71 \$/βαρέλι – % 5ετής Μεταβολή: 201,59% - Μεταβολή Τιμής 5ετίας: 49,27\$/βαρέλι)

**Πίνακας 3.2:** Μηνιαία Μεταβολή Τιμής Αργού Πετρελαίου Τύπου Brent  
07/2001-06/2006 (Πηγή: Ναυτεμπορική)

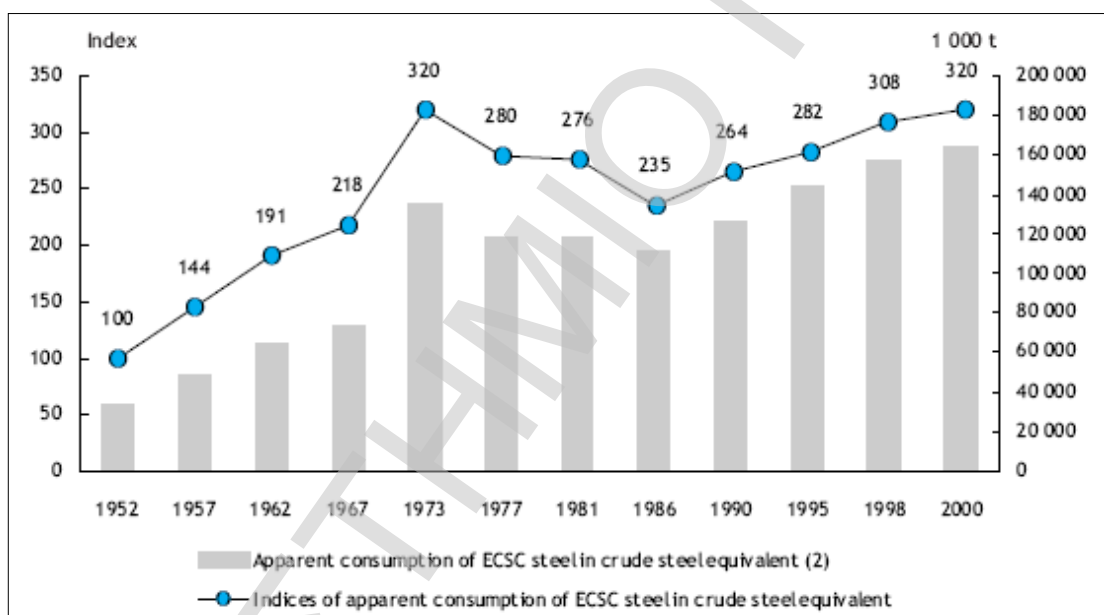
BRENT DTD						BRENT DTD					
Ημερ/νία	Αγορά	Κλείσιμο	Πώληση	Διαφ.	Διαφ.%	Ημερ/νία	Αγορά	Κλείσιμο	Πώληση	Διαφ.	Διαφ.%
31/7/2001	24,42	24,43	24,44			31/1/2004	29,67	29,68	29,69	-0,62	-2,05
31/8/2001	26,79	26,8	26,81	2,37	9,7	29/2/2004	33,24	33,25	33,26	3,57	12,03
30/9/2001	21,94	21,95	21,96	-4,85	-18,1	31/3/2004	32,37	32,38	32,39	-0,87	-2,62
31/10/2001	19,82	19,83	19,84	-2,12	-9,66	30/4/2004	34,69	34,7	34,71	2,32	7,16
30/11/2001	18,33	18,34	18,35	-1,49	-7,51	31/5/2004	36,99	37	37,01	2,3	6,63
31/12/2001	19,34	19,35	19,36	1,01	5,51	30/6/2004	33,96	33,97	33,98	-3,03	-8,19
31/1/2002	19,57	19,58	19,59	0,23	1,19	31/7/2004	41,73	41,74	41,75	7,77	22,87
28/2/2002	21,05	21,06	21,07	1,48	7,56	31/8/2004	39,62	39,63	39,64	-2,11	-5,06
31/3/2002	25,33	25,34	25,35	4,28	20,32	30/9/2004	47,3	47,31	47,32	7,68	19,38
30/4/2002	26,75	26,76	26,77	1,42	5,6	31/10/2004	48,7	48,71	48,72	1,4	2,96
31/5/2002	23,88	23,89	23,9	-2,87	-10,72	30/11/2004	44,22	44,23	44,24	-4,48	-9,2
30/6/2002	25,53	25,54	25,55	1,65	6,91	31/12/2004	40,37	40,38	40,39	-3,85	-8,7
31/7/2002	25,86	25,87	25,88	0,33	1,29	31/1/2005	44,65	44,66	44,67	4,28	10,6
31/8/2002	27,55	27,56	27,57	1,69	6,53	28/2/2005	50,32	50,33	50,34	5,67	12,7
30/9/2002	29,06	29,07	29,08	1,51	5,48	31/3/2005	52,39	52,4	52,41	2,07	4,11
31/10/2002	25,74	25,75	25,76	-3,32	-11,42	30/4/2005	49,7	49,71	49,72	-2,69	-5,13
30/11/2002	25,73	25,74	25,75	-0,01	-0,04	31/5/2005	48,77	48,78	48,79	-0,93	-1,87
31/12/2002	30,11	30,12	30,13	4,38	17,02	30/6/2005	55,1	55,11	55,12	6,33	12,98
31/1/2003	31,06	31,07	31,08	0,95	3,15	31/7/2005	60,31	60,32	60,33	5,21	9,45
28/2/2003	33,86	33,87	33,88	2,8	9,01	31/8/2005	66,56	66,57	66,58	6,25	10,36
31/3/2003	28,3	28,31	28,32	-5,56	-16,42	30/9/2005	60,84	60,85	60,86	-5,72	-8,59
30/4/2003	23,9	23,91	23,92	-4,4	-15,54	31/10/2005	58,76	58,77	58,78	-2,08	-3,42
31/5/2003	26,76	26,77	26,78	2,86	11,96	30/11/2005	52,34	52,35	52,36	-6,42	-10,92
30/6/2003	28,46	28,47	28,48	1,7	6,35	31/12/2005	58,69	58,7	58,71	6,35	12,13
31/7/2003	28,67	28,68	28,69	0,21	0,74	31/1/2006	63,05	63,06	63,07	4,36	7,43
31/8/2003	29,98	29,99	30	1,31	4,57	28/2/2006	58,87	58,88	58,89	-4,18	-6,63
30/9/2003	28,04	28,05	28,06	-1,94	-6,47	31/3/2006	66,3	66,31	66,32	7,43	12,62
31/10/2003	28,21	28,22	28,23	0,17	0,61	30/4/2006	72,69	72,7	72,71	6,39	9,64
30/11/2003	28,94	28,95	28,96	0,73	2,59	31/5/2006	66,59	66,6	66,61	-6,1	-8,39
31/12/2003	30,29	30,3	30,31	1,35	4,66	30/6/2006	73,69	73,7	73,71	7,1	10,66

Τελευταία Ενημέρωση: 30.06.2006

### 3.2.2 Παγκόσμια Παραγωγή & Κόστος μη Επεξεργασμένου Ναυπηγηθέντος Χάλυβα<sup>16</sup>

Το κόστος μη επεξεργασμένου χάλυβα μπορεί να υπολογιστεί με βάση το κόστος ανά τόνο βάρους ελάσματος ή μορφοδοκού. Η τιμή του χάλυβα έχει παρουσιάσει σημαντική αύξηση διεθνώς, η οποία ήταν της τάξης του 20%-30% στην Ευρωπαϊκή Ένωση, από τα τέλη του 2003 ως τις αρχές του 2004. Πρέπει να σημειωθεί ότι η αβεβαιότητα για την πορεία του κλάδου μετά το 2004, καθώς και οι συνεχώς αυξανόμενες τιμές των προϊόντων του χάλυβα σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι πολύ πιθανόν να δημιουργήσουν συνθήκες πίεσης στον κλάδο και τάσεις για αναδιάρθρωση.

**Διάγραμμα 3.5:** Αριθμοδείκτες & Ποσότητες Κατανάλωσης Ακατέργαστης Μονάδας Χάλυβα ΕΚΑΧ 1952-2000



Πηγή: Eurostat, 50 Years of the ECSC Treaty, Coal & Steel Statistics Data 1952-2002

Όσον αφορά την παγκόσμια χαλυβουργία, πρέπει να αναφερθεί ότι επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις διεθνείς οικονομικές συγκυρίες. Το 2002 η παγκόσμια παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα ανήλθε σε 886 εκατ. μετρικούς τόνους, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Μεγαλύτερη χαλυβοπαραγωγός χώρα του ίδιου έτους αναδείχθηκε η Κίνα με μερίδιο αγοράς 20,5% στο σύνολο της

<sup>16</sup> Πηγή: ΕΞΠΡΕΣ, Αφιέρωμα ICAP στην Εξαγωγική Προοπτική της Βιομηχανίας Χάλυβα, 29/04/2006.

παγκόσμιας παραγωγής, γεγονός ενδεικτικό της μετατόπισης της παραγωγικής δραστηριότητας από τις αναπτυγμένες χώρες στις αναπτυσσόμενες. Άλλωστε, θα ήταν σημαντική παράλειψη να μην αναφερθεί κανείς στο γεγονός ότι στην τοπική αγορά βρίσκονται οι μεγαλύτερες μονάδες διάλυσης, οι οποίες μάλιστα προμηθεύουν άμεσα τις γειτονικές ναυπηγικές μονάδες με ανακυκλωμένο χάλυβα, όπως και την Ν.Κορέα. Η άμεση προμήθεια του χάλυβα στα ναυπηγεία σε συνδυασμό με την μικρή απόσταση προμηθευτή – αγοραστή συμβάλλει στην μείωση του μεταφορικού κόστους και του χρόνου, που τελικά αντικατοπτρίζεται στην διαμόρφωση και στην μείωση του συνολικού κόστους ναυπήγησης.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα παρέμεινε σχετικά σταθερή το 2002 σε σχέση με το προηγούμενο έτος και ανήλθε σε 158,6 εκατ. μετρικούς τόνους. Η ευρωπαϊκή χαλυβουργία, ύστερα από το ευρύτατο πρόγραμμα αναδιάρθρωσης, βελτίωσε το επίπεδο ανταγωνιστικότητάς της. Οι ΗΠΑ αποτελούν τον μεγαλύτερο αποδέκτη των ευρωπαϊκών εξαγωγών προϊόντων χάλυβα.

### 3.2.3 Ανταγωνιστικά Συμφέροντα IACS – Ναυπηγείων με Έλληνες Εφοπλιστές για Κατασκευή Κατώτερης Ποιότητας Πλοίων<sup>17</sup>

Λόγω του μεγάλου κόστους ναυπηγήσεων που απαιτούν οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας, αλλοιώνονται ορισμένες από τις ποιοτικές και κατασκευαστικές προδιαγραφές του χάλυβα, για να μειωθεί το κόστος κατασκευής. Στο «αντίπαλο στρατόπεδο» βρίσκονται η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) και τα ιαπωνικά ναυπηγεία, που προωθούν Κοινούς Κανόνες Κατασκευής πλοίων από τις αρχές Απριλίου 2006.

Ενδεικτικό της τεράστιας οικονομικής σημασίας, που έχει η υιοθέτηση της μίας ή άλλης άποψης, είναι το γεγονός ότι μία διαφορά μόλις δύο χιλιοστών πάχους μίας λαμαρίνας αντιστοιχεί σε μερικές εκατοντάδες χιλιάδες δολάρια. Τα δύο χιλιοστά αφορούν στο πάχος της διάβρωσης που θα υποστεί η λαμαρίνα του πλοίου στη διάρκεια της ζωής του.

Οι Ιάπωνες επιθυμούν να κατασκευάζονται πλοία που θα έχουν μικρότερα περιθώρια διάβρωσης, άρα θα χρησιμοποιείται λιγότερος χάλυβας για την κατασκευή του και θα αποσύρεται πολύ νωρίτερα, από ότι ισχύει σήμερα (25ετία) από την κυκλοφορία. Οι Έλληνες εφοπλιστές ζητούν πλοία με πιο «στέρεη» κατασκευή, το μέταλλο της οποίας θα έχει μεγαλύτερα περιθώρια διάβρωσης και μεγαλύτερη αντοχή στο χρόνο και την καταπόνηση. Ταυτόχρονα, θα είναι βέβαια πιο ασφαλή για το περιβάλλον, ενώ θα έχουν και μεγαλύτερη αξία μεταπώλησης.

Οι νηογνώμονες μετέφεραν το ενδιαφέρον τους, σε ότι αφορά στους ελέγχους και την εποπτεία της καλής λειτουργίας των πλοίων, από τα σχέδια κατασκευής, στα θέματα συντήρησης. Αυτή η διαδικασία, όμως, έχει επιφέρει μία μείωση της εμπιστοσύνης

<sup>17</sup> Πηγή: Ναυτεμπορική – Άρθρο: Αντώνης Τσιπλάκης & Λάμπρος Καραγέωργος, 13/03/2006.

προς τις αξιολογήσεις των νηογνομόνων, ενώ αυξήθηκε παράλληλα η ανησυχία των αρχών σχετικά με την αρτιότητα κατασκευής των πλοίων.

Ωστόσο, πρόσφατες μελέτες έδειξαν ότι πολλά πλοία μικρής ηλικίας εμφάνισαν προβλήματα από τις καταπονήσεις. Το ένα στα έξι δεξαμενόπλοια εμφάνισαν προβλήματα (ραγίσματα) πριν συμπληρώσουν τα πέντε χρόνια ηλικίας, αναφέρει η μελέτη «Structural Defect Experience», με ημερομηνία 16/8/05, η οποία παρουσιάστηκε από το Joint Tanker Project (Κατασκευαστικοί Κανονισμοί Διεθνής Ένωσης Νηογνομόνων). Παράλληλα, η ίδια μελέτη έδειξε ότι το 50% των πλοίων, που εμφάνισαν προβλήματα, ήταν ηλικίας μικρότερης των πέντε ετών, ενώ το 80% ήταν ηλικίας μικρότερης των 10 ετών.

Η εκδοχή αυτή αποτέλεσε την αφορμή να γεννηθεί υποψία ενός φαύλου κύκλου περί «συνομωσίας» νηογνομόνων και ναυπηγείων, που κατά τα φαινόμενα συμφωνούν στο να κατασκευάζονται μαζικά πλοία χαμηλών προδιαγραφών προκειμένου να διατηρηθεί το χαμηλό ναυπηγικό κόστος και ο γρήγορος χρόνος παράδοσης, που αποτελούν τα βασικά κριτήρια επιλογής των ναυπηγείων που θα επιλέξουν οι ενδιαφερόμενοι να αυξήσουν τον στόλο τους εφοπλιστές. Από την πλευρά τους, οι νηογνώμονες όχι μόνο αδιαφορούν αλλά δίνουν τη συγκατάθεσή τους στην απαράδεκτη αυτή κατάσταση, καθώς γνωρίζουν ότι οι αυστηρές ποιοτικές προδιαγραφές τον αποκλεισμό τους από τις ναυπηγήσεις των νέων μονάδων, πράγμα που μεταφράζεται σε τεράστιες οικονομικές απώλειες, τις οποίες θα καρπωθούν οι ανταγωνιστές τους. Στο πλαίσιο αυτό ο κίνδυνος της χρήσης ακατάλληλων μετάλλων τα οποία δεν έχουν τα απαιτούμενα περιθώρια αντοχής είναι ορατός καθώς τα ναυπηγεία στην απεγνωσμένη προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος χρησιμοποιούν και σήμερα φθηνά και χαμηλής ποιότητας κράματα χάλυβα και ως εκ τούτου τα πλοία που κατασκευάζονται να είναι εκτεθειμένα στη διάβρωση, ενώ έχουν μειωμένες αντοχές. Έτσι, ο παγκόσμιος στόλος θα βρθεί από νεότευκτες μονάδες, οι οποίες θα είναι στην καλύτερη περίπτωση το ίδιο επικίνδυνες με τα γερασμένα πλοία που βρίσκονται στα πρόθυρα της απόσυρσης, αφού ορισμένα ναυπηγεία παραδέχονται ότι στόχος τους είναι να καλύψουν μεταφορικές ανάγκες μεσοπρόθεσμες κτίζοντας πλοία με χρονικό ορίζοντα 15ετίας, με την προϋπόθεση ότι θα κάνουν συχνή συντήρηση, κάτι για το οποίο όμως την εντολή δίνει ο πλοιοκτήτης.

#### Οι 8 ενστάσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για τους Κοινούς Κανόνες Κατασκευής:

- 1) **Περιθώρια Διάβρωσης:** Χαρακτηρίζονται ανεπαρκή. Δεν «αντέχουν» για την προγραμματισμένη 25ετή διάρκεια ζωής του πλοίου όπως σχεδιάζονταν έως τώρα. Τα πλοία θα καταστούν πιο επισφαλή και θα επιβαρύνουν το περιβάλλον με μεγαλύτερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) από την επιπρόσθετη επεξεργασία του χάλυβα για την κατασκευή νέων πλοίων σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα.



- 2) **Πρότυπα επιχρωματώσεων:** Προς το παρόν απουσιάζουν από τους κοινούς κανόνες, παρά τα αναμενόμενα από τον IMO πρότυπα αλλά και το γεγονός ότι πολλές μελέτες και υπολογισμοί των μηχανικών στους νέους κανόνες τα θεωρούν ως μη επηρεαζόμενα.
- 3) **Διαφάνεια και ομοιομορφία της εφαρμογής:** Απουσιάζουν σε αυτή τη φάση. Ένας μεγάλος αριθμός επιμέρους κανόνων είναι «ανοικτοί» σε διαφορετικές ερμηνείες από τον κάθε ξεχωριστό νηογνώμονα. Το διαφορετικό λογισμικό που χρησιμοποιεί ο κάθε νηογνώμονας μέλος του IACS αναμένεται να οδηγήσει σε διαφορετικές μελέτες αντοχής για τους ίδιους τύπους πλοίων. Κατά συνέπεια οι κανόνες δεν είναι πραγματικά κοινοί. Το περιθώριο σφάλματος χωρίς επιστημονική αιτιολόγηση είναι η επικρατούσα τάση.
- 4) **Εύρωστα πλοία:** Δεν πρόκειται να κατασκευασθούν «εύρωστα πλοία» με τους νέους προτεινόμενους κοινούς κανόνες. Οι προτεινόμενοι κανόνες κάνουν λιγότερο αυστηρούς τους ισχύοντες σε πολλά κρίσιμα τμήματα του πλοίου, μειώνουν τα ελάχιστα πάχη, μειώνουν τις απαιτήσεις συγκόλλησης, δεν διορθώνουν τις όποιες γνωστές ατέλειες έχουν διαπιστωθεί στα πλοία, παραμελούν την τρέχουσα επιστημονική γνώση, μεταχειρίζονται τα αμάρια της πρύμνης και πλώρης το ίδιο όπως τα μεσαία παραμελώντας τις επιπλέον περιβαλλοντικές απαιτήσεις σε αυτές τις περιοχές, και τέλος αγνοούν τη συσσωρευμένη εμπειρία χάριν των θεωρητικών υπολογισμών.
- 5) **Οπισθοδρόμηση/λειτουργικοί περιορισμοί:** Παρατηρούνται πολλές, κρίσιμες για την ασφάλεια του πλοίου, οπισθοδρομήσεις σε σχέση με τους ισχύοντες σήμερα κανόνες κατασκευής. Οι λειτουργικοί περιορισμοί που χρησιμοποιούνται μειώνουν το βάρος του πλοίου και το κόστος κατασκευής του μειώνοντας την αντοχή του.
- 6) **Μέγιστο σημείο αντοχής:** Στην πραγματικότητα το μέγιστο σημείο αντοχής του πλοίου που λαμβάνουν υπόψη οι κοινοί κανόνες δεν έχει υπολογισθεί με βάση τις σημαντικές πιέσεις που υφίσταται αυτό από τη δράση των κυμάτων και την κίνηση του πλοίου.
- 7) **Κόπωση/State of Art Calculation Technology:** Τα στοιχεία που δείχνουν ότι το ένα στα τέσσερα δεξαμενόπλοια παρουσιάζουν προβλήματα στις κολλήσεις στα πρώτα πέντε χρόνια ζωής και λειτουργίας δεν λαμβάνονται υπόψη. Η ναυτιλία κινείται σε ένα περιβάλλον «μηδενικής ανοχής» σε ό,τι αφορά τη ρύπανση. Οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να δεχτούν να λειτουργήσουν πλοία επιρρεπή σε σπασίματα.
- 8) **Άλλα θέματα:**
  - α. Μελέτες αντοχής (NET SCANTLINGS CONCEPT): Στην πραγματικότητα δεν χρησιμοποιούνται στους νέους κανόνες για οποιαδήποτε αξιολόγηση των επιπτώσεων στο πλοίο της κόπωσης που υφίσταται στο μισό περίπου της «προγραμματισμένης ζωής του».

β. Εναρμόνιση μεταξύ Joint Tanker Project (JTP) και Joint Bulker Project (JBP): Δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη, και υπό αυτήν τη μορφή οι δύο κανόνες είναι ακόμα διαφορετικών φιλοσοφιών και μεθοδολογιών. Όταν η εναρμόνιση οριστικοποιηθεί στο μέλλον, τα πλοία πρώτης γενεάς με κοινούς κανόνες κατασκευής (Common Structure Rules- CSR) θα είναι πιθανά «κατώτερα».

γ. Στόχος η 25ετή διάρκεια ζωής του πλοίου: Ουσιαστικά δεν δίνεται καμιά προοπτική να αυξηθεί όπως υποτίθεται επιδιώκεται από τους κοινούς κανόνες η ζωή του πλοίου κατά πέντε τουλάχιστον χρόνια από το προηγούμενο σχέδιο κανόνων που είχε συζητηθεί.

δ. Εναλλακτικοί υπολογισμοί: Οι επιχορηγήσεις στους σχεδιαστές για την εναλλαγή στις μεθόδους των κανόνων είναι πολλές. Χρησιμοποιούνται χωρίς διαφάνεια.

### **3.3. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για την Ναυπηγική Βιομηχανία και την Ανταγωνιστικότητα<sup>18</sup>**

Η Ναυπηγική Βιομηχανία αποτελεί ένα σημαντικό στρατηγικό βιομηχανικό τομέα υψηλής τεχνολογίας στον οποίο έχει σημειωθεί τεράστια τεχνολογική πρόοδος τα τελευταία χρόνια. Στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το εργατικό δυναμικό της παρουσιάζει φθίνουσα πορεία λόγω του εντονότατου διεθνούς ανταγωνισμού. Το κύριο ανταγωνιστικό του μειονέκτημα αποτελεί το υψηλό κόστος παραγωγής που μείωσε το μερίδιο αγοράς της προς όφελος χωρών όπως η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, η Κίνα, οι ΗΠΑ και χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Το ανταγωνιστικό αυτό μειονέκτημα επιδεινώνεται σημαντικά από πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού τρίτων χωρών.

Η Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία οφείλει να αντιμετωπίσει τον διεθνή ανταγωνισμό εκμεταλλευόμενη τα ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα σε υψηλότερης στάθμης εκπαιδευόμενο εργατικό δυναμικό και το τεχνολογικό της επίπεδο για την κατασκευή σύνθετης τεχνολογίας πλοίων. Η σταδιακή επιβολή υψηλότερων διεθνών προτύπων στα πλοία για θέματα ασφάλειας, προστασίας περιβάλλοντος και λειτουργίας και η αντικατάσταση πλοίων λόγω γήρανσης του παγκόσμιου στόλου προάγουν την ενίσχυση της παραγωγής με εξελιγμένη τεχνολογία, την θέση και τα μερίδια αγοράς της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

---

<sup>18</sup> Πηγή: Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σελ. 55-59, 97-98, Θεοδωρόπουλος Σωτ., Εκδόσεις Α. Σταμούλη.

### **3.4. Εκτιμήσεις & Ποιοτικός Ανταγωνισμός Ναυπηγείων στην Ευρώπη, Νότια Κορέα & Ασία<sup>19</sup>**

Οι ευρωπαϊκές μονάδες φαίνεται τώρα πλέον ότι εστιάζουν γενικότερα στα συμβαίνοντα στις ευρισκόμενες στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της Ασίας ναυπηγικές μονάδες, καθώς εκτός των επιδοτήσεων της Ν. Κορέας έχουν να αντιμετωπίσουν ακόμη το κεφάλαιο που αναφέρεται στο εξαιρετικά χαμηλό κόστος εργασίας και τα ιδιαίτερος ελκυστικά «πακέτα» που συνδέονται με το γεγονός αυτό. Μετά τη Ν. Κορέα, οι δυτικοί φαίνεται να προβληματίζονται και με την Κίνα που εισέρχεται δυναμικά στη ναυπηγική αγορά.

Σήμερα, οι εκτιμήσεις των εμπειρογνομόνων σχετικά με τη ναυπηγική βιομηχανία για τις τάσεις και τον ανταγωνισμό μεταξύ ευρωπαϊκών και ασιατικών μονάδων στο κτίσιμο εμπορικών και επιβατηγών πλοίων, προβλέπουν ότι το μέλλον των ευρωπαϊκών ναυπηγείων βρίσκεται στον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων και των ferry boats, αφού η Άπω Ανατολή έχει αποκτήσει πλέον σημαντικό προβάδισμα στη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Η ανατροπή ήρθε από τη δημοσιοποίηση του νοτιοκορεάτικου ινστιτούτου βιομηχανίας, εμπορίου και οικονομίας, μελέτης, της κατάστασης στον τομέα ναυπήγησης επιβατηγών πλοίων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης που εστιάζει στον τομέα κατασκευής κρουαζιερόπλοιων, εμφανίζεται πρόοδος της τάξης του 8% για το 2005 στις ναυπηγήσεις ενώ καταγράφεται, με ορίζοντα το 2010, διαρκής αύξηση της τάξης του 5%.

Καθώς οι νοτιοκορεάτικες και γενικά οι ασιατικές μονάδες έχουν αναπτύξει μεθόδους ταχύτατης κατασκευής εμπορικών πλοίων, οι εμπειρογνώμονες εκτιμούν ότι ο συναγωνισμός των ευρωπαϊκών ναυπηγείων δεν θα είναι τόσο εύκολος και με δεδομένο τον «πόλεμο» των τιμών κατασκευής και εξοπλισμού των πλοίων της κατηγορίας αυτής. Χαρακτηριστικό άλλωστε είναι ότι δύο από τα μεγαλύτερα γερμανικά ναυπηγεία, τα Meyer Werft και HDW, αναγκάστηκαν να απολύσουν εκατοντάδες εργαζομένους λόγω της περιορισμένης ζήτησης και της επίθεσης από του ανταγωνιστές εξ Ασίας. Βέβαια ανάλογες απειλές δέχονται η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία από την Κίνα, έχοντας το 2002 νέες παραγγελίες υπερσκελίζοντας την Ευρώπη, με κατάταξη: 1.Ιαπωνία:42%, 2.Νότια Κορέα:32% και 3.Κίνα:12,6%.

Επιπλέον, οι εμπειρογνώμονες αναμένουν και τις εξελίξεις των συζητήσεων που έχουν ξεκινήσει σε επίπεδο ευρωπαϊκών οργάνων για την αναζωογόνηση του τομέα των διαλύσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο να δοθεί ένα τμήμα του έργου που σήμερα σχεδόν μονοπωλούν οι μονάδες της Ινδίας και του Πακιστάν.

---

<sup>19</sup> Πηγή: ΕΞΠΡΕΣ, Άρθρο για την Ενίσχυση των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων – 27/06/2003 και Άρθρο για την Απειλή των Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων από τον αριθμό των κλινών της Ν. Κορέας – 17/06/2006.

## ΤΜΗΜΑ Δ. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΕ, ΟΟΣΑ, ΕΕ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

### 4.1. Ναυπηγική Πολιτική Χωρών Π.Ο.Ε.

Ουσιαστικά, ο ΠΟΕ είναι μια θέση για τις κυβερνήσεις-μέλη, προσπαθώντας να ταξινομήσουν τα εμπορικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν ο ένας με τον άλλον, με συζητήσεις για την κατάρτιση παγκόσμιων εμπορικών συμφωνιών. Κάθε Χώρα-μέλος έχει την δυνατότητα προσφυγής σε διαδικασίες επίλυσης των διαφορών στο πλαίσιο του ΠΟΕ.

#### Διευθετήσεις Διαφωνιών ΠΟΕ

##### 1. ΔΙΑΦΩΝΙΑ DS273

Τίτλος:	Μέτρα της Κορέας που έχουν επιπτώσεις στο εμπόριο εμπορικών σκαφών
Ενάγων:	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Εναγόμενος:	Κορέα
Τρίτοι:	Κίνα, Ταϊπέι, Ιαπωνία, Μεξικό, Νορβηγία, ΗΠΑ
Αίτημα για λαμβανόμενες διαβουλεύσεις:	21/10/2002
Δημοσίευση Έκθεσης Επιτροπής:	07/03/2005

Στις 21.10.2002, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ζήτησε διαβουλεύσεις με την Κορέα σε ορισμένα μέτρα που καθιερώνουν τις επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία που, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκή Κοινότητα, είναι ασυμβίβαστα με τις υποχρεώσεις της Κορέας στο πλαίσιο της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων του ΠΟΕ (SCM: Subsidies and Countervailing Measures) και αφορά περίπτωση Κανονισμού Εμπορικών Φραγμών (ΚΕΦ). Αυτά τα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Εταιρικές αναδιαρθρωτικές επιχορηγήσεις υπό μορφή παραγραφής χρέους, και ανακούφισης χρέους, που παρέχονται μέσω των κρατικών ελεγχόμενων τραπεζών.

- Ειδική φορολογία που παρέχεται στον ειδικό νόμο ελέγχου φορολογικής επεξεργασίας που καθιερώνει δύο φορολογικά προγράμματα εταιρικής αναδόμησης και παρείχαν φορολογικές παραχωρήσεις στη Daewoo.
- Δάνεια και εγγυήσεις επιστροφής προκαταβολών που παρέχονται από την κρατική τράπεζα της Κορέας ("KEXIM") σε όλα τα κορεατικά ναυπηγεία.

Η ΕΚ ισχυρίστηκε ότι οι επιχορηγήσεις χορηγήθηκαν όσον αφορά την παραγωγή των εμπορικών πλοίων για το διεθνές εμπόριο, που περιλαμβάνουν: μεταφορές χύδην φορτίου, πλοία εμπορευματοκιβωτίων, πετρελαιοφόρα, χημικά βυτιοφόρα και άλλες παράκτιες μονάδες. Η ΕΚ θεώρησε ότι τα κορεατικά μέτρα παραβιάζουν τις υποχρεώσεις της Κορέας στο πλαίσιο των διατάξεων της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων του ΠΟΕ (SCM).

Στις 12.06.2003, η ΕΚ ζήτησε την θέσπιση μιας επιτροπής. Στη συνεδρίασή του στις 24 Ιουνίου 2003, το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ (Dispute Settlement Body) ανέβαλε την θέσπιση επιτροπής. Σε συνέχεια δεύτερου αιτήματος από την ΕΚ, το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ θέσπισε μια επιτροπή στη συνεδρίασή του στις 21.07.2003.

Στις 07.03.2005, η έκθεση της επιτροπής δημοσιοποιήθηκε στα μέλη. Η επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένα (αλλά όχι όλα) τα δάνεια της KEXIM και εγγυήσεις επιστροφής προκαταβολών δεν αποτελούν τελικά απαγορευμένες εξαγωγικές επιδοτήσεις και έτσι η Κορέα δεν παραβιάζει τα άρθρα 3.1 (α) και 3.2 της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων του ΠΟΕ (SCM), αφού δεν απαίτησε την παροχή εξαγωγικών επιδοτήσεων.

Στις 11.04.2005 το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ υιοθέτησε την έκθεση της επιτροπής. Η Κορέα δήλωσε ότι αφού όλα τα δάνεια και οι εγγυήσεις που είχαν αποπληρωθεί ή είχαν λήξει ήδη, θεωρεί ότι ήταν σύμφωνα με τους κανόνες του ΠΟΕ και καμία περαιτέρω δράση δεν απαιτήθηκε για να εφαρμόσει τις συστάσεις του Συμβουλίου Διευθέτησης Διαφωνιών. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα διαφώνησε με την Κορέα και σημείωσε ότι η επιτροπή είχε συστήσει στην Κορέα να αποσύρει μεμονωμένες επιχορηγήσεις μέσα σε 90 ημέρες, σύμφωνα με τη Συμφωνία Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων του ΠΟΕ (SCM).

## 2. ΔΙΑΦΩΝΙΑ DS301

Τίτλος: Μέτρα της Ε.Ε. που έχουν επιπτώσεις στο εμπόριο εμπορικών σκαφών

Ενάγων: Κορέα

Εναγόμενος: Ευρωπαϊκή Κοινότητα

Τρίτοι: Κίνα, Ιαπωνία, ΗΠΑ

Αίτημα για λαμβανόμενες διαβουλεύσεις: 03/09/2003

Δημοσίευση Έκθεσης 22/04/2005 Επιτροπής:

Στις 03.09.2003, η Κορέα ζήτησε διαβουλεύσεις με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα σχετικά με ορισμένα μέτρα από την ΕΚ και τα κράτη μέλη της, υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σύμφωνα με την Κορέα, είναι ασυμβίβαστες με τις υποχρεώσεις του ΠΟΕ. Αυτά τα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Κανονισμός Προσωρινού Αμυντικού Μηχανισμού 1177/2002 ΕΚ ("κανονισμός ΤΔΜ") και κανονισμός 1540/98 ΕΚ, καθώς επίσης και οι διατάξεις εφαρμογής των κρατών μελών της ΕΚ. Αυτά τα μέτρα προβλέπουν τις επιχορηγήσεις υπέρ των εμπορικών πλοίων με διάφορες μορφές.
- Η παροχή από την ΕΚ και τα κράτη μέλη των επιχορηγήσεων υπέρ των εμπορικών πλοίων στηρίχτηκε στην ΕΚ, με μορφή (α) λειτουργικής συνδρομής που χορηγήθηκε σε συμβατική βάση με μορφές όπως οι επιχορηγήσεις, οι πιστώσεις εξαγωγής, οι εγγυήσεις ή τις φορολογικές ελαφρύνσεις, (β) αναδιαρθρωτικής ενίσχυσης, (γ) περιφερειακών ή άλλων ενισχύσεων για επενδύσεις, (δ) αναπτυξιακής ενίσχυσης και έρευνας, (ε) ενίσχυσης προστασίας του περιβάλλοντος και (στ) αφερεγγυότητας και ενίσχυσης περάτωσης.

Η Κορέα θεώρησε ότι αυτά τα μέτρα αποτελούν παραβίαση των υποχρεώσεών τους στο πλαίσιο των διατάξεων των συμφωνιών του ΠΟΕ, δηλαδή σε άρθρα των Συμφωνιών:

- Επιχορηγήσεις & Αντισταθμιστικά Μέτρα (Συμφωνία SCM) και
- Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου 1994 (General Agreement on Tariffs & Trade: GATT 1994).

Στις 05.02.2004, η Κορέα ζήτησε την θέσπιση μιας επιτροπής. Στις 17.02.2004, το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ ανέβαλε την καθιέρωση μιας επιτροπής και σε συνέχεια δεύτερου αιτήματος θέσπισε μια επιτροπή στη συνεδρίασή του στις 19.03.2004. Στις 22.04.2005 η έκθεση της επιτροπής δημοσιοποιήθηκε στα μέλη του ΠΟΕ.

Η επιτροπή διαπίστωσε ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είχε υιοθετήσει τον προσωρινό αμυντικό μηχανισμό σε απάντηση παραβίασης που θεώρησε από την Κορέα σχετικά με τις υποχρεώσεις της στο πλαίσιο της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων (SCM) και ότι η Κοινότητα επιδίωκε να προτρέψει την Κορέα να καταργήσει τις επιχορηγήσεις της. Συνεπώς, η επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είχε ενεργήσει αντιφατικά σε κάποια άρθρα της προαναφερόμενης Συμφωνίας.

Στις 20.6.2005, η έκθεση επιτροπής υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ. Η Κορέα είπε ότι αυτή η περίπτωση ήταν πολύ σημαντική δεδομένου ότι επιβεβαίωνε στα κράτη-μέλη δεν μπορούν να επιβάλουν μονομερή μέτρα στις υποτιθέμενες παραβιάσεις της συμφωνίας του ΠΟΕ από πλευράς της Κορέας. Η Κορέα χαιρέτισε την απόφαση της επιτροπής ότι τα μέτρα του σχετικά με την αναδιάρθρωση των κορεατικών ναυπηγείων δεν ήταν επιχορηγήσεις κατά την έννοια της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων & Αντισταθμιστικών Μέτρων του ΠΟΕ (SCM). Σύμφωνα με την Κορέα, αυτή η απόφαση απέδειξε ότι δεν υπήρξε καμία νομική βάση για έγκριση από την ΕΚ του προσωρινού αμυντικού μηχανισμού, κάτω από τον οποίο χορηγήθηκαν επιδοτήσεις 6% στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία για να ανταγωνιστούν τα κορεατικά ναυπηγεία.

Στις 20.07.2005, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ενημέρωσε το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ ότι είχε εφαρμόσει τις συστάσεις και τις αποφάσεις του Συμβουλίου δεδομένου ότι ο προσωρινός αμυντικός μηχανισμός δεν ανανεώθηκε όταν έληξε στις 31.03.2005. Όσον αφορά τα εθνικά σχέδια, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δήλωσε ότι αφού ο προσωρινός αμυντικός μηχανισμός δεν ήταν πλέον σε ισχύ, τα κράτη μέλη δεν θα μπορούσαν πλέον να εκτελέσουν επιχορηγήσεις.

Η ΕΚ ισχυρίστηκε ο προσωρινός αμυντικός μηχανισμός υιοθετήθηκε για να αποκριθεί κυρίως στην μη-εφαρμογή από την Κορέα μιας διμερούς συμφωνίας για την επιβλαβή τιμολόγηση, και όχι σε μια υποτιθέμενη παραβίαση των υποχρεώσεων του ΠΟΕ. Η ΕΚ σημείωσε ότι παρά τα επαναλαμβανόμενα αιτήματα από την Κορέα, η επιτροπή δεν υπέβαλε οποιεσδήποτε συστάσεις σχετικά με το ζήτημα των επιχορηγήσεων.

### 3. ΔΙΑΦΩΝΙΑ DS307

Τίτλος: Ενισχύσεις της Ε.Ε. σε εμπορικά σκάφη

Ενάγων: Κορέα

Εναγόμενος: Ευρωπαϊκή Κοινότητα

Τρίτοι: -

Αίτημα για 13/02/2004

λαμβανόμενες  
διαβουλεύσεις:

Δημοσίευση Έκθεσης Αναμένεται  
Επιτροπής:

Στις 13.02.2004, η Κορέα ζήτησε διαβουλεύσεις με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα σχετικά με ορισμένα μέτρα από την ΕΚ και τα κράτη μέλη της, υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σύμφωνα με την Κορέα, είναι ασυμβίβαστες με τις υποχρεώσεις στον ΠΟΕ. Η Κορέα είχε υποβάλει κάποια από τα αιτήματά της για διαβουλεύσεις στο ίδιο ζήτημα, λαμβάνοντας υπόψη μερικές από τις αξιώσεις της στην Διαφωνία με αριθ. DS301. Η Κορέα, μέσω αυτού του νέου αιτήματος για διαβουλεύσεις με την ΕΚ, σκοπεύει να εναντιωθεί σε μερικά μέτρα που αποτέλεσαν ήδη το αντικείμενο του προηγούμενου αιτήματός της μαζί με πρόσθετα μέτρα που υιοθετήθηκαν πρόσφατα από την ΕΚ. Τα μέτρα που απαριθμούνται μεταξύ άλλων, είναι:

- Κανονισμός Προσωρινού Αμυντικού Μηχανισμού 1177/2002 ΕΚ (TDM: Temporary Defense Mechanism), προτεινόμενος να επεκταθεί μέχρι τις 31.03.2005.
- Κανονισμός 1540/98 ΕΚ και οι διατάξεις εφαρμογής του στα κράτη-μέλη της ΕΚ.

Η παροχή επιχορηγήσεων από την ΕΚ και τα κράτη μέλη της υπέρ των εμπορικών πλοίων στηρίχτηκε μέσα στην ΕΚ, με διάφορες μορφές όπως οι πιστώσεις εξαγωγής, οι εγγυήσεις, οι φορολογικές ελαφρύνσεις, οι παροχές κρατικής βοήθειας, η επέκταση χρηματοδότησης και εγγυήσεων για την οικοδόμηση των εμπορικών πλοίων.



Η Κορέα θεωρεί ότι αυτά τα μέτρα της ΕΚ και των κρατών μελών της παραβιάζουν τις υποχρεώσεις της προς τον ΠΟΕ και συγκεκριμένα άρθρα της Συμφωνίας Επιχορηγήσεων και Αντισταθμιστικών Μέτρων (SCM). Η Κορέα επίσης θεωρεί ότι τα ανωτέρω μέτρα ακυρώνουν ή εξασθενίζουν τα οφέλη της Κορέας στο πλαίσιο των συμφωνιών του ΠΟΕ, κατά την έννοια άρθρων της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου 1994 (General Agreement on Tariffs & Trade: GATT 1994).

Αντίστοιχες αποφάσεις αναμένονται από το Συμβούλιο Διευθέτησης Διαφωνιών του ΠΟΕ.

#### 4.2. Ναυπηγική Πολιτική Χωρών Ο.Ο.Σ.Α.



##### 4.2.1 Ο ρόλος του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ)

Η Επιτροπή Θαλάσσιων Μεταφορών είναι το μόνο διεθνές φόρουμ που εξετάζει αυτόν τον τομέα από την πολιτική και από τις οικονομικές προοπτικές. Επιδιώκει να εξαλείψει τα εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία του εμπορίου μέσω της φιλελευθεροποίησης των θαλάσσιων και σχετικών υπηρεσιών και με την προώθηση των συμβατών πολιτικών ανταγωνισμού. Η Επιτροπή διατηρεί ένα εκτενές πρόγραμμα του διαλόγου με τις μη χώρες-μέλη ως μέσο προώθησης των στόχων της. Η Επιτροπή προωθεί επίσης τις πρωτοβουλίες που ενθαρρύνουν τη θαλάσσια προστασία, την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο πολιτικό επίπεδο, βοηθά το διεθνές θαλάσσιο οργανισμό (ΙΜΟ) στις προσπάθειές του να αποβάλει την κάτω του μετρίου ναυσιπλοΐα.

##### 4.2.2 Επισκόπηση Ναυπηγικής Συμφωνίας 1994

###### I. Ιστορικό Υπόβαθρο

Τον Δεκέμβριο του 1994, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και των κυβερνήσεων της Φινλανδίας, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας και των Ηνωμένων Πολιτειών υπέγραψαν μία τελική συμφωνία, τηρώντας κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στην εμπορική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Η συμφωνία σχεδιάστηκε για να τεθεί σε ισχύ στις 15 Ιουλίου 1996 αφότου είχαν ολοκληρώσει όλοι οι συμμετέχοντες τις εθνικές διαδικασίες επικύρωσής τους. Εντούτοις, οι Ηνωμένες Πολιτείες ακόμα δεν έχουν επικυρώσει τη συμφωνία, και κατά συνέπεια, η συμφωνία δεν είναι ακόμα σε ισχύ. Ο στόχος της συμφωνίας ήταν να καθιερωθεί, κατά τρόπο δεσμευτικό νομικά, ο έλεγχος των επιχορηγήσεων και οι ανταγωνιστικοί όροι στις ναυπηγικές βιομηχανίες των

χωρών του ΟΟΣΑ. Κατ' αυτό τον τρόπο, θα παράσχει ένα "πεδίο δραστηριότητας ίσων ευκαιριών" για σχεδόν το 80 τοις εκατό της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι διαπραγματεύσεις για τη συμφωνία προωθήθηκαν από την αμερικανική κυβέρνηση το φθινόπωρο του 1989, στα πλαίσια της ομάδας εργασίας του Συμβουλίου του ΟΟΣΑ για τη ναυπηγική. Η πρόθεση της αμερικανικής κυβέρνησης ήταν να δημιουργήσει μια νέα πειθαρχία για όλη την κυβερνητική υποστήριξη στη ναυπηγική. Από τη μεριά της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να καλυφθεί επίσης η άδικη τιμολόγηση ή οι πρακτικές ντάμπινγκ (διπλή τιμολογιακή πολιτική).

## II. Κύρια στοιχεία της Συμφωνίας

### Κυβερνητική υποστήριξη:

Η συμφωνία θέτει μια αυστηρή πειθαρχία για τις κρατικές επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, εάν παρέχεται άμεσα στο ναυπηγείο ή έμμεσα μέσω των πλοιοκτητών ή άλλων συμβαλλόμενων μερών, οι λεπτομέρειες συμφωνίας και τα είδη υποστήριξης που θα απαγορεύονταν στο μέλλον. Στην πράξη, οι άμεσες επιχορηγήσεις, τα δάνεια και οι εγγυήσεις είναι οι σημαντικότεροι τύποι υποστηρίξεων.

Αν και ο κατάλογος της απαγορευμένης κυβερνητικής επιχορήγησης είναι περιεκτικός και λεπτομερής, δεν θα απαγορευόταν όλες οι κρατικές επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία στο πλαίσιο της συμφωνίας. Υπήρξαν πέντε εξαιρέσεις, τέσσερις από τις οποίες επρόκειτο να είναι μόνιμες:

1. Οι επίσημα υποστηριγμένες πιστώσεις εξαγωγής θα συνέχιζαν να επιτρέπονται με την προϋπόθεση ότι σέβονται τις παροχές κατανόησης σχετικά με τις πιστώσεις εξαγωγής για τα πλοία.

2. Οι κρατικές επιχορηγήσεις σε δάνεια και εγγυήσεις στους εσωτερικούς αγοραστές των πλοίων, προοριζόμενα για τον εκσυγχρονισμό του εσωτερικού στόλου θα επιτρέπονταν, με αυστηρούς όρους.

3.,4. Αφορά υποστηρίξεις για την έρευνα και την ανάπτυξη και για τους εργαζομένους στη ναυπηγική που χάνουν την απασχόλησή τους. Η E&A και οι νέες τεχνολογίες διαδραματίζουν όλο και περισσότερο έναν κεντρικό ρόλο στη βιομηχανία ναυπηγικής, και στην ανάπτυξη των σκαφών υψηλής απόδοσης και στην κατασκευή η ίδια σκαφών.

5. Ένα ειδικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της συμφωνίας ήταν ο "Νόμος Jones" των Ηνωμένων Πολιτειών. Σαν εξαίρεση από την απαγόρευση των επίσημων κανονισμών και των πρακτικών που ευνοούν την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, οι Ηνωμένες Πολιτείες διατήρησαν εσωτερικές διατάξεις κατασκευής πλοίων. Εντούτοις, αυτή η εξαίρεση επρόκειτο να υπόκειται στη διαφάνεια και τις πιθανές καταχρηστικές κυρώσεις.

Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της συμφωνίας, επινοήθηκε η δεσμευτική τακτοποίηση διαφωνιών και ένας μηχανισμός επιβολής κυρώσεων για να εξετάζονται οι κρατικές παραβιάσεις επιχορηγήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, το παράνομο μέτρο

υποστήριξης θα έπρεπε να αποβληθεί και να αποπληρωθεί το παράνομο όφελος από το ναυπηγείο που έλαβε την θεραπεία. Οι κυρώσεις θα μπορούσαν να έχουν δύο μορφές: την αναστολή από το συμβαλλόμενο μέρος (ή τα συμβαλλόμενα μέρη) από οφέλη – παραχωρήσεις της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (GATT 1994) του ΠΟΕ σχετικών με τα προϊόντα που συνδέονται με τη ναυπηγική, ή και την απόρριψη από το παράνομα επιδοτούμενο ναυπηγείο του δικαιώματος να παραπονεθεί για την πρακτική ντάμπινγκ (επιβλαβής τιμολόγηση) από άλλα ναυπηγεία.

#### Επιβλαβής τιμολόγηση Ντάμπινγκ:

Ο επιβλαβής κώδικας τιμολόγησης της συμφωνίας θα καθιστούσε το αντιντάμπινγκ εφαρμόσιμο στη ναυπηγική για πρώτη φορά. Ο κώδικας καταδικάζει την επιβλαβή τιμολόγηση (πωλήσεις προς εξαγωγή των πλοίων κάτω από την κανονική αξία) εάν προκαλεί ή απειλεί ζημιά σε μια ναυπηγική βιομηχανία ή καθυστερεί την καθιέρωση μιας εγχώριας βιομηχανίας ενός άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Είναι βασισμένο στον κώδικα αντιντάμπινγκ της ΓΣΔΕ 1994 του ΠΟΕ και ρυθμίζεται στις ιδιαιτερότητες της ναυπηγικής.

Εάν οι ερευνητικές αρχές επιβεβαιώσουν την επιβλαβή τιμολόγηση μπορούν να επιβάλουν μια δαπάνη στο σκάφος, η οποία πρέπει να πληρωθεί από το εξάγοντα ναυπηγείο, σε αντίθεση με τις διατάξεις στον κώδικα αντιντάμπινγκ ΓΣΔΕ, όπου η δαπάνη πληρώνεται από τον εισαγωγέα υπό μορφή πρόσθετων εισαγωγικών δασμών. Το ναυπηγείο θα πρέπει να πληρώσει τη δαπάνη μέσα σε 180 ημέρες ή νωρίτερα, εάν η πληρωμή εντός εκείνης της περιόδου θα το καθιστούσε αφερέγγυο. Αλλά το ναυπηγείο θα είχε την επιλογή να αποβάλει την πώληση ή να συμμορφωθεί με μια εναλλακτική θεραπεία.

### **III. Προοπτική**

Όταν (και εάν) η συμφωνία τεθεί σε ισχύ, η λειτουργία της θα υπόκειται σε στενή επίβλεψη μέσω μιας "ομάδας συμβαλλόμενων μερών". Θα υπάρχουν κανονικές διαβουλεύσεις και μόνιμη διαφάνεια στα θέματα όπως οι τιμές πλοίων, η παροχή επιτρεπόμενης βοήθειας και άλλες. Οι διαδικασίες που προβλέπονται για την εξέταση των παραβιάσεων, είτε στον τομέα της κρατικής επιχορήγησης είτε της επιβλαβούς τιμολόγησης, είναι τέτοιες που μια ισορροπία μεταξύ όλων των συμβαλλόμενων μερών θα βεβαιωνόταν και θα υπήρχε πάντα η δυνατότητα της προσφυγής στην επιτροπή ή την ομάδα συμβαλλόμενων μερών σε περίπτωση διαφορετικών απόψεων.

Η μετέπειτα αλλαγή στους κανόνες συμπεριφοράς για τα πλοία μπορεί να συμβάλει στη σταθεροποίηση της ναυπηγικής αγοράς και στην καθιέρωση κανονικών ανταγωνιστικών όρων στη ναυπηγική βιομηχανία.

#### 4.2.3 Γενικές Συμφωνίες ΟΟΣΑ για τη Ναυπηγική Βιομηχανία

Η Ναυπηγική Συμφωνία 1994, που τηρεί κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στην εμπορική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, αποτελεί μια νέα διεθνή προσέγγιση στην εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού στη παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Σε αντίθεση με τα τρία ψηφίσματα που περιγράφονται παρακάτω, είναι δεσμευτικό νομικά στα κράτη-μέλη. Είναι μια διεθνής συνθήκη και είναι ανοικτή σε πρόσθετα μη κράτη-μέλη. Οι ακόλουθες συμφωνίες έχουν αποτελέσει "ψηφίσματα" του ΟΟΣΑ:

- Γενική ρύθμιση για την προοδευτική αφαίρεση των εμποδίων σε κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στη ναυπηγική βιομηχανία (Συζητήθηκε πρώτα το 1972 και αναθεωρήθηκε για τελευταία φορά τον Μάρτιο του 1983). Καθορίζει μια σειρά πρακτικών κυβερνητικής επιχορήγησης που διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στη ναυπηγική αγορά και επιδιώκει την απόρριψή τους, σύμφωνα με κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους της εμπορικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.
- Γενικές οδηγίες για τις κυβερνητικές πολιτικές στη ναυπηγική βιομηχανία (Συζητήθηκε πρώτα το 1976 και αναθεωρήθηκε για τελευταία φορά τον Μάρτιο του 1983) Το ψήφισμα έλαβε υπόψη την ύπαρξη και τη μόνιμη απειλή της υπερχωρητικότητας στην παγκόσμια ναυπηγική και την στενή συνεργασία για την αποβολή της πλεονάζουσα χωρητικότητας, με σκοπό την αναδόμηση της ναυπηγικής βιομηχανίας.
- Γενικές οδηγίες για τις επίσημα υποστηριγμένες πιστώσεις εξαγωγής, που θέτουν τους κοινούς κανόνες για τις κρατικά υποστηριζόμενες πιστώσεις εξαγωγής για τα πλοία, ειδικότερα με τα επιτόκια και τη διάρκεια των πιστώσεων.

#### 4.2.4 Διαπραγματεύσεις για μια Νέα Ναυπηγική Συμφωνία

Το Συμβούλιο ΟΟΣΑ:

α) συμφώνησε να προωθήσει το συντομότερο δυνατόν, στα κράτη-μέλη διαπραγματεύσεις για να επιφέρει νέους ανταγωνιστικούς όρους στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

β) συμφώνησε ότι η διαπραγμάτευση της νέας συμφωνίας θα αναθεωρήσει και θα εξετάσει την αγορά που διαστρεβλώνει τους παράγοντες της και ειδικότερα μέτρα κυβερνητικής υποστήριξης, που διατιμούν και άλλες πρακτικές που διαστρεβλώνουν τους παγκόσμιους όρους της ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς επίσης και μηχανισμούς για την εξέταση αυτών.

γ) συμφώνησε να δημιουργήσει μια ειδική διαπραγματευόμενη ομάδα (SNG: Special Negotiating Group), για μια αρχική περίοδο, για να καθιερώσει τους κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στη ναυπηγική.

δ) συμφώνησε να επιτρέψει στην ομάδα εργασίας του Συμβουλίου για τη ναυπηγική, να προσκαλέσει μη κράτη-μέλη που έχουν σημαντικές ναυπηγικές οικονομικές ικανότητες να συμμετέχουν ισότιμα με τα κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ.

#### **4.3. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για το Πλαίσιο Παροχής Κρατικών Ενισχύσεων<sup>20</sup>**

Κρατικές ενισχύσεις θεωρούνται τα χρηματοδοτικά ή φορολογικά μέτρα που προκαλούν μεταβίβαση πόρων από το κράτος ή την είσπραξη από το κράτος λιγότερων πόρων.

Τα άρθρα 92-94 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας παρέχει το νομικό πλαίσιο για την αποδοχή ή απόρριψη των κρατικών ενισχύσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 92, οι κάθε μορφής κρατικές ενισχύσεις που παρέχονται από τα κράτη-μέλη νοθεύουν ή απειλούν τον ανταγωνισμό και είναι ασυμβίβαστες με την Κοινή Αγορά. Στο πλαίσιο όμως των παρεκκλίσεων που ορίζονται στο άρθρο 92.2 και 92.3, εναπόκειται στην Επιτροπή να εξετάσει τον βαθμό συμβατότητας συγκεκριμένων ενισχύσεων με την Κοινή Αγορά. Με το άρθρο 93 αξιολογούνται οι κρατικές ενισχύσεις. Η Επιτροπή γενικότερα εγκρίνει πολλά προγράμματα εθνικών ενισχύσεων.

Οι κρατικές ενισχύσεις οφείλουν να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια στην χορήγησή τους, να έχουν προσωρινό χαρακτήρα, να χορηγούνται κατά προτίμηση με φθίνουσα κλίμακα και να περιορίζονται σε αναγκαίο επίπεδο για την επίτευξη των σκοπών τους.

Σήμερα, τα κράτη-μέλη έχουν διαφορετικές εθνικές προτεραιότητες στο πλαίσιο στήριξης των κρατικών ενισχύσεων. Για την τήρηση των παραπάνω αρχών και κατευθυντήριων γραμμών, τα κράτη-μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα προτεινόμενα μέτρα ενισχύσεων και η Επιτροπή οφείλει να εξασφαλίζει την πειθαρχία και την σωστή τήρηση των υποχρεώσεων από τα κράτη-μέλη.

Η Ε.Ε αναγνωρίζει πως η επιδότηση των ναυπηγικών μονάδων αντιτίθεται με τους κανονισμούς περί ελεύθερου ανταγωνισμού, όμως παρακολουθώντας τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τις χώρες της Άπω Ανατολής και συγκεκριμένα από την Ν. Κορέα επιτρέπει την επιδότηση για νέες κατασκευές μέχρι του ύψους του 9% με το σκεπτικό πως μία μειούμενη σταδιακά επιδότηση θα δώσει το χρόνο σε όσες από τις ναυπηγικές μονάδες είναι βιώσιμες να καταφέρουν να κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές ώστε να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στην ναυπηγική αγορά.

Με αυτή τη λογική η Ε.Ε σταθερά επιτρέπει τις επιδοτήσεις προς τα ναυπηγεία αλλά με ένα συνεχώς μειούμενο βαθμό. Ο μειούμενος βαθμός ανεκόπη λόγω του ανταγωνισμού από της χώρες της Άπω Ανατολής όπου λόγω αυτού η δράση της 7<sup>ης</sup> Κοινοτικής οδηγίας που αφορούσε τις επιδοτήσεις παρατάθηκε τρεις φορές.

---

<sup>20</sup> Πηγή: Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σελ.55-59, 97-98, Θεοδωρόπουλος Σωτ., Εκδόσεις Σταμούλης.

Αν και διατηρήθηκαν τα επίπεδα των επιδοτήσεων η Επιτροπή της Ε.Ε αναγνώρισε ότι οι επιδοτήσεις δεν αποτελούν λύση για τα προβλήματα ανταγωνιστικότητας που προκύπτουν από τις χώρες της Άπω Ανατολής. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η Ε.Ε θα διατηρήσει το επίπεδο των επιδοτήσεων με σκοπό να καλύψει μερικά τις άμεσες ή έμμεσες επιδοτήσεις που δίδονται από τις χώρες της Άπω Ανατολής (Κίνα, Ν.Κορέα). Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυπηγική βιομηχανία, όπως και κάθε άλλη βιομηχανία ή γενικότερα οικονομική δραστηριότητα λειτουργεί μέσα σε ένα πολιτικό περιβάλλον. Το γεγονός αυτό απορρέει από την δυνατότητα που παρέχεται μέσω της αναβάθμισης και της έστω και έμμεσης υποστήριξης των βιομηχανικών κλάδων, όπως της ναυπηγικής, για εξυπηρέτηση στόχων που σχετίζονται για παράδειγμα με την απασχόληση, τα πιθανά έσοδα εξαγωγών, τις ανάγκες στρατηγικής, την κατανάλωση μεγάλων ποσοτήτων από ατσάλι κ.λ.π. Συνεπώς, η ενίσχυση του κλάδου της ναυπηγικής θεωρείται πολύ σημαντική στις τοπικές οικονομίες. Παλαιότερα, υπήρχε Κυβερνητική υποστήριξη των ναυπηγικών βιομηχανιών στις περισσότερες χώρες. Ωστόσο, στα πλαίσια της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής, καθώς επίσης και στην προσπάθεια κατάργησης όποιας μορφής επιδοτήσεων και οικονομικών ενισχύσεων του ναυπηγικού κλάδου, προκειμένου για την ελαχιστοποίηση του αθέμιτου ανταγωνισμού, υιοθετήθηκαν μέτρα που καταργούν τις κυβερνητικές επιδοτήσεις. Παρ' όλα αυτά, αρκετές χώρες βρήκαν τρόπους να υποστηρίξουν τις εθνικές τους ναυπηγικές βιομηχανίες, υιοθετώντας μέτρα τα όποια έμμεσα "επιδοτούν" τις εγχώριες ναυπηγικές μονάδες.

#### 4.3.1 Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε πολλές οδηγίες σύμφωνα με γνωμοδοτήσεις επί προτάσεων οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και διαφόρων μέτρων που αφορούν τη ναυπηγική βιομηχανία, καθώς επίσης στηρίζει κατά καιρούς όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής και ναυτιλιακής βιομηχανίας. Βασικά, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υποστηρίζει ότι οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας πρέπει να περιορίζονται σε δράσεις έρευνας και ανάπτυξης και με βάση την συγκεκριμένη αρχή, προχώρησε στις ακόλουθες αποφάσεις:

Στις 21/12/1990, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αρ. 684/90/EK σχετικά με τις ενισχύσεις στην ναυπηγική εργασία, με λειτουργικές ενισχύσεις, ενισχύσεις επενδύσεων, κλεισίματος επιχειρήσεων για πενταετή περίοδο, έρευνας και ανάπτυξης. Με την οδηγία αυτή επιτρέπεται στην ελληνική κυβέρνηση να διατηρήσει την πλειοψηφία του 51% σε κάποιο από τα ναυπηγεία της, αν η απόφαση αυτή δικαιολογείται για λόγους εθνικής άμυνας. Η παρούσα οδηγία εφαρμόστηκε από 01/01/1991 έως τις 31/12/1993.

Στις 22/12/1995, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αρ. 3094/95/EK σχετικά με τις ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία, με ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα (συνταξιοδοτήσεις), ενισχύσεις έρευνας και ανάπτυξης (25%-50%), έμμεσες ενισχύσεις κρατικών δανείων και ενισχύσεων υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς την Κοινή Αγορά και ότι τηρούνται διατάξεις του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία. Στις 19/12/1997, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αριθ. 2600/97/EK σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού με αριθ. 3094/95/EK για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία και αφορά την ισχύ της συμφωνίας μέχρι της 31/12/1998.

Στις 29/01/1996, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αρ. 385/96/EK σχετικά με την άμυνα κατά της ζημιογόνου τιμολόγησης πλοίων μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών, λαμβάνοντας υπόψη την εφαρμογή αντισταθμιστικών δασμών και δασμών αντιντάμπινγκ, όπως προβλέπεται δυνάμει του άρθρου VI της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) 1994, της συμφωνίας επί επιδοτήσεων και αντισταθμιστικών μέτρων και της συμφωνίας περί της εφαρμογής του άρθρου 6 της ΓΣΔΕ 1994, που προσαρτάται στη συμφωνία για την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου, με μέτρα όπως τον καθορισμό της ζημιογόνου τιμολόγησης, τιμή εξαγωγής, συγκρίσεις τιμών, προσδιορισμούς ζημίας, υποβολή τελών ζημιογόνου τιμολόγησης στις ναυπηγικές μονάδες, με αντιμέτρα δικαιωμάτων φορτοεκφόρτωσης σε περίπτωση μη καταβολής προστίμου από τις τελωνειακές αρχές.

Ο κανονισμός δεν αποκλείει την εφαρμογή οποιουδήποτε ειδικού κανόνα που προβλέπεται στις συμφωνίες οι οποίες συνάπτονται μεταξύ της Κοινότητας και τρίτων χωρών, ειδικών μέτρων που δεν έρχονται σε αντίθεση με το πλαίσιο συμφωνίας στο ναυπηγικό κλάδο και δεν πραγματοποιείται έρευνα αλλά ούτε επιβάλλονται μέτρα, εφόσον τα μέτρα αυτά έρχονται σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις της Κοινότητας, που αναλαμβάνει στο πλαίσιο της συμφωνίας στο ναυπηγικό κλάδο ή κάθε άλλης σχετικής διεθνούς συμφωνίας. Επίσης ο κανονισμός δεν εμποδίζει με κανένα τρόπο την Κοινότητα να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνει δυνάμει των διατάξεων της συμφωνίας στο ναυπηγικό κλάδο όσον αφορά την επίλυση των διαφορών.

Στις 29/06/1998, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αρ. 1540/98/EK σχετικά με τη θέσπιση νέων κανόνων για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, με ισχύ από 01/01/1999 έως 31/12/2003. Σύμφωνα με τον κανονισμό οι λειτουργικές ενισχύσεις για τις ναυπηγήσεις ή μετασκευές πλοίων θα ισχύσουν μέχρι 31/12/2000. Το ποσό της ενίσχυσης θα ανέρχεται σε 9% για ναυπηγήσεις πλοίων αξίας συμβολαίων των 10 εκ. € ενώ για τις άλλες περιπτώσεις θα φθάνουν το 4,5%. Σε περιοχές διάφορων κατηγοριών, οι ενισχύσεις μπορούν να κινούνται από 12,5% έως 22,5% για λόγους περιφερειακής ανάπτυξης. Επίσης επιτρέπονται οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την

έρευνα και ανάπτυξη, για την προστασία του περιβάλλοντος, το κλείσιμο ναυπηγοεπισκευαστικών βιομηχανιών για δεκαετή περίοδο, επενδύσεις αναδιάρθρωσης, διαγραφής χρεών, δανείων και εγγυήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις κοινοτικές οδηγίες για την κρατική ενίσχυση.

Στις 27/06/2002, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αρ. 1177/02/EK σχετικά με την χρήση ενός προσωρινού αμυντικού μηχανισμού για την ναυπηγική βιομηχανία. ως έκτακτο και προσωρινό μέτρο, και με σκοπό την υποστήριξη των κοινοτικών ναυπηγείων στους τομείς που έχουν υποστεί δυσμενείς επιπτώσεις υπό μορφήν υλικής ζημίας και σοβαρής βλάβης λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού της Κορέας. Ο προσωρινός αμυντικός μηχανισμός εγκρίθηκε για περιορισμένους τομείς της αγοράς και για περιορισμένη και σύντομη χρονική διάρκεια μόνο. Οι άμεσες ενισχύσεις για συμβάσεις ναυπήγησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενοπλοίων μεταφοράς πετρελαιοειδών ή χημικών προϊόντων, καθώς και δεξαμενοπλοίων μεταφοράς LNG, θεωρούνται συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά, εφόσον για τη σύμβαση υπήρξε ανταγωνισμός και έχει υποβληθεί χαμηλότερη προσφορά από κορεατικό ναυπηγείο. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1540/98 εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών. Είναι δυνατόν να επιτρέπονται ενισχύσεις ανερχόμενες στο 6 % της συμβατικής αξίας προ ενισχύσεων, έτσι ώστε να είναι πράγματι σε θέση τα κοινοτικά ναυπηγεία να αντεπεξέρχονται στον αθέμιτο ανταγωνισμό της Κορέας. Ο παρών κανονισμός λήγει στις 31/03/2004.

Στις 11/03/2004, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία με αριθ. 502/04/EK σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού με αριθ. 1177/02/EK για την χρήση ενός προσωρινού αμυντικού μηχανισμού για την ναυπηγική βιομηχανία, με ανανέωση λήξης του κανονισμού στις 31/03/2005.

#### 4.3.2 Η Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Παγκόσμια Ανταγωνιστικότητα και το Ιστορικό Εξέλιξης των Κορεάτικων Επιδοτήσεων<sup>21</sup>

Δεκέμβριος 1999-Ιούνιος 2000: Τρεις γύροι διμερών συνομιλιών έλαβαν χώρα με την κυβέρνηση και τη βιομηχανία της Κορέας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η κυβέρνηση της Κορέας ολοκλήρωσαν τις συνομιλίες τους και υπέγραψαν τα «Εγκεκριμένα πρακτικά σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά». Τα εν λόγω Εγκεκριμένα Πρακτικά επικεντρώνονται στη μη χορήγηση επιδοτήσεων, στον τραπεζικό τομέα, στη χρηματοοικονομική διαφάνεια (σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα λογιστικής), σε εμπορικές πρακτικές τιμολόγησης που θεωρούνται παράλογα χαμηλές και σε ένα αποτελεσματικό μηχανισμό διαβουλεύσεων. Ο γενικός στόχος είναι η προώθηση

<sup>21</sup> Ναυτεμπορική – Άρθρα: Μιχάλη Καϊταντζίδη και Αντώνη Τσιμπλάκη 2000-2006.



δίκαιων και ανταγωνιστικών συνθηκών στο πλαίσιο της διεθνούς αγοράς και η προσπάθεια σταθεροποίησης της με συνακόλουθη αύξηση των τιμών των πλοίων σε επίπεδα εμπορικά βιώσιμα.

Επίσης, στο διάστημα αυτό, πραγματοποιήθηκαν δύο συναντήσεις με αντιπροσώπους του ΔΝΤ, η μία κατόπιν αιτήματος της γερμανικής κυβέρνησης με τον Διευθυντή του Τμήματος Ασίας και Ειρηνικού του ΔΝΤ και η δεύτερη στην Κορέα ανάμεσα στην Επιτροπή και στον τοπικό αντιπρόσωπο του ΔΝΤ. Και στις δύο συναντήσεις οι αντιπρόσωποι του ΔΝΤ επανέλαβαν ότι το ΔΝΤ δεν παρακολουθεί τομεακές δραστηριότητες και κατά συνέπεια δεν έχει στην κατοχή του κανένα στοιχείο πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού, κατευθυνόμενου δανεισμού και κρυφών επιδοτήσεων προς ναυπηγεία της Κορέας. Αντιθέτως, το ΔΝΤ είναι πεπεισμένο ότι η Κορέα έχει επιδείξει αξιοσημείωτη ανάκαμψη από την κρίση του έτους 1997 και ότι η αναδιάρθρωση της οικονομίας με προσανατολισμό στην αγορά έχει ουσιαστικά ξεκινήσει.

Απρίλιος 2002<sup>22</sup>: Δύο εμπιστευτικά έγγραφα της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμπεραίνουν ότι οι επιδοτήσεις που χορηγεί η κυβέρνηση της Νότιας Κορέας συμβάλλουν στη βύθιση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Το συμπέρασμα αυτό εντείνει τις πιέσεις προς την Ευρωπαϊκή Ένωση να εγκρίνει τελικά τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στα ναυπηγεία και να προσφύγει στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου κατά της Ν.Κορέας.

Η πρώτη έκθεση εξετάζει τη συνολική ναυτιλιακή αγορά, συμπεραίνοντας ότι οι επιδοτήσεις που χορηγεί η κυβέρνηση της Σεούλ παραβιάζουν τους διεθνείς κανόνες εμπορίου. Η Ν. Κορέα βοήθησε προβληματικές εταιρείες, όπως οι Daewoo Group, Halla Group να προχωρήσουν σε επαναχρηματοδότηση των χρεών τους, επιτρέποντας παράλληλα να πωλούν πλοία σε τιμές κάτω του κόστους παραγωγής.

Η άλλη έκθεση αφορά την αγορά για δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου LPG. Η Ε.Ε. ναυπηγούσε σχεδόν το 50% των δεξαμενόπλοιων αυτής της κατηγορίας στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Όμως, σχεδόν το 80% των νέων παραγγελιών πέρυσι πήγαν στους Κορεάτες, ως αποτέλεσμα των επιδοτήσεων, καταλήγει η έκθεση.

Η έκθεση παραδέχεται, ωστόσο, ότι οι κρατικές επιδοτήσεις δεν ήταν ο μοναδικός λόγος για τον οποίο η Νότια Κορέα κυριαρχεί σήμερα στην αγορά ναυπήγησης δεξαμενόπλοιων τύπου LPG. «Η ικανότητα της Ν.Κορέας να ναυπηγεί μεγάλο αριθμό σκαφών μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα ήταν επίσης κρίσιμος παράγων στην προσέλκυση τόσων πολλών παραγγελιών,» καταλήγει η έκθεση.

---

<sup>22</sup> Πηγή: The Wall Street Journal, © Copyright Απρίλιος 2002 Dow Jones & Company Inc., Άρθρο για τις Κορεάτικες Επιδοτήσεις κατά Ναυπηγείων της Ε.Ε., Ναυτεμπορική, 26/04/2002.

Σεπτέμβριος 2002<sup>23</sup>: Το Συμβούλιο του ΟΟΣΑ αποφάσισε να προωθήσει νέες διαπραγματεύσεις σχετικά με την σύσταση μίας νέας ναυπηγικής συμφωνίας, δημιουργώντας ανταγωνιστικούς όρους στις παγκόσμιες ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες. Το Συμβούλιο εξουσιοδότησε μια αποκαλούμενη ειδική διαπραγματευόμενη ομάδα (SNG), για να αναθεωρήσει και να εξετάσει την αγορά που διαστρεβλώνει τους παράγοντες, ειδικότερα μέτρα κυβερνητικής υποστήριξης, εκτιμώντας και άλλες πρακτικές που διαστρεβλώνουν τους κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, δεδομένου ότι οι περιστάσεις στον τομέα της ναυπηγικής καθιερώνουν μια ιδιαίτερα προκλητική περίπτωση εμπορικής πολιτικής. Η ανάγκη για μια διεθνή συμφωνία για τους κανονικούς ανταγωνιστικούς όρους στην παγκόσμια ναυπηγική παραμένει υψηλής σπουδαιότητας. Συνεπώς, μια αποτελεσματική συμφωνία που δεν έχει ακόμα υιοθετηθεί οφείλει να περιλαμβάνει: 1.μια πειθαρχία επιχορήγησης, 2.μια πειθαρχία τιμολόγησης και 3.μια εφαρμόσιμη διαδικασία.

Ιούνιος 2003<sup>24</sup>:

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε με επίσημο αίτημά της προς τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου την συγκρότηση επιτροπής η οποία θα διερευνήσει τις πρακτικές που εφαρμόζουν τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας.

Η Ε.Ε. υποστηρίζει ότι οι πρακτικές που ακολουθούν τα ναυπηγεία της Β. Κορέας δημιουργούν αθέμιτο ανταγωνισμό έναντι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Η Ε.Ε. προχώρησε στην κίνηση αυτή μετά την αποτυχία των συζητήσεων που προηγήθηκαν με την κυβέρνηση της Β. Κορέας και συμβούλους του Π.Ο.Ε.. Στην πραγματικότητα δεν σεβάστηκε ούτε τις δεσμεύσεις τις οποίες είχε υπογράψει στη συμφωνία με την Ε.Ε. το Ιούνιο του 2000. Κύκλοι της Ε.Ε. μάλιστα αναφέρουν ότι υπολογίζεται ότι τα Κορεάτικα ναυπηγεία δίνουν τιμές κάτω του κόστους από 20% έως 40%.

Μάιος-Ιούνιος 2003: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε την 7<sup>η</sup> έκθεση της σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική. Η έκθεση επιβεβαιώνει τις σοβαρές δυσκολίες στην παγκόσμια ναυπηγική, με έμφαση στην υπερχωρητικότητα σε μια επιβραδύνουσα παγκόσμια οικονομία. Η ευρωπαϊκή ναυπηγική έχει χτυπηθεί ιδιαίτερα σκληρά. Αναφορά γίνεται επίσης στην περίπτωση της κορεατικής ναυπηγικής πολιτικής, ζητώντας την σύσταση σώματος τακτοποίησης διαφωνιών του ΠΟΕ για την επίλυση των υποτιθέμενων αθέμιτων κορεατικών ναυπηγικών πρακτικών. Σύμφωνα με την επίσημη θέση, που διατυπώνει η Ευρωπαϊκή Ένωση, τα ναυπηγεία έχουν εξασφαλίσει τη δυνατότητα παραγραφής χρεών και χορήγησης χαμηλότοκων δανείων από τράπεζες, τις οποίες στηρίζει η νοτιοκορεατική κυβέρνηση, ώστε να διασωθούν από την

<sup>23</sup> Πηγή: CESA Annual Report 2004-2005.

<sup>24</sup> Πηγή: Ναυτεμπορική, Άρθρο: Μιχάλης Καϊταντζίδης, 14/06/2003.

πτώχευση μετά τη χρηματιστηριακή κρίση του 1997, που έπληξε τη Νοτιοανατολική Ασία, η Daewoo Shipbuilding, η οποία κατόρθωσε να εξέλθει αλώβητη από την κατάρρευση της μητρικής της Daewoo Group.

Οκτώβριος-Νοέμβριος 2003: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε προτάσεις που αφορούν τον ανταγωνισμό στον τομέα της ναυπήγησης και της επισκευής πλοίων στον ευρωπαϊκό χώρο, μέχρι το 2015. Ειδικότερα, το σχέδιο δράσης που προτείνει η Επιτροπή, με την ονομασία "LeaderSHIP 2015 "Ορίζοντας το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας", είναι το αποτέλεσμα των εργασιών της Υψηλού Επιπέδου Συμβουλευτικής Ομάδας για το θέμα αυτό που είχε συστήσει η Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2003.

Το «LeaderSHIP 2015» περιλαμβάνει σειρά από προτάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού τόσο για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία όσο και για τον κλάδο της παραγωγής ναυτιλιακών εξαρτημάτων.

Οι προτάσεις της Επιτροπής αφορούν, μεταξύ άλλων, το ρόλο που θα πρέπει να διαδραματίσει η Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, την εφαρμογή των σχετικών κανόνων του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και τη βελτίωση των επενδύσεων σε ότι αφορά την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία στο συγκεκριμένο κλάδο.

Από τα πρώτα αποτελέσματα του Leader ship είναι η ενίσχυση στην καινοτομία. Αυτό περιελήφθη στο νέο πλαίσιο ενός αναθεωρημένου προσωρινού αμυντικού μηχανισμού (Temporary Defense Mechanism) για τις κρατικές ενισχύσεις ποσοστού 6% στη ναυπηγική βιομηχανία το οποίο εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 2004 για την κατασκευή πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παραγωγών πετρελαίου και χημικών βυτιοφόρων συμπεριλαμβανομένων τύπων LNG. Η βοήθεια, ύψους έως 6% της αξίας της σύμβασης ανά σκάφος, διατίθεται από τον Οκτώβριο του 2002.

Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα για έως και 20% (από 10%) για την κάλυψη του κόστους έρευνας, ανάπτυξης και ενίσχυσης της καινοτομίας στην κατασκευή πλοίων. Η ναυπηγική είναι ο μόνος βιομηχανικός τομέας στην Ε.Ε. που έχει πρόσβαση σε τέτοιου είδους βοήθεια.

Επίσης, το πλάνο δράσης περιέχει προτάσεις σχετικά με τη δημιουργία των κατάλληλων δομών που θα ενισχύσουν τη βιωσιμότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας, την προώθηση πιο ασφαλών και φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, και την εξασφάλιση της πρόσβασης του κλάδου σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό.

Η σχετική απόφαση στοχεύει στη στήριξη των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, που δέχονται τον αθέμιτο ανταγωνισμό σε αυτόν τον κατασκευαστικό τομέα, από τα ναυπηγεία της Κορέας, που ναυπηγούν και πωλούν τέτοιου τύπου πλοία κάτω του κόστους τους.

Ιανουάριος 2004: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε την παράταση μέχρι τις 31 Μαρτίου 2005 της στήριξης της ναυπηγικής βιομηχανίας (Προσωρινός Αμυντικός Μηχανισμός). Η απόφαση κρίθηκε επιβεβλημένη ως απάντηση της Ε.Ε. κατά των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών της Νότιας Κορέας, η οποία εξακολουθεί να προξενεί βλάβη στα κοινοτικά ναυπηγεία.

Σύμφωνα με την πρόταση, η χορήγηση άμεσων ενισχύσεων με σκοπό την εκτέλεση συμβάσεων που έχουν ως αντικείμενο τη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών και άλλων προϊόντων και πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου θα επιτρέπεται μέχρι τις 31 Μαρτίου 2005, ημερομηνία κατά την οποία αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία που βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη στο πλαίσιο του ΠΟΕ. Για τη συνολική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας, η παρούσα απόφαση καταδεικνύει σαφώς ότι η πολιτική της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων αναγνωρίζει την ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων σε περιπτώσεις κατά τις οποίες διακυβεύονται τα συμφέροντα της Κοινότητας.

Όσον αφορά τα ελληνικά ναυπηγεία, η Επιτροπή έχει εγκρίνει κατά το παρελθόν μεγάλα ποσά βοήθειας αναδιάρθρωσης για όλες τις μεγάλες ναυπηγικές εταιρείες (Σκαρμαγκάς, Ελευσίνα και Νεώριο) πρόκειμένου να διευκολυνθεί η αναδιάρθρωση τους.

Νοέμβριος 2004<sup>25</sup>: Ξεκινούν διαπραγματεύσεις από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) για την επίτευξη μίας νέας συμφωνίας για ναυπηγική. Στόχος των διαπραγματεύσεων είναι η δημιουργία πραγματικά ισότιμων όρων στην παγκόσμια αγορά ναυπηγικής και θεμιτός ανταγωνισμός μέσω δύο εργαλείων: μία αυστηρή πειθαρχία επιδοτήσεων και μία αποτελεσματική πειθαρχία καθορισμού των τιμών για να αντιμετωπισθούν οι κύριες στρεβλωτικές συνέπειες στην παγκόσμια αγορά ναυπηγικής. Όλα τα κύρια κράτη της ναυπηγικής βιομηχανίας συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις συμπεριλαμβανομένων της Κορέας, της Κίνας, της Ιαπωνίας και της Ε.Ε.

- Intership: Είναι ένα ερευνητικό πρόγραμμα ύψους 38 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο χρηματοδοτείται από κοινού από τα Euroyards και την Επιτροπή και προορίζεται για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαίων ναυπηγών κρουαζιεροπλοίων, πορθμείων και σκαφών Ro-Pax, για την ανάπτυξη ασφαλέστερων και περισσότερων φιλικών προς το περιβάλλον σκαφών, λαμβάνοντας υπόψη ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους και για την επίτευξη μίας δραστηρικής μείωσης στο κόστος κατασκευής και ανάπτυξης καθώς και για τον χρόνο που απαιτείται για τη διάθεση στην αγορά των καινοτόμων λύσεων.

---

<sup>25</sup> Πηγή: CESA Annual Report 2004-2005.

Απρίλιος 2005: Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ολοκλήρωσε την εργασία του σχετικά με καταγγελίες από την Ευρωπαϊκή Ένωση ενάντια στη Δημοκρατία της Κορέας ως καταγγελίες διαστρεβλώσεις της οικονομικής αγοράς. Αρχικά, εξετάστηκαν οι καταγγελίες καταπάτησης της διμερούς συμφωνίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Κορέας σχετικά με την προώθηση πρακτικών με θεμιτές και ανταγωνιστικές συνθήκες στην ναυπηγική αγορά. Τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν συμφωνήσει με διάφορες υποχρεώσεις συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος της επιδότησης καθώς επίσης και άλλων πτυχών όπως η οικονομική διαφάνεια ή της πρόληψης της πρακτικής διπλής τιμολογιακής πολιτικής. Εντούτοις, εμφανίστηκε πολύ σύντομα ότι η κορεατική κυβέρνηση δεν μπορούσε να εφαρμόσει τα συμφωνηθέντα πρακτικά. Για τον λόγο αυτό η κορεατική κυβέρνηση συνέταξε μία αντίθετη καταγγελία τον Σεπτέμβριο του 2003 προς τον ΠΟΕ, απευθυνόμενος κυρίως στον "προσωρινό αμυντικό μηχανισμό (TDM)" της Ε.Ε.

Ο ΠΟΕ θέσπισε απόφαση στην υπόθεση που του υποβλήθηκε από την ΕΚ, καταδικάζοντας την Κορέα για την χορήγηση παράνομων απαγορευμένων εξαγωγικών επιδοτήσεων, που χορηγήθηκαν στα Κορεάτικα Ναυπηγεία. Εντούτοις, η αξίωση της ΕΚ ότι η Κορέα προκάλεσε τον τραυματισμό και τη σοβαρή προκατάληψη στην ΕΚ απορρίφθηκε. Η επιτροπή του ΠΟΕ επιβεβαίωσε ότι τα ουσιαστικά ποσά χρέους που κρατήθηκαν από τρία από τα σημαντικότερα ναυπηγεία της Κορέας συγχωρήθηκαν πραγματικά ή ειδικά αναδομήθηκαν από τις κρατικές και ελεγχόμενες από το κράτος τράπεζες. Εντούτοις, αυτά τα μέτρα δεν βρέθηκαν να παραβιάζουν τους κανόνες του ΠΟΕ, επειδή η ΕΚ δεν μπόρεσε να καθιερώσει τα επαρκή στοιχεία για να δείξει ότι οι τράπεζες ενέργησαν σε παραγγελία κυβερνητική, στοχεύοντας να εγγυηθούν για τα ναυπηγεία.

Η απόφαση στην αντίθετη-καταγγελία που ήρθε προς συζήτηση από την Κορέα θεσπίστηκε από τον ΠΟΕ, απορρίπτοντας την αξίωση της Κορέας για πρόκληση οικονομικής στρέβλωσης από 4 διαφορετικά άρθρα του προσωρινού αμυντικού μηχανισμού TDM. Ενώ η ΕΕ θεώρησε το TDM ως βοήθεια στα ναυπηγεία που υπέστησαν έναν τραυματισμό, ο ΠΟΕ την θεώρησε ως όργανο για να πιέσει την Κορέα για να σταματήσει τα ναυπηγεία του. Εν πάση περιπτώσει, το TDM είχε λήξει ήδη στις 31 Μαρτίου 2005 και καμία επέκταση δεν προορίστηκε.

Οι νομικές δυσκολίες που συναντιούνται κατά τη διάρκεια αυτής της καθαρής διαδικασίας αντεπιδοτήσεων έχουν επιβεβαιώσει την άποψη ότι μια διεθνής συμφωνία για τον τομέα μπορεί μόνο να είναι αποτελεσματική εάν μια πειθαρχία επιχορήγησης συμπληρώνεται από μια εφαρμόσιμη πειθαρχία τιμολόγησης.

Ιούνιος-Ιούλιος 2006: Η Ευρωπαϊκή επιτροπή επιτρέπει πλέον στα κράτη-μέλη την παροχή κρατικών εγγυήσεων σε τραπεζικά δάνεια για την χρηματοδότηση ναυπήγησης επιβατικών πλοίων. Η πλέον πρόσφατη απόφαση αφορά την παροχή σχετικής άδειας στην Γαλλία, προκειμένου η τελευταία να παράσχει εγγυήσεις σε τραπεζικά δάνεια που

θα λάβουν ναυπηγεία της χώρας, για την κατασκευή μεγάλων πλοίων. Οι όροι που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να χορηγηθούν οι κρατικές εγγυήσεις, προβλέπουν ότι το κόστος κάθε νέας κατασκευής θα πρέπει να υπερβαίνει τα 40 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η εγγύηση θα παρέχεται κατ' ανώτερον για το 80% του συνολικού δανείου. Αντίστοιχες αποφάσεις προηγήθηκαν για τη Γερμανία το 2003 και την Ολλανδία το 2005. Πιο συγκεκριμένα η Ιταλία προχωρεί στην παροχή εγγυήσεων χωρίς την προηγούμενη άδεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, την οποία και ζητεί εκ των υστέρων. Εντάσσονται δε στο γενικότερο πλαίσιο της πολιτικής της Ε.Ε., για την ενίσχυση του ναυπηγικού κλάδου των κρατών μελών, διότι τα πιστωτικά ιδρύματα συνεχίζουν να παραμένουν διστακτικά στην χρηματοδότηση της κατασκευής μεγάλων πλοίων, ακόμη και όταν πρόκειται αυτά να γίνουν σε σύγχρονα, υψηλής εξειδίκευσης ναυπηγεία. Με αυτό τον τρόπο επιδιώκεται να καλυφθούν οι κίνδυνοι για τις πληρωμές του δανείου και το κόστος διαχείρισης της χρηματοδότησης. Έτσι το ύψος των εγγυήσεων μπορεί να διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση, ανάλογα με τον κίνδυνο για κάθε δάνειο και επιχείρηση. Σε κάθε περίπτωση αυτή μπορεί να ανέρχεται στο 0,8% ετησίως, αλλά και να αναθεωρείται ετησίως, ώστε να επιβεβαιώνεται ότι καλύπτει τους κινδύνους πληρωμών, και το κόστος διαχείρισης της χρηματοδότησης. Σημειώνεται ότι στις αποφάσεις αυτές οδηγήθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά την έκθεση του 2003 για την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία (LeaderSHIP 2015), στην οποία παρουσιάζεται η εικόνα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και οι ενέργειες που πρέπει να γίνουν, προκειμένου να ανακτήσει το κύρος της με αναπροσανατολισμό των δραστηριοτήτων της σε πλοία υψηλής τεχνολογίας και ειδικών απαιτήσεων, τόσο εμπορικών, όσο κυρίως επιβατικών, κρουαζιερόπλοιων κ.λπ.

Από ελληνικής πλευράς δεν έχει γίνει ακόμη καμία αντίστοιχη κίνηση, παρ' ότι οι αρμόδιες αρχές και αρκετές τράπεζες είναι ενημερωμένες για τις προοπτικές που διανοίγονται, ενόψει μάλιστα των αναγκών σε νέα πλοία, που εμφανίζει ο στόλος της εγχώριας ακτοπλοΐας. Όμως, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιδιώκοντας τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στην άγωνα γραμμή και γενικότερα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες:

- καταθέτει τροπολογία για την σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δωδεκαετούς διάρκειας για την άγωνα γραμμή
- παρέχει τη δυνατότητα χρηματοδότησης επιχειρηματικών σχεδίων με προνομιακό επιτόκιο 3,2% σταθερό για 20 χρόνια και 5ετή περίοδο χάριτος μέσω του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και
- συνεργάζεται με την Ε.Ε. για την επιδότηση του ξενοδοχειακού τμήματος της κατασκευής των πλοίων.

#### 4.3.3 Οι εκθέσεις της Ε.Ε. για την Κατάσταση της Παγκόσμιας Ναυπηγικής Βιομηχανίας

##### Συμπεράσματα 1<sup>ης</sup> έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM 1999.474)

Στη ναυπηγική αγορά υφίσταται πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία είναι πολύ πιθανόν να αυξηθεί λόγω της ταυτόχρονης μείωσης της ζήτησης και της αύξησης της προσφοράς.

Η επέκταση της παραγωγικής ικανότητας στη Νότια Κορέα, ιδιαίτερα κατά την περίοδο 1994 έως 1996, υπήρξε ο βασικός λόγος για τη συνεχή και αύξουσα κατάσταση ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και τα κορεατικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες προκειμένου να προσελκύσουν επαρκή αριθμό παραγγελιών ώστε να εξασφαλίσουν ταμειακές ροές. Παρά ταύτα, επιχειρείται στην Κορέα περαιτέρω επέκταση της παραγωγικής ικανότητας.

Οι τιμές των πλοίων μειώθηκαν σημαντικά κατά 15% έως 30% από το 1998, ιδιαίτερα για τους τύπους κατασκευής πλοίων, τους οποίους ανταγωνίζεται η Κορέα, με αποτέλεσμα την προσέλκυση ζήτησης και την αύξηση του μεριδίου αγοράς των Κορεατικών ναυπηγείων.

Το χρηματοπιστωτικό σύστημα στη Νότια Κορέα, στο μέτρο στο οποίο χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση ναυπηγείων και ναυπηγικών εργασιών, παραμένει αδιαφανές και, δεδομένου ότι υπάρχει σημαντική δυνατότητα για κυβερνητικές παρεμβάσεις, καθώς και για μεγάλα τμήματα του τραπεζικού τομέα ανήκουν στο κράτος, πιθανόν να παρέμβουν σε χρηματοοικονομικά και οργανωτικά θέματα.

##### Συμπεράσματα 2<sup>ης</sup> έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM 2000.263)

Η δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επεκτείνει την έρευνα των τιμών και σε ναυπηγεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, η οποία μέσα στο 1999 πέτυχε σημαντική αύξηση του μεριδίου της στην αγορά. Αναλύθηκαν τέσσερις συγκεκριμένες παραγγελίες και τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται στην συνέχεια. Έτσι, οι δραστηριότητες των ναυπηγείων της Κίνας εξακολουθούν να περιορίζονται σε τύπους πλοίων για τα οποία το κόστος εργασίας αποτελεί κυρίαρχο παράγοντα, με αποτέλεσμα, όπως φαίνεται, τα ναυπηγεία αυτά να μην αντιπροσωπεύουν μία γενικότερη απειλή για τα ναυπηγεία της Ε.Ε, όμοια με αυτή που συνιστούν τα κορεατικά ναυπηγεία.

Το Συμβούλιο Υπουργών Βιομηχανίας έλαβε υπόψη του την πρώτη έκθεση της Επιτροπής και κάλεσε την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία να ακολουθήσουν τέσσερις γραμμές δράσης, συγκεκριμένα:

Να δεσμεύσουν αντιπροσώπους από τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας στο πλαίσιο της διεξαγωγής διμερών συνομιλιών, με στόχο την παρεμπόδιση του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Να συγκεντρώσουν όσο το δυνατόν περισσότερες, λεπτομερείς αποδείξεις σχετικά με τη φερόμενη αντανταγωνιστική συμπεριφορά, προκειμένου να αναληφθεί η κατάλληλη δράση στο πλαίσιο του ΠΟΕ.

Να προτρέψουν το ΔΝΤ να συνεχίσει να εξετάζει κατά πόσον γίνονται πλήρως σεβαστοί οι όροι και οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες χορηγεί πακέτα διάσωσης.

Να συνεχιστούν οι προσπάθειες προς την κατεύθυνση της εδραίωσης ανταγωνισμού επί ίσοις όροις στον εν λόγω τομέα μέσω των κατάλληλων διεθνών φόρουμ, συμπεριλαμβανομένου του ΟΟΣΑ, προκειμένου να επιβληθούν χωρίς καμία καθυστέρηση κανόνες θεμιτού ανταγωνισμού

Η γενική ανάλυση της αγοράς που επιχειρήθηκε στην δεύτερη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιβεβαιώνει τα πορίσματα της πρώτης έκθεσης.

#### Συμπεράσματα 3<sup>ης</sup> έκθεσης της Επιτροπής (COM 2000.730)

Η επιτροπή συνέχισε την παρακολούθηση της αγοράς με λεπτομερείς έρευνες πάνω σε επιλεγμένες παραγγελίες σε Κορεάτικα Ναυπηγεία. Τα ευρήματα σε μεγάλο βαθμό επιβεβαιώνουν τους προηγούμενες αναφορές ότι η παγκόσμια ναυπηγική αγορά συνεχίζει να αντιμετωπίζει σημαντικές δυσκολίες.

Η προσφορά εξακολουθεί να υπερβαίνει κατά πολύ τη ζήτηση και παρά την αύξηση σε παραγγελίες τους πρώτους 8 μήνες του έτους λόγω ευνοϊκών συνθηκών στην αγορά, οι τιμές των πλοίων απέχουν πολύ από τις τιμές προ της πτώσης του 1997. Παραταύτα, φαίνεται πως οι τιμές έχουν δείξει κάποια σημεία ανάκαμψης σε σύγκριση με τα χαμηλά του τέλους του 1999. Η συνεχιζόμενη ύφεση των τιμών προκαλείται από τις χαμηλές τιμές που δίδουν τα Κορεάτικα Ναυπηγεία.

Οι αναλυτικές έρευνες πάνω στα κόστη συνεχίζουν να υποδεικνύουν ότι τα Κορεάτικα ναυπηγεία συνεχίζουν να παίρνουν παραγγελίες σε τιμές που δεν καλύπτουν τα κόστη.

Όσον αφορά στην πολιτική εμπορικών δράσεων, η Επιτροπή βρίσκεται με την Κορέα σε διαπραγμάτευση για την επίτευξη διμερούς συμφωνίας. Καίτοι η Κορέα δεν εκπλήρωσε τις δεσμεύσεις της και δεν έφθασε σε συμφωνία ως προς κάποια εφαρμοσίμα μέτρα.

Υπό αυτές τις συνθήκες εκτός κι αν η Κορέα διατίθεται να δεχτεί την εφαρμογή συγκεκριμένων μηχανισμών παρακολούθησης, η Επιτροπή κρίνει ότι μία εμπορική δράση κρίνεται σκόπιμη και απαραίτητη. Η Επιτροπή θα εξετάσει την βασιμότητα της προσφυγής από την Ευρωπαϊκή βιομηχανία και αν γίνει δεκτή και θα ακολουθηθεί κάθε δυνατή οδός προς τον ΠΟΕ ώστε αυτός με τη σειρά του να λάβει δράση για να διορθωθεί η ζημιά που έχει υποστεί η Ευρωπαϊκή Βιομηχανία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό.



Η Επιτροπή επίσης εξέτασε τη θέση της πάνω στις επιδοτήσεις καταλήγοντας στο ότι οι επιδοτήσεις δεν αποτέλεσαν λύση στο Κορεατικό ζήτημα.

Με βάση τα ανωτέρω προτείνονται οι ακόλουθες κινήσεις:

- Να συνεχίσει η Επιτροπή να παρακολουθεί την κατάσταση της αγοράς,
- Να εξετάσει την προσφυγή της βιομηχανίας το συντομότερο δυνατόν και αν γίνει δεκτή να κινηθεί με όλους τους δυνατούς τρόπους για δράση από τον ΠΟΕ,
- Παράλληλα η Επιτροπή θα παραμείνει ανοιχτή σε οποιαδήποτε πιθανή πρόταση από την Κορέα η οποία θα βρίσκεται κοντά στα ενδιαφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους για την δημιουργία ενός ενιαίου πεδίου παιχνιδιού για την ναυπηγική βιομηχανία στο επίπεδο του ΟΑΣΑ,
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να πιέζουν τον IMF να διασφαλίσει ότι η αναδιάρθρωση των Κορεατικών Ναυπηγείων παρακολουθείται και εκτιμάται και
- Η Επιτροπή να συνεχίσει τη συνεργασία της με την βιομηχανία για τα θέματα της ανταγωνιστικότητας.

#### Συμπεράσματα 4<sup>ης</sup> έκθεσης της Επιτροπής (COM.2001.219)

Κατά το έτος 2000 υπήρξε σημαντική αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα, σχεδόν 56% περισσότερες παραγγελίες σε σχέση με το 1999. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της αύξησης έγινε προς όφελος των ναυπηγείων της Νοτίου Κορέας τα οποία είδαν για μία ακόμη φορά να αυξάνεται το μερίδιο της αγοράς τους. Τα Ευρωπαϊκά ναυπηγεία ωφελήθηκαν σημαντικά από την αυξημένη ζήτηση για πλοία αν και οι παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια ίσως να έπαιξαν σημαντικό ρόλο σε αυτό το σημείο. Το 2000 η Νότια Κορέα σταθεροποίησε τη θέση της σαν τον μεγαλύτερο κατασκευαστή στον κόσμο, όντας υπεύθυνη για το 35 % όλου του τονάζ που παραγγέλθηκε παγκοσμίως.

Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι οι Κορεάτες ναυπηγοί κατάφεραν να αυξήσουν τις τιμές όπως επανειλημμένως ανακοίνωσαν Κορεατικές πηγές. Ως εκ τούτου η Επιτροπή διατηρεί την άποψη ότι η σημαντική υπερπροσφορά της Νότιας Κορέας σε συνδυασμό με την συνεχιζόμενη ανάγκη για να δημιουργηθούν οι νέες παραγγελίες έτσι ώστε να υπάρξει επαρκής ταμειακή ροή αποτρέπουν την ανάκαμψη των τιμών και της αγοράς εν γένει.

Από την προηγούμενη έκθεση της Επιτροπής ακόμα επτά αναλυτικές έρευνες κόστους για παραγγελίες σε Κορεατικά Ναυπηγεία έγιναν. Σε καμία από αυτές δεν προέκυψε ότι κοστολογήθηκαν με βιώσιμο για τις επιχειρήσεις τρόπο, π.χ. να καλυφθούν τα λειτουργικά κόστη, κέρδη ή αποπληρωμή χρεών. Οι ζημιές που υπολογίστηκαν σε αυτές τις νέες παραγγελίες είναι της τάξης του 14 % κατά μέσο όρο. Η Επιτροπή σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της όπως προκύπτουν από τον κανονισμό (EC) No 1540/98, συνεχίζει την παρακολούθησή της και της έρευνες κόστους.

## Συμπεράσματα 5<sup>ης</sup> έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM.2002.205 )

Η παγκόσμια ναυπηγική αγορά συνεχίζει να αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες, λόγω της ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Παλαιότερες επεκτάσεις των ναυπηγικών εγκαταστάσεων κυρίως στην Κορέα και τώρα στην Κίνα, οδήγησαν σε συρρίκνωση των τιμών που έγινε εμφανή μετά την Ασιατική κρίση του 1997-98. Παρά το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός από Κορεατικά Ναυπηγεία χρεοκόπησε, το δυναμικό δεν μειώθηκε και επιτράπηκε στις επιχειρήσεις να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Χάρη σε ένα ιστορικά υψηλό επίπεδο παραγγελιών κατά το 2000, οι τιμές ανέκαμψαν σε κάποιο βαθμό, αλλά η σημαντική πτώση σε παραγγελίες το 2001 οδήγησε σε μία ακόμη πτώση των τιμών.

Το έτος 2001 αποδείχθηκε ιδιαίτερα προβληματικό για τις ναυτιλιακές βιομηχανίες παγκοσμίως. Η ύφεση στις ΗΠΑ και η τρομοκρατική επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου μείωσε τη ζήτηση για θαλάσσιο εμπόριο και κρουαζιέρες αντίστοιχα. Κατά συνέπεια οι πλοιοκτήτες ήσαν πολύ επιφυλακτικοί να επενδύσουν σε νέο τονάζ και τα ναυπηγεία ουσιαστικά λειτούργησαν με βάση τις παραγγελίες που είχαν δοθεί πριν το 2001. Η μείωση παρατηρήθηκε στα πλοία μεταφοράς Ε/Κ και στα κρουαζιερόπλοια κυρίως, οδηγώντας στο σύνολο της αγοράς σε πτώση των μεριδίων της Κορέας και της Ε.Ε που είναι αρκετά ισχυρές σε αυτούς τους τομείς.

Μόνον ο τομέας των LNG είδε μία αύξηση στον αριθμό των παραγγελιών. Παραταύτα αυτός παραμένει ένας από τους μικρούς τομείς της αγοράς που αντιπροσωπεύει μόνο το 8 % των παγκόσμιων παραγγελιών σε cgt. Τα Κορεατικά ναυπηγεία πήραν τη μερίδα του λέοντος στις παραγγελίες για LNG, έχοντας το 65 % των παγκόσμιων παραγγελιών για LNG και το 79 % των νέων παραγγελιών για το 2001, παρά το γεγονός ότι η Κορέα είναι σχετικά πρωτοεμφανιζόμενη χώρα στον τομέα και τα ναυπηγεία της δεν διαθέτουν τις πατέντες για τεχνολογίες κλειδιά. Η ανάλυση αγοράς υποδεικνύει ότι τα Κορεατικά ναυπηγεία κατάφεραν να εισχωρήσουν στην αγορά λόγω των ιδιαίτερα χαμηλών τιμών προσφοράς, όπως είχε γίνει και παλαιότερα στους τομείς των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ. Η ικανότητά τους να παραδίδουν μεγάλο αριθμό σκαφών σε μειωμένο χρόνο ήταν αρκετά σημαντικές στον μεγάλο αριθμό παραγγελιών που έλαβαν.

Η αναλυτικές έρευνες κόστους που έκανε η Επιτροπή έδειξαν ότι ορισμένα Κορεατικά Ναυπηγεία συνεχίζουν να τιμολογούν τα πλοία κάτω του κόστους ενώ άλλα προσπαθούν να βελτιώσουν την ικανότητα συνεχούς δράσης τους. Τα μεγάλα Κορεατικά ναυπηγεία κατάφεραν να δείξουν κέρδη για το 2001 χάρη στους πολύ υψηλούς όγκους και τις αντίστοιχες προκαταβολές που εξέλαβαν, αν και σε ορισμένες περιπτώσεις κάποιες λύσεις της μίας φοράς έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην βελτίωση των οικονομικών καταστάσεων των ναυπηγείων.

Παρά τους αλλεπάλληλους γύρους συνομιλιών με την Κορέα η Επιτροπή δεν κατάφερε να πείσει τις Κορεατικές αρχές και τα ναυπηγεία να εφαρμόσουν τις αρχές της αγοράς

και να επιτρέψουν στις μη βιώσιμες να εξέλθουν από την αγορά. Μία βελτίωση την κατάσταση της αγοράς είναι εκ των πραγμάτων απίθανη και κατά συνέπεια η Επιτροπή πρότεινε μία σειρά αντίμετρων στο Συμβούλιο.

Η παρούσα έκθεση βασικά επιβεβαιώνει τα ευρήματα των προηγούμενων τεσσάρων εκθέσεων της Επιτροπής σχετικά με τη γενική κατάσταση της αγοράς, τις τάσεις των τιμών και άλλες αναλυτικές έρευνες κόστους. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τα τεκταινόμενα σύμφωνα με το άρθρο 12 των του Κανονισμού ΕΚ/1540/98.

#### Συμπεράσματα 6<sup>ης</sup> έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM 2002.622)

Η κρίση στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία εντείνεται με μία ιδιαίτερα αργή εισροή παραγγελιών στις μεγάλες ναυπηγικές περιοχές κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους 2002. Οι κύριες αιτίες έχουν κατά πολλού ξεπεράσει αυτούς της υπερπροσφοράς, με τις βραδύνουσες οικονομίες ανά τον κόσμο και τα αποτελέσματα των γεγονότων της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου.

Μόνον τα Ιαπωνικά ναυπηγεία καταφέρνουν να γεμίζουν τις θέσεις ναυπήγησης. Αν και τούτο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό από την εγχώρια ζήτηση και ειδικότερα για πλοία μεταφοράς χύδην, κατά την παράδοση της περιοχής.

Οι παγκόσμιες παραγγελίες για νέα σκάφη το πρώτο μισό του έτους 2002 μειώθηκαν κατά περίπου τα 2/3, σε σύγκριση με τα στοιχεία του έτους 2000, που από την άλλη πλευρά αποτέλεσε την καλύτερη χρονιά για τις ναυπηγήσεις. Στην Ε.Ε η κατάσταση είναι ακόμα χειρότερη με τις παραγγελίες να έχουν πέσει κατά τα 4/5 σε σύγκριση με αυτές του 2000. Σαν αποτέλεσμα, τα ναυπηγεία μένουν χωρίς δουλειά και ένας αριθμός χρεοκοπιών και απολύσεων κυρίως στην Ευρώπη έχει επέλθει.

Οι τιμές για τα νεότευκτα έχουν υποχωρήσει ακόμη περισσότερο και αυτή τη στιγμή βρίσκονται στο χαμηλότερο επίπεδο της τελευταίας δεκαετίας και πέρα. Τα ναυπηγεία στη Νότια Κορέα μείωσαν κι άλλο τις τιμές, παρά τις αυξήσεις σε όλους τους μεγάλους παράγοντες κόστους με αποτέλεσμα να δυσκολευτούν να εκπληρώσουν τις οικονομικές τους υποχρεώσεις αν οι εισροές από παραγγελίες δεν αυξηθούν σύντομα. Οι λεπτομερείς έρευνες κόστους της Επιτροπής πάνω σε παραγγελίες που έγιναν στην Νότια Κορέα επιβεβαιώνουν τα ευρήματα των πρότερων εκθέσεων δηλαδή ότι τα σκάφη προσφέρονται σε τιμές που δεν καλύπτουν το κόστος παραγωγής. Οι έρευνες ακόμη δείχνουν ότι το χάσμα μεταξύ προσφερόμενης τιμής και υπολογιζόμενης τιμής μεγαλώνει κι άλλο.

#### Συμπεράσματα 7<sup>ης</sup> έκθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM.2003.232)

Τα τελευταία έτη, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, όπως κατέστη προφανές από την ανωτέρω ανάλυση – χαρακτηρίζεται από ανισομερή κατανομή της ζήτησης για

ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, δεδομένου ότι χώρες, όπως η Κορέα και η Κίνα να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο ναυπηγήσεων και παραγγελιών σε σχέση με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σύνταξη της εν λόγω έκθεσης της Επιτροπής απορρέει από την ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση αφενός της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, αφετέρου των πολιτικών αθέμιτου ανταγωνισμού που ακολουθούνται ακόμα και σήμερα από τις ανταγωνίστριες ναυπηγικές χώρες, προκειμένου για την εύρεση των λύσεων αντιμετώπισης των συγκεκριμένων προβλημάτων.

Μετά από την έκδοση της 6<sup>ης</sup> έκθεσης, κατά την οποία κατέστη κατανοητό ότι παρά την διαπίστωση υιοθέτησης αθέμιτων πολιτικών τόσο από τα Κορεάτικα, όσο από τα Κινέζικα ναυπηγεία, τα τελευταία δεν το αποδέχονται και αρνούνται την όποια συνδιαλλαγή με τις Ευρωπαϊκές μονάδες. Ως, εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην υιοθέτηση ενός Προσωρινού Μηχανισμού Προστασίας των Ναυπηγικών Μονάδων (Temporary Defensive Mechanism, 27 Ιουλίου 2002), προκειμένου να παραχωρηθεί απευθείας χρηματική βοήθεια στις μονάδες της τάξεως του 6% στην περίπτωση ναυπηγήσεως συγκεκριμένων τύπων πλοίων και για συμβόλαια με ημερομηνία υπογραφής μετά την 24<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2002. Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθεί ο ΟΟΣΑ ξεκίνησε την ίδια σχεδόν χρονική περίοδο (Δεκέμβριος 2002) διαπραγματεύσεις, προκειμένου για την υπογραφή μίας συμφωνίας αναφορικά με την κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Εν συνεχεία της προσπάθειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία πρωτοξεκίνησε τον Μάιο του έτους 2001, η Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία, σε συνεργασία με την Κοινότητα, δημιούργησε το LeaderSHIP 2015, το οποίο σχεδιάστηκε, ούτως ώστε να δημιουργήσει νέες συνθήκες εργασίας και νέα τεχνολογικά επίπεδα. Βασικά, το εν λόγω σχέδιο φέρνει σε επαφή όλες τις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες, καθώς επίσης τους υπεύθυνους για την λήψη μέτρων, ώστε να επιτευχθεί η συνεργασία των δύο ομάδων φορέων με στόχο την προστασία και την ανάδειξη των συγκριτικών, ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των Ευρωπαϊκών μονάδων.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα στοιχεία που παρατίθενται στην 7<sup>η</sup> έκθεση της Επιτροπής οι μεγάλες δυσκολίες στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία συνεχίζονται, με μειούμενες τις παραγγελίες στις μεγάλες ναυπηγικές ζώνες και τιμές κλειδωμένες σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Οι κυριότεροι λόγοι της μείωσης της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας αναφέρονται στην υπερδυναμικότητα της ναυπηγικής παραγωγής, στην υπερπροσφορά των ναυπηγοεπισκευαστικών υπηρεσιών, στις βραδύνουσες οικονομίες ανά τον κόσμο, καθώς επίσης και στα αποτελέσματα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Το τελευταίο είχε σημαντική επίπτωση στις προοπτικές της βιομηχανίας κρουαζιερόπλοιων και κατ' επέκταση, στη ζήτηση για νέα κρουαζιερόπλοια.

Εκτός των προαναφερθέντων, ο ανταγωνισμός που προέρχεται από τις ανατολικές χώρες (λ.χ. Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα) εξακολουθεί να υφίσταται σε έντονο βαθμό και

ειδικότερα όσον αφορά στο κόστος της ναυπήγησης, το οποίο βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές ναυπήγησης στην Ευρώπη.

Τα Κορεατικά ναυπηγεία μείωσαν ακόμη περισσότερο τις τιμές ώστε με βάση την αύξηση του κόστους στους βασικούς συντελεστές παραγωγής να καθίσταται αμφίβολο το αν θα είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τις βραχυπρόθεσμες οφειλές τους.

Οι λεπτομερείς έρευνες της Επιτροπής για τις παραγγελίες που δίδονται στην Νότια Κορέα επιβεβαιώνουν τις προηγούμενες εκθέσεις, δηλαδή ότι οι τιμές προσφοράς δεν καλύπτουν το σύνολο του κόστους ναυπήγησης, ενώ η διαφορά μεταξύ προσφερόμενης τιμής και υπολογιζόμενης συνεχίζει να μεγαλώνει.

#### 4.3.4 Βελτίωση των Επενδύσεων στην Έρευνα, Ανάπτυξη και Καινοτομία στην Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία - Πρόγραμμα Leadership 2015<sup>26</sup>

Οι επενδύσεις στην έρευνα, στην ανάπτυξη και στην καινοτομία («ΕΑΚ») διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την ανανέωση της οικονομικής ανάπτυξης, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την προώθηση της απασχόλησης. Στο άρθρο 157 της Συνθήκης ΕΕ αναλύεται ο κοινοτικός στόχος της ενίσχυσης της επιστημονικής και τεχνολογικής βάσης των βιομηχανιών ΕΕ και ενθαρρύνονται οι τελευταίες να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ΕΑΚ είναι ιδιαίτερα σημαντική για μια βιομηχανία υψηλής τεχνολογίας, όπως η ναυπηγική. Αν και οι ευρωπαίοι ναυπηγοί σήμερα ήδη επενδύουν περίπου το 10% του κύκλου εργασιών τους σε αυτόν τον τομέα, ετησίως, απαιτούνται πρόσθετες προσπάθειες για την αποτελεσματική επίτευξη αυτού του κοινοτικού στόχου.

Με το πρόγραμμα LeaderSHIP 2015 η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία δρομολόγησε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα έως το 2015, με σκοπό να διασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη ευημερία της σε μια αγορά δυναμικής ανάπτυξης και να καθορίσει την μελλοντική ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Όσον αφορά τις οικονομικές δραστηριότητες που βασίζονται στη γνώση, το πρόγραμμα LeaderSHIP 2015 αποτελεί μία τομεακή απάντηση στην πιο μακροπρόθεσμη στρατηγική της ΕΕ για την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανανέωση όπως παρουσιάστηκε στο Συμβούλιο της Λισσαβόνας το Μάρτιο 2000.

Το πρόγραμμα LeaderSHIP 2015 που δρομολογήθηκε σε μία κρίσιμη περίοδο προσφέρει ορισμένες πρώτες συστάσεις για την αντιμετώπιση των σημερινών προκλήσεων οι οποίες χρήζουν άμεσης εφαρμογής. Στην παρούσα έκθεση συνοψίζονται τα αποτελέσματα αυτής της εποικοδομητικής διαδικασίας, που βασίστηκε σε οκτώ βασικούς τομείς:

---

<sup>26</sup> Πηγή: Πρόγραμμα Leadership 2015, Έκδοση Ευρωπαϊκής Γενικής Διεύθυνσης Επιχειρήσεων 2003.

1. Καθιέρωση πεδίου δραστηριότητας ίσων ευκαιριών στην παγκόσμια ναυπηγική
2. Βελτίωση των επενδύσεων στην έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία (ΕΑΚ)
3. Προηγμένα συστήματα χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας
4. Προώθηση ασφαλέστερων και οικολογικών πλοίων
5. Μία ευρωπαϊκή προσέγγιση για τις ανάγκες ναυπήγησης πολεμικών πλοίων
6. Προστασία των Δικαιωμάτων Πνευματικής Ιδιοκτησίας (ΔΠΙ)
7. Διασφάλιση της πρόσβασης σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό
8. Οικοδόμηση μιας βιώσιμης βιομηχανικής διάρθρωσης

#### **4.4 Η Ευρωπαϊκή Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού**

Η πολιτική ανταγωνισμού, η οποία υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και από τα εθνικά δικαστήρια και τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού, αποσκοπεί στο να διατηρήσει και να αναπτύξει ένα αποτελεσματικό επίπεδο ανταγωνισμού στην κοινή αγορά μέσω δράσεων που αφορούν τη διάρθρωση της αγοράς και τη συμπεριφορά των οικονομικών φορέων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων έχει κυρίως ως αποτέλεσμα τη στήριξη της καινοτομίας, τη μείωση του κόστους παραγωγής, την αύξηση της οικονομικής αποτελεσματικότητας και κατ' επέκταση την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, ιδίως έναντι των κυριοτέρων εμπορικών μας εταίρων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι επιχειρήσεις, ωθούμενες από τον ανταγωνισμό, προσφέρουν στις αγορές ανταγωνιστικά προϊόντα και υπηρεσίες από άποψη τιμής και ποιότητας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκεί τον αποκλειστικό έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται από τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών. Η Συνθήκη απαγορεύει κατ' αρχήν τις ενισχύσεις κατά το μέτρο που, λόγω της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων, μπορούν να προκαλέσουν ζημία σε επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, φθάνοντας ενίοτε μέχρι του σημείου να θέσουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητά τους και κατά συνέπεια, την απασχόληση των εργαζομένων τους. Η Επιτροπή χορηγεί παρέκκλιση από την αρχή της απαγόρευσης μόνο κατά το μέτρο που οι ενισχύσεις μπορούν να δικαιολογηθούν από το κοινοτικό συμφέρον.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κρατικές ενισχύσεις οδηγούν απλώς στην τεχνητή διατήρηση δραστηριοτήτων που δεν ανταποκρίνονται πλέον στις απαιτήσεις της οικονομικής αποτελεσματικότητας προκαλώντας στρεβλώσεις του ανταγωνισμού έναντι αποδοτικών επιχειρήσεων του ίδιου τομέα δραστηριότητας. Οι κρατικές ενισχύσεις συχνά δεν έχουν καμία ουσιαστική θετική επίδραση στις προβληματικές επιχειρήσεις.

#### 4.4.1 Κρατική Ενίσχυση: Έρευνα της Επιτροπής από την Προσφυγή Ναυπηγείων Ελευσίνας για Ενίσχυση στα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά (ΕΝΑΕ)<sup>27</sup>

Σε κρίσιμη καμπή από το 2002, βρίσκονται τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και Νεωρίου Σύρου που υφίστανται έντονες πιέσεις λόγω του ανταγωνισμού από ναυπηγεία χαμηλού κόστους της Μαύρης Θάλασσας και της Τουρκίας, αλλά και λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού και άνισης μεταχείρισης από τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Η διοίκηση του ομίλου καταγγέλλει τη στάση των κυβερνήσεων, οι οποίες, δεν προχώρησαν σε καμία ουσιαστική κίνηση ανάθεσης εργασιών του Πολεμικού Ναυτικού, που θα έδινε «ανάσα» στο Ναυπηγείο της Σύρου. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ναυπηγείο αυτό αντιμετωπίζει το μεγαλύτερο πρόβλημα, καθώς οι επισκευαστικές εργασίες έχουν περιοριστεί σημαντικά. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης και προκειμένου να μην υπάρξουν απολύσεις, τον Νοέμβριο του 2004, το σωματείο των εργαζομένων συμφώνησε με την διοίκηση της εταιρείας στη λήψη μέτρων όπως ο περιορισμός των υπερωριών, η ελαχιστοποίηση της απασχόλησης το Σαββατοκύριακο, η απασχόληση των εργαζομένων σε περισσότερες της μιας ειδικότητες και ο περιορισμός του αριθμού των εκτάκτων.

Πιο συγκεκριμένα, τον Μάιο 2002, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας προσέφυγαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταγγέλλοντας σοβαρότατες στρεβλώσεις και παραβιάσεις των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού αλλά και των αρχών της ίσης μεταχείρισης, τόσο για τους όρους διενέργειας του διαγωνισμού πώλησης του Σκαραμαγκά, όσο και για την εν γένει λειτουργία του. Σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2004 εξέδωσε απόφαση με την οποία χαρακτηρίζει ως μη σύνομες, τις κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν σε ναυπηγεία της Ελλάδας, της Γερμανίας και της Ισπανίας. Τον Ιούλιο 2004 τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αξιοποιώντας στοιχεία της αγωγής της HDW (ιδιοκτήτριας εταιρείας του Σκαραμαγκά) κατά του δημοσίου, αφήνουν ανοιχτό το ενδεχόμενο να προσφύγουν στη δικαιοσύνη, λόγω των πολλαπλών παράνομων επιδοτήσεων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος διέρχεται έντονη κρίση λόγω της ισοτιμίας του δολαρίου έναντι του ευρώ, που είχε ως αποτέλεσμα να χάσουν μεγάλο μέρος των εργασιών τους σε επισκευές, μετασκευές κ.λπ., οι οποίες κατευθύνθηκαν σε περιοχές εκτός ζώνης ευρώ. Με βάση αυτά τα δεδομένα, τα Ναυπηγεία Νεωρίου και Ελευσίνας υποστηρίζουν ότι η πλέον συμφέρουσα προοπτική για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, θα ήταν η συνένωση των τριών μεγάλων ναυπηγείων της χώρας. Τον Μάρτιο 2002 υπεγράφη μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της HDW, του ομίλου Νεωρίου Σύρου και των Ναυπηγείων Ελευσίνας. Η συμφωνία αφορά τη συνεργασία των δύο ομίλων στους τομείς τεχνολογίας για τις εμπορικές και τις

<sup>27</sup> Πηγή: Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άρθρα στην Ναυτεμπορική, Εξπρές στις 04/07/2006.

πολεμικές κατασκευές και θα ίσχυε μετά την εξαγορά των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά από τη γερμανική εταιρεία HDW. Ταυτοχρόνως όμως άνοιξαν ένα δρόμο για συνεννοήσεις με κυβέρνηση και μετόχους του Σκαραμαγκά, ώστε να επέλθει συμβιβασμός, με την επίτευξη συνεργασιών μεταξύ των δύο μεγάλων ελληνικών ναυπηγείων, κατά το πρότυπο αντίστοιχων συνεργασιών που έχουν ξεκινήσει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία κτλ.) και οι οποίες φθάνουν σε επίπεδο συγχωνεύσεων των επιχειρήσεων. Διερευνητικές συζητήσεις για ενδεχόμενη συνεργασία με τον Σκαραμαγκά, έληξαν χωρίς αποτέλεσμα περί τις αρχές Φεβρουαρίου 2006, με τον Πρόεδρο του ναυπηγικού ομίλου της Thyssen (TKMS).

Οι αγωγές της HDW κατά του Ελληνικού δημοσίου, αποκαλύπτουν ότι κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού μεταβίβασης των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά:

- παραβιάστηκαν βάναυσα οι διαδικασίες του Διεθνούς Διαγωνισμού ανατρέποντας πλήρως τα αποτελέσματά του,

- η HDW «παρέλαβε» το Σκαραμαγκά αντί του εξευτελιστικού τιμήματος 2 δισ. δραχμών, ενώ ταυτόχρονα προικοδοτήθηκε με παραγγελίες του Π.Ν. ύψους 1 τρισ. δραχμών,

- με παράνομες «παράπλευρες συμφωνίες» προσπάθησαν να εξασφαλίσουν την απαλλαγή τους από συμβατικές τους υποχρεώσεις,

- εξασφάλισαν Κεφάλαια Κινήσεως ύψους 25 δισ. δραχμών με εγγύηση του Δημοσίου πέραν των ήδη παρανόμως υφισταμένων 22 δισ. Δραχμών και επιπλέον πολλές άλλες εξωσυμβατικές και παράνομες διευκολύνσεις - παραχωρήσεις.

- επιδοτήσεις και μη επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις, άμεσες και έμμεσες με τις οποίες λειτούργησαν τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά μετά από τη διαγραφή χρεών άνω των 100 δισ. δρχ., που ενέκρινε το 1997 κάτω από συγκεκριμένους όρους και περιορισμούς η Ε.Ε.

Το 2006 η Επιτροπή αποφάσισε να επεκτείνει την επίσημη έρευνα που προβλέπεται σύμφωνα με τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων της συνθήκης ΕΚ σχετικά με ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ελλάδα στα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ. Τον Απρίλιο 2004, η Επιτροπή κίνησε διαδικασία έρευνας για τις τροποποιήσεις επενδυτικού σχεδίου που χρηματοδοτήθηκε με επενδυτική ενίσχυση προς τα ΕΝΑΕ, που είχε προηγουμένως εγκρίνει η Επιτροπή, καθώς και για διάφορα δάνεια και εγγυήσεις που χορηγήθηκαν στο ναυπηγείο από την κρατικής ιδιοκτησίας τράπεζα ΕΤΒΑ. Η Επιτροπή έλαβε διάφορες επιστολές από καταγγέλλοντα ο οποίος ισχυριζόταν ότι είχαν δοθεί και άλλες ενισχύσεις υπέρ της ΕΝΑΕ. Η Επιτροπή αποφάσισε να επεκτείνει την έρευνα αυτή σε διάφορα πιθανά μέτρα ενισχύσεων τα οποία η Ελλάδα δεν κοινοποίησε: εισφορές κεφαλαίου, εγγυήσεις και δάνεια που λήφθηκαν από τα ΕΝΑΕ με δημόσιους πόρους, π.χ. σε σχέση με σιδηροδρομικές συμβάσεις και τη ναυπήγηση οχηματαγωγών, διεπιδοτήσεις μεταξύ των στρατιωτικών και μη στρατιωτικών δραστηριοτήτων της ΕΝΑΕ και ρήτρα αποζημίωσης που χορηγήθηκε από το ελληνικό κράτος στην HDW/Ferrostaal έναντι της υποχρέωσης επιστροφής παράνομης ενίσχυσης που



λήφθηκε από τα ΕΝΑΕ. Το Μάιο του 2002 η ΕΝΑΕ αγοράστηκε από κοινοπραξία την οποία αποτελούσαν η HDW και η Ferrostaal. Η Thyssen Krupp Werften GmbH διαδέχθηκε την HDW τον Ιανουάριο του 2005 και αγόρασε τις μετοχές της Ferrostaal στα ΕΝΑΕ το Νοέμβριο του 2005. Κατά συνέπεια, από τα τέλη του 2005, η ThyssenKrupp έχει την πλήρη ιδιοκτησία και τον έλεγχο της ΕΝΑΕ. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένα μέτρα που της επισημάνθηκαν από καταγγέλλοντα δε συνιστούν κρατική ενίσχυση ή απαλλάσσονται βάσει των κανόνων της συνθήκης ΕΚ δυνάμει του άρθρου 296 της συνθήκης ΕΚ, δεδομένου ότι αφορούν την προστασία συμφερόντων εθνικής ασφάλειας.

Σε χωριστή διαδικασία, στις 20 Οκτωβρίου 2004, η Επιτροπή διέταξε την Ελλάδα να ανακαλέσει ορισμένες νομικές διατάξεις οι οποίες επέτρεπαν στο κράτος να καλύψει τις μελλοντικές δαπάνες συνταξιοδότησης της ΕΝΑΕ και να απαλλάξει την εταιρεία από φόρους που συνδέονταν με τα αποθεματικά και τις αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα αυτά δεν συμβιβάζονταν με την ενιαία αγορά δεδομένου ότι αποτελούσαν λειτουργική ενίσχυση. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης από τις ελληνικές αρχές να ανακτήσουν οποιαδήποτε ενίσχυση έχει ενδεχομένως ήδη χορηγηθεί βάσει των διατάξεων αυτών.

Η επέκταση της επίσημης διαδικασίας έρευνας θα επιτρέψει στα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα πρόσθετα μέτρα που εξετάζονται.

#### 4.4.2 Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.788/2000 – Ελλάδα: Καθεστώς Ενισχύσεων προς την Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία

Στις 21/11/2000, η Ελληνική Κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού αριθ.1540/98 του Ευρ. Συμβουλίου, σχετικά με τους νέους κανόνες ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας, ένα νέο καθεστώς ενισχύσεων για την Ελλάδα υπό την μορφή ΚΥΑ 28.000/600/2000. Η ΚΥΑ εξετάστηκε σύμφωνα με τον Κανονισμό 1540/98, που είναι πανομοιότυπη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ΚΥΑ είναι συμβατή με την Συνθήκη των ΕΚ και με τον Κανονισμό 1540/98 για τους νέους κανόνες ενίσχυσης στη ναυπηγική βιομηχανία.

#### 4.4.3. Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.383/2002 – Ελλάδα: Επενδυτική Ενίσχυση προς τα Ναυπηγεία Σύρου "Νεώριον"

Με επιστολή της 05/06/2002, η Ελλάδα κοινοποίησε στην Επιτροπή την προαναφερόμενη ενίσχυση. Η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αφορά μια περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση ύψους 2,64 εκατ. ευρώ, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί στο πλαίσιο ενός εγκεκριμένου καθεστώτος περιφερειακών επενδυτικών ενισχύσεων 1. Η εν λόγω ενίσχυση αντιστοιχεί στο 22,5% των επενδυτικών δαπανών, ύψους 11,72 εκατ. ευρώ, οι οποίες αποσκοπούν στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό των

εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των ναυπηγείων. Πιο συγκεκριμένα, η επιχείρηση αυτή προτίθεται να αρχίσει τη ναυπήγηση πολυτελών κρουαζιεροπλοίων μικρού εκτοπίσματος, η αγορά των οποίων παρουσιάζει κατά τα τελευταία έτη ανάπτυξη.

Οι πραγματοποιηθείσες επενδύσεις περιλάμβαναν την Κοινή Υπουργική Απόφαση 28.000/600/2000, εγκριθείσα ως κρατική ενίσχυση Ν 788/2000.

Σύμφωνα με το άρθρο 87 παρ. 3 στοιχείο ε) της Συνθήκης ΕΚ, κατηγορίες ενισχύσεων που καθορίζονται από το Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, μετά από σχετική πρόταση της Επιτροπής, είναι δυνατόν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 29 Ιουνίου 1998 το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό αριθ. 1540/98 (εφεξής "ο ναυπηγικός κανονισμός"). Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, οι ενισχύσεις που χορηγούνται άμεσα ή έμμεσα για τη ναυπήγηση, μετατροπή ή επισκευή πλοίων πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του για να είναι συμβατές με την κοινή αγορά.

Για τους προαναφερόμενους λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση ύψους 2,64 εκατ. ευρώ που πρόκειται να χορηγηθεί για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού των Ναυπηγείων νεωρίου ικανοποιεί τους όρους του άρθρου 7 του ναυπηγικού κανονισμού, οπότε αποφασίζει να τη θεωρήσει συμβατή με τη Συνθήκη ΕΚ.

#### 4.4.4 Κρατική Ενίσχυση αριθ. Ν.569/2003 – Ελλάδα: Παράταση 3 ετών Παράδοσης Κρουαζιερόπλοιου προς τα Ναυπηγεία Σύρου "Νεώριον"

Με επιστολή της 22/12/2003, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, αίτηση του προαναφερόμενου ναυπηγείου, για να χορηγηθεί παράταση πέραν της 31.12.2003 που προβλέφθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) Ν° 1540/98 του Συμβουλίου, που θεσπίζει τους νέους κανόνες σχετικά με την ενίσχυση στη ναυπηγική βιομηχανία. Η επέκταση ζητήθηκε για μια παράδοση ενός κρουαζιεροπλοίου. Η κατασκευή του κρουαζιερόπλοιου, γνωστό ως Alysia, αποτέλεσε το αντικείμενο μιας σύμβασης μεταξύ του ναυπηγείου και της εταιρείας Liveras με υπογραφή σύμβασης στις 14/12/2000.

Η ενίσχυση που προβλέφθηκε με εκείνη την υπουργική απόφαση ήταν 3.901.593 € Η αξία σύμβασης πριν από την ενίσχυση είναι 46.650.000 € Κατά συνέπεια το κατώτατο όριο 9% επιτράπη σύμφωνα με το άρθρο 3 (1) με τον ναυπηγικό κανονισμό 1540/98. Η εταιρεία Liveras αντιμετώπισε οικονομικές δυσκολίες για να πληρώσουν τις βάσει του νόμου συμφωνηθείσες δόσεις της τιμής για το Alysia. Η Ελλάδα θεωρεί ότι υπήρξαν απρόβλεπτες περιστάσεις και κατά συνέπεια εγκρίνει την επέκταση της προθεσμίας παράδοσης του σκάφους.

Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος (3) της Συνθήκης ΕΚ, οι κατηγορίες ενίσχυσης που διευκρινίζονται με μια απόφαση του Συμβουλίου που ενεργεί με ειδική πλειοψηφία σε μια πρόταση της Επιτροπής μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την κοινή αγορά. Η

Επιτροπή σημειώνει ότι το Συμβούλιο εξέδωσε με βάση τα στοιχεία αυτά στις 29 Ιουνίου 1998 τον κανονισμό 1540/98. Το σκάφος που κατασκευάζεται στο ναυπηγείο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Το άρθρο 3 παράγραφος (2) του κανονισμού 1540/98 ορίζει ότι η Επιτροπή μπορεί να χορηγήσει παράταση του χρόνου παράδοσης, για λόγους τεχνικής πολυπλοκότητας ή από καθυστερήσεις λόγω απροσδόκητων προβλημάτων, απρόβλεπτων εξαιρετικών εσωτερικών-εξωτερικών περιστάσεων στην επιχείρηση, παρόλο που ο ναυπηγικός κανονισμός λήγει στις 31/12/2003.

Η Επιτροπή ήδη έχει αναγνωρίσει ότι τα 11η γεγονότα Σεπτεμβρίου ως εξαιρετικά γεγονότα με δυσμενείς επιπτώσεις στην αγορά κρουαζιεροπλοίων πολυτελείας. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το αρχικό χρονικό πλαίσιο, όπως προβλεπόταν τη στιγμή της υπογραφής της σύμβασης, θα είχε επιτρέψει την παράδοση του Alysia σε εύθετο χρόνο. Τα ναυπηγεία θα ήταν σε θέση να διεκπεραιώσουν την συμβατική προθεσμία της 15/12/2003 εάν η εταιρεία Liveras δεν είχε ζητήσει αναβολή παράδοσης μέχρι τον Μάιο του 2004.

Η Επιτροπή αποφάσισε να μην προβάλει καμία αντίρρηση στην ζητούμενη παράταση 3 χρόνων παράδοσης του σκάφους, λόγω των απροσδόκητων γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, τα οποία αποτέλεσαν εξαιρετικό και απρόβλεπτο παράγοντα στο ναυπηγείο, λαμβάνοντας υπόψη την συμβατότητα με το άρθρο 3 παράγραφος (2) του ναυπηγικού κανονισμού 1540/98 και του άρθρου 87 παράγραφος (3) (ε) της Συνθήκης ΕΚ.

#### **4.5 Σημαντικές Διατάξεις Εθνικής Νομοθεσίας για την Ναυπηγική Πολιτική και τις Επιδοτήσεις Ναυπήγησης Πλοίων στην Ελλάδα**

1. Για θέματα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας εκδόθηκε ο Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α/17-09-1998) Μητρώο Επιχειρήσεων Ναυπήγησης, Μετατροπής, Επισκευής και Συντήρησης Πλοίων & άλλες διατάξεις, που θα τηρείται από τις Νομαρχίες με χορήγηση ειδικού σήματος. Σύμφωνα με τις διατάξεις του, απαγορεύονται προγράμματα εθνικών ή κοινοτικών επιχορηγήσεων, παροχές ενισχύσεων ή επιδοτήσεων κάθε μορφής, οι οποίες οφείλουν να είναι συμβατές με την κοινοτική νομοθεσία, εφόσον οι επιχειρήσεις δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας και δεν είναι κάτοχοι του ειδικού σήματος. Ο προαναφερόμενος νόμος τροποποιήθηκε με το άρθρο 33 του Ν.3450/2006 (ΦΕΚ64Α), όσον αφορά την ολοκλήρωση διαδικασίας εγγραφής στο μητρώο που λήγει την 31/12/2006.<sup>28</sup>

2. Εκδίδονται τα:<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Πηγή: Ναυτιλιακά Νέα, σελ.27-02/1998, σελ.20 / 07-1998 και Εθνικό Τυπογραφείο.

<sup>29</sup> Πηγή: Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών, σελ.9-16 / 01-03.2000 και Οδηγός Υπηρεσιών Νομαρχίας Αθηνών 2004 σε ηλεκτρονική μορφή.

α.Π.Δ.187/1999-ΦΕΚ175Α για τον καθορισμό κατάταξης των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων σύμφωνα με τον Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α),  
β.Π.Δ.245/1999-ΦΕΚ200Α για τις διαδικασίες εγγραφής στις κατατάξεις των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α),  
γ.Π.Δ.246/1999-ΦΕΚ202Α για τον Καθορισμό Εκτέλεσης Εργασιών στις Κατατάξεις των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων.

**3.** Εκδίδονται οι:

α.Κ.Υ.Α.28311/1488/2000 (ΦΕΚ1517Β) σχετικά με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά έκδοσης άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α),

β.Κ.Υ.Α.28000/600/2000 (ΦΕΚ1517Β) σχετικά με τις Ενισχύσεις των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων. Η απόφαση αυτή επικυρώθηκε, έτσι ώστε να είναι συμβατή με την νομοθεσία της Ε.Ε. Για τις συμβάσεις ναυπήγησης των οποίων η συμβατική αξία ναυπήγησης υπερβαίνει τα 10 εκατομμύρια Euro, το ανώτατο όριο ενίσχυσης ορίζεται σε 9 %. Για όλες τις άλλες περιπτώσεις ορίζεται σε 4,5 %. Οι εγκρίσεις παροχής ενισχύσεων σχετικά με κλείσιμο μονάδων, αναδιάρθρωσης, καινοτομιών, επενδύσεων, έρευνας & ανάπτυξης και προστασίας περιβάλλοντος έληξαν την 31/12/2003, χωρίς να έχει ακόμα ανανεωθεί. Λόγω ανάπτυξης ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, οι σχετικές προτάσεις ενίσχυσης κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δεν τίθενται σε εφαρμογή αν προηγουμένως δεν τις εγκρίνει η Επιτροπή.

γ.Κ.Υ.Α.8376/389/2001 (ΦΕΚ434Β) σχετικά με τα χορηγούμενα σήματα στις Ναυπηγοεπισκευαστικές Επιχειρήσεις, σύμφωνα με τον Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α),

δ.Κ.Υ.Α.2123/05/2001 (ΦΕΚ484Β) σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις για την χορήγηση αδειών εκτέλεσης εργασιών επισκευής και συντήρησης σε πλοία.

**4.** Εκδίδεται το Π.Δ.4/2004-ΦΕΚ2Α σε αντικατάσταση του Π.Δ.187/1999-ΦΕΚ175Α για τον καθορισμό κατάταξης των Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον Ν.2642/1998 (ΦΕΚ 216Α),

**5.** Αξίζει να σημειωθεί ότι στις διατάξεις του νέου Αναπτυξιακού Νόμου 3299/2004 (ΦΕΚ 261-ΤΕΥΧΟΣ Α' - 23.12.2004), με Θέμα: Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και τη Περιφερειακή Σύγκλιση, σε συνδυασμό με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία, δεν υπάγονται επενδυτικά σχέδια για τον κλάδο:

(i) Χαλυβουργίας, όπως ορίζεται στο Παράρτημα Β του πολυτομεακού πλαισίου για τις περιφερειακές ενισχύσεις προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια.

(ii) Ναυπηγικό και Ναυπηγοεπισκευαστικό, όπως ορίζεται στο πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυπηγική βιομηχανία.

**6.** Σχετικά με τα Βιομηχανικά Πάρκα – ΒΙΟΠΑ, οικονομική ενίσχυση θα λάβουν για την περίοδο 2004-2006 επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν σε Βιομηχανικά Πάρκα προκειμένου να ανεγείρουν τις νέες εγκαταστάσεις τους, στο πλαίσιο του μέτρου 2.12 του ΕΠΑΝ για τις «Βιομηχανικές και επιχειρηματικές υποδομές». Πιο συγκεκριμένα το

2006 ο επιλέξιμος προϋπολογισμός ανά επιχειρηματικό σχέδιο κυμαίνεται από 30.000 ευρώ έως 200.000 ευρώ. Το ποσοστό της επιχορήγησης ανέρχεται σε ποσοστό 50% επί του εγκεκριμένου προϋπολογισμού, ενώ το ποσοστό του τραπεζικού δανεισμού δεν θα πρέπει να ξεπερνάει το 20%.

Οι επιλέξιμες επενδύσεις είναι:

- Προμήθεια και εγκατάσταση τυχόν νέου αναγκαίου παραγωγικού εξοπλισμού.
- Ανέγερση νέων - επέκταση / διαρρύθμιση υφισταμένων κτιριακών εγκαταστάσεων.
- Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου.
- Αναγκαίες ειδικές εγκαταστάσεις οι οποίες είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της επιχείρησης στον καινούριο χώρο παραγωγής.
- Ενέργειες μετεγκατάστασης.
- Ενέργειες σχετικές με την υπαγωγή της επένδυσης.
- Ενέργειες σχετικές με μελέτες για την εγκατάσταση των μηχανημάτων στην νέα θέση.
- Ενέργειες σχετικές με την έκδοση της άδειας λειτουργίας στη νέα θέση.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η επένδυση συνολικού ύψους 150 εκατ. ευρώ περίπου, που πραγματοποιήθηκε το 2004 στο Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού, υλοποιούμενο από την ΕΤΒΑ με χρηματοδότηση από τα ΠΕΠ Αττικής, Β' και Γ' ΚΠΣ, με την άσφαξη συνεργασία του ΥΠΑΝ, της Περιφέρειας, της Νομαρχίας και του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Με την μετεγκατάσταση επιχειρήσεων στο Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού εξασφαλίζεται επιτέλους τόσο η εύρυθμη και απρόσκοπτη παραγωγική διαδικασία όσο και την καλύτερη εργασιακή ποιότητα, με δεδομένη την τόνωση της απασχόλησης και την προσέλκυση επενδύσεων, εφόσον οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, οι συναφείς προς τον κλάδο επιχειρήσεις και τα χυτήρια ( ΚΥΑ ΥΠΑΝ και ΥΠΕΧΩΔΕ αριθμ. 32757/1118/09/09/98, ΦΕΚ 1011 Β/29/09/98), μετά από μία μακρά περίοδο διωγμού και ύφεσης, θα έχουν την δυνατότητα να λειτουργήσουν νόμιμα, απρόσκοπτα και επ' ωφελεία της οικονομίας γενικότερα. Το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού θα αποτελέσει το πρώτο Ναυπηγοεπισκευαστικό Κέντρο της Μεσογείου και ήδη μελετάται η επέκτασή του με πρωτοβουλία ιδιωτικών επενδύσεων.

7. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιδιώκοντας τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στην άγωνα γραμμή και γενικότερα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες:

- καταθέτει τροπολογία για την σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δωδεκαετούς διάρκειας για την άγωνα γραμμή
- παρέχει τη δυνατότητα χρηματοδότησης επιχειρηματικών σχεδίων με προνομιακό επιτόκιο 3,2% σταθερό για 20 χρόνια και 5ετή περίοδο χάριτος μέσω του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και
- συνεργάζεται με την Ε.Ε. για την επιδότηση του ξενοδοχειακού τμήματος της κατασκευής των πλοίων.

#### **4.6. Η Ελληνική Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή Επιτροπής Ανταγωνισμού**

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού είναι το όργανο, στο οποίο ο νομοθέτης έχει αναθέσει την αποκλειστική αρμοδιότητα εφαρμογής του ν.703/77 "περί ελέγχου των μονοπωλίων και ολιγοπωλίων και προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού", όπως ισχύει. Λειτουργεί ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει κυρίως την αρμοδιότητα να εφαρμόζει τις γενικές διατάξεις των άρθρων 81 και 82 ΕΚ και να διενεργεί είτε αυτεπαγγέλτως, είτε κατόπιν καταγγελίας, έρευνες σε επιχειρήσεις, να ελέγχει γνωστοποιήσεις συγκεντρώσεων (συγχωνεύσεων και εξαγορών) και συμπράξεων που υποβάλλονται σ' αυτήν και να παρακολουθεί την εφαρμογή των αποφάσεων της και των σχετικών δικαστικών αποφάσεων. Η Επιτροπή δεν είναι αρμόδια για την τήρηση των διατάξεων του ν.146/1914 περί αθέμιτου ανταγωνισμού, η εφαρμογή των οποίων εμπίπτει στην αρμοδιότητα των πολιτικών δικαστηρίων. Οι αποφάσεις της υπόκεινται σε προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών. Η Επιτροπή συνεργάζεται με άλλες ανεξάρτητες αρχές και αποφασίζει για την εφαρμογή του νόμου, επί των υποθέσεων που παραπέμπονται σε αυτήν. Η Επιτροπή, ως εθνική αρχή ανταγωνισμού, συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, με διεθνείς οργανισμούς και με άλλες εθνικές αρχές ανταγωνισμού και συμμετέχει ενεργά σε επιτροπές και ομάδες εργασίας για την προετοιμασία νέων κανονισμών ή την αναθεώρηση των υφιστάμενων.

##### Αποφάσεις της Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού:

#### **1. ΑΠΟΦΑΣΗ 070 / 1997**

Θέμα: Αίτηση για χορήγησης άδειας παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 4ε παρ. 3 του ν. 703/77 όπως ισχύει, για την πραγματοποίηση της συγκέντρωσης των επιχειρήσεων ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε. και ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνεδρίασε σε ολομέλεια την 01.07.1997, αποφάσισε να κρίνει νόμιμη την σχετική αίτηση και να γίνει αποδεκτή για τη χορήγηση άδειας κατά παρέκκλιση πραγματοποίησης της προαναφερόμενης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4ε παρ. 3 του ν. 703/77, όπως ισχύει και χωρίς να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις, διότι δεν πιθανολογείται ότι η υπό κρίση συγκέντρωση αναμένεται να συμβάλει στην τόνωση του ανταγωνισμού στις επηρεαζόμενες από αυτή σχετικές αγορές υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή.

## 2. ΑΠΟΦΑΣΗ 101/1998

Θέμα: Γνωστοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 4β του ν. 703/77, όπως ισχύει, της σύμβασης πώλησης του συνόλου του ενεργητικού της τεθείσης υπό ειδική εκκαθάριση εταιρίας ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε. στην εταιρία ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνεδρίασε σε ολομέλεια την 12.11.1997, αποφάσισε να μην απαγορευθεί η εν λόγω συγκέντρωση δεδομένου ότι δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην σχετική αγορά.

### 4.7. Σημερινά Προβλήματα και Κίνδυνοι Ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία<sup>30</sup>

Παρά το γεγονός ότι προβλέπονται επιδοτήσεις, τα Ελληνικά Ναυπηγεία δεν έχουν λάβει επιδοτήσεις για την κατασκευή πλοίων. Στο μέρος που αφορά επιδοτήσεις για τα ναυπηγεία έχουν δοθεί επιδοτήσεις, αλλά μόνο στις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες της χώρας. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει έντονα προβλήματα ανταγωνιστικότητας στις πλέον παραγωγικές μονάδες αυτές δηλαδή των μικρότερων ναυπηγείων (δηλαδή των μικρών ναυπηγικών και επισκευαστικών μονάδων που λειτουργούν στη ΝΕΖ Περάματος) που αδυνατούν να εκσυγχρονιστούν κάνοντας χρήση ιδίων κεφαλαίων. Χαρακτηριστικό δε της αποτυχίας σωστής χρήσης αυτών των επιδοτήσεων είναι ότι τελικά και οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες αλλά και οι μικρότερες αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ανταγωνιστικότητας που αφορούν τόσο θέματα εκσυγχρονισμού όσο και θεσμικά ζητήματα που μένουν άλυτα ή εκκρεμούν.

Τα σημερινά προβλήματα και οι υψηλοί κίνδυνοι ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας συνοψίζονται παρακάτω:

- Ασταθής και αβέβαιη σχέση ευρώ προς δολάριο σε σημερινό επίπεδο 1:1,20. Επιλέγονται ναυπηγεία τρίτων χωρών για την κατασκευή – επισκευή εμπορικών πλοίων. Εξειδικευμένες εργασίες παραμένουν στα οργανωμένα ναυπηγεία της χώρας.
- Υψηλό κόστος εργασίας, λόγω μη επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκομένων μερών (εργαζόμενοι, εργοδότες, φορείς διαχείρισης) με αποτέλεσμα την απαξίωση της ναυπηγοεπισκευής.
- Υψηλό κόστος παραγωγής.
- Ανυπαρξία οικονομικών κινήτρων.

<sup>30</sup> Πηγή: Ναυτεμπορική – Άρθρα: Μιχάλη Καϊταντζίδη και Αντώνη Τσιμπλάκη 2000-2006.

- Σιωπηρή κατάργηση εξοπλιστικών προγραμμάτων του Π.Ν. στις ναυπηγικές μονάδες της χώρας, παρόλο που έχουν ενσωματώσει μια ιδιαίτερα σοβαρή τεχνογνωσία σε ό,τι αφορά τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων σύγχρονης τεχνολογίας.
- Οφειλές σε ασφαλιστικούς οργανισμούς.
- Αύξηση επιπέδου ανεργίας.
- Αδυναμία υποδοχής μεγάλων πλοίων.
- Ανεπαρκής υποδομή και εξοπλισμός ως προς το δεξαμενισμό πλοίων.
- Πεπαλαιωμένος κεφαλαιουχικός εξοπλισμός.
- Αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων.
- Έλλειψη εγγυοδοτικών μηχανισμών από το τραπεζικό σύστημα της χώρας για την ανάληψη ναυπηγικών εργασιών από τις μικρομεσαίες μονάδες.
- Αυξανόμενος ανταγωνισμός από τα ναυπηγεία χωρών χαμηλού εργατικού κόστους (π.χ. Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία, Πολωνία, χώρες Μαύρης Θάλασσας, χώρες Βαλτικής κ.ά.).
- Διακριτική πολιτική που έχει ακολουθηθεί υπέρ των μεγάλων ναυπηγείων.
- Μελλοντική εξαγορά βαλκανικών ναυπηγείων από Έλληνες ναυπηγοεπισκευαστές και μετακόμιση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων σε Βουλγαρία και Ρουμανία.

#### **4.8. Μέτρα για την Εξυγίανση και την Τόνωση της Διεθνούς Ανταγωνιστικότητας στην Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία<sup>31</sup>**

Το ΥΕΝ σε συνεργασία με το ΥΠΙΑΝ, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠΕΘΟ πιστεύουν ότι ένα μεγάλο κομμάτι της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας αλλά και της ναυτιλίας είναι η ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Η Ζώνη μπορεί να γίνει κερδοφόρα και να απασχολεί και πάλι 12.000 προσωπικό, όταν το 2006 απασχολεί μόνο 1.500 εργαζόμενους, με μεγάλο ποσοστό ανεργίας. Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στην παραγωγικότητα και στην ανάπτυξη μιας επιχείρησης, καθώς προσφέρει πολλαπλώς στην Εθνική οικονομία με κυριότερα οφέλη την προσέλκυση επενδύσεων και την ενίσχυση της απασχόλησης. Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μπορεί να γίνει ανταγωνιστικότερη από τις βαλκανικές χώρες και να κρατήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα αλλά παράλληλα να προσελκύσει και άλλες από το εξωτερικό. Η ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης μπορεί να πραγματοποιηθεί με:

- Απόδοση κινήτρων στις επιχειρήσεις, μέσω θεσμικού πλαισίου, ώστε να γίνουν ανταγωνιστικά τα ελληνικά μεροκάματα, να μειωθεί το κόστος παραγωγής, να εκτελεστούν απαραίτητες συγχωνεύσεις. Ο νέος Αναπτυξιακός Νόμος 3299/2004 εξαιρεί, όπως και ο Ν. 2601/2001, τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 1540/98 της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί των Κανόνων ενίσχυσης της

<sup>31</sup> Πηγή: Ναυτεμπορική – Άρθρα: Μιχάλη Καϊταντζίδη και Αντώνη Τσιμπλάκη 2000-2006.



Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Επίσης εξαιρείται από τις επιδοτήσεις των Κοινοτικών & Εθνικών Προγραμμάτων, των Περιφερειακών Προγραμμάτων Ανάπτυξης όσο και από τα Προγράμματα Ενίσχυσης της Ανταγωνιστικότητας. Για τον λόγο αυτό έχει εκδοθεί ΚΥΑ (ΦΕΚ1517/Β/14-12-2000) για καθορισμένες ενισχύσεις Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών εργασιών, συμβατή με το κοινοτικό κεκτημένο.

-Επιδότηση εισφορών σε ιδιωτικό - δημόσιο τομέα για σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να μην εμφανίζεται στρέβλωση του ελεύθερου ανταγωνισμού και οι επιχειρήσεις να μην λειτουργούν μόνο με τη συνδρομή της πολιτείας. Την πενταετία 1999-2004 είχαν δοθεί επιδοτήσεις από το υπουργείο Απασχόλησης στη Ζώνη που φθάνουν τα 11 δισεκατομμύρια δραχμές. Επίσης το υπουργείο Εθνικής Άμυνας έχει υπογράψει προγραμματικές συμφωνίες μέχρι το 2007 συνολικού ύψους 1,5 δισεκατομμυρίου δραχμών.

-Απλούστευση διαδικασιών για την εγγραφή εταιρειών στα Μητρώα εργαζομένων ανά ειδικότητα, τηρούμενο από την Νομαρχία και στα Μητρώα επιχειρήσεων με άδεια λειτουργίας και φορολογική - ασφαλιστική ενημερότητα. Τελευταία παράταση εγγραφής είναι το τέλος του 2006, που δεν είναι εγγεγραμμένες στο ειδικό μητρώο του ν.2642/1998, ώστε όλες οι Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, να έχουν την δυνατότητα να εκμεταλλευθούν τις νέες δυνατότητες που τους δίνει ο ν.3325/2005 για νόμιμη λειτουργία, εκδίδοντας άδειες επισκευής, μετασκευής, κατασκευής και συντήρησης πλοίων (1540/98 κανονισμός της Ε.Ε και ΚΥΑ 28.000/600/ 11.2000).

-Μέτρα επένδυσης για ενίσχυση των υπαρχόντων υποδομών και εξοπλισμών ώστε να βελτιωθεί η παραγωγικότητα. Για παράδειγμα, η έλλειψη υποδομών από την πλευρά του κράτους αλλά και των εποπτευόμενων από το ΥΕΝ οργανισμών, όπως ο ΟΛΠ έχει ως αποτέλεσμα οι άνθρωποι αυτοί της Ζώνης, να είναι αναγκασμένοι να δουλεύουν σε απαρχαιωμένες συνθήκες εργασίας. Υπάρχει έλλειψη σύγχρονου εξοπλισμού, δεξαμενών, γερανών και δικτύων νερού. Για τον λόγο αυτό εξετάζεται το ενδεχόμενο ίδρυσης θυγατρικής εταιρείας του ΟΛΠ με το όνομα ΝΑΖΩΠΕΙ για τον συντονισμό όσον αφορά των ενεργειών του ΥΕΝ για τον συγκεκριμένο χώρο. Προτείνεται η αγορά δύο δεξαμενών τύπου PANAMAX, η εγκατάσταση πλωτής προβλήτας στην Κυνοσούρα Σαλαμίνας και δίκτυο παροχής αέρος - νερού - ηλεκτρικού.

-Μέτρα ενίσχυσης για τη διάσωση και αναδιάρθρωση των προβληματικών επιχειρήσεων του κλάδου με εισφορές στο κεφάλαιο, διαγραφές χρεών, επιδοτήσεις δανείων, κάλυψη ζημιών, υπό την προϋπόθεση η εν λόγω επιχείρηση να μην έχει λάβει στο παρελθόν παρόμοια ενίσχυση και εφόσον η μείωση του δυναμικού ναυπήγησης μετατροπής ή επισκευής πλοίων της επιχείρησης να αντιστοιχεί στο ύψος της

χορηγούμενης ενίσχυσης (π.χ. ΚΥΑ 28.000/600/11.2000 περί Ενισχύσεων Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών Εργασιών).

-Ενθάρρυνση συγχωνεύσεων, κοινοπρακτικών σχημάτων και επιχειρηματικών δικτύων.

-Χορήγηση ενισχύσεων για το κλείσιμο (ολικό ή μερικό) ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (π.χ.: ΚΥΑ 28.000/600/11.2000 περί Ενισχύσεων Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων και Ναυπηγικών Εργασιών. Η εκμετάλλευσή της ΚΥΑ δεν κατέστη δυνατή από τις επιχειρήσεις της Ζώνης, διότι είχε απαιτηθεί άδεια λειτουργίας με τον χαρακτηρισμό «ναυπηγείο»).

-Έκτακτες οικονομικές ενισχύσεις σε ανέργους επιχειρήσεων, που έχουν αναστείλει τη λειτουργία τους ή αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα (π.χ. ΝΕΖ Περάματος-Νοέμβριος 2005: Από 746,22 ευρώ για 1.00 άνεργους. Σύνολο 746.220,00 ευρώ).

-Νέα ποσοστιαία χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων για καινοτομίες σε υφιστάμενες μονάδες ναυπήγησης, μετατροπής ή επισκευής πλοίων, λόγω λήξης άρθρου ΚΥΑ 28.000/600/11.2000 την 31.12.2003.

-Νέα ποσοστιαία χορήγηση ενισχύσεων για την υλοποίηση σχεδίων έρευνας και ανάπτυξης, λόγω λήξης άρθρου ΚΥΑ 28.000/600/11.2000 την 31.12.2003.

-Νέα ποσοστιαία χορήγηση ενισχύσεων για την προστασία του περιβάλλοντος, λόγω λήξης άρθρου ΚΥΑ 28.000/600/11.2000 την 31.12.2003.

-Υποστήριξη εκπαίδευσης και επανακατάρτισης, με έμφαση στην εξειδίκευση, μέσω προγραμμάτων κατάρτισης ΟΑΕΔ.

-Δυνατότητα τμηματικής απόδοσης οφειλών με διακανονισμούς, εκπτώσεις και όρια αποπληρωμής προς το Δημόσιο, τα Ταμεία και τους χρηματοπιστωτικούς Οργανισμούς. Εξετάζεται η επιδότηση ή η μείωση σε ποσοστό 50% των ασφαλιστικών εισφορών των επιχειρήσεων με παράλληλη πρόωρη συνταξιοδότηση, ώστε να μην υπάρχει άνιση μεταχείριση σε σχέση με τα μεγάλα ναυπηγεία. Σήμερα, οι οφειλές όλων των ΝΕΖ στο ΙΚΑ είναι περίπου 348,64 εκατ. ευρώ.

-Χρηματοπιστωτικό σύστημα εγγυοδοτικού μηχανισμού και πολιτική κρατικών αναθέσεων. Το ΕΛΙΝΤ (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας) επισημαίνει ότι χρειάζεται με κρατική παρέμβαση (άμεση ή έμμεση όπως γίνεται και σε άλλες χώρες) να δοθούν κίνητρα και διασφαλίσεις στις τράπεζες ώστε το τραπεζικό σύστημα να καταστεί χρήσιμο εργαλείο στη χρηματοδότηση της ναυπηγικής και

ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Ο κ. Στέλιος Νιώτης, διοικητικός σύμβουλος Ναυτιλιακών Εργασιών της Τράπεζας Πειραιώς επισημαίνει ότι η ναυπηγική χρηματοδότηση και η ανάγκη ανανέωσης του στόλου της ελληνικής ακτοπλοΐας προσκρούει στο ύψος των κεφαλαίων που απαιτούνται αλλά και στο θεσμικό πλαίσιο που ακόμη συντηρεί σε κάποιο βαθμό τις στρεβλώσεις στη λειτουργία της αγοράς. Οι παρούσες συνθήκες της ναυλαγοράς απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή εκ μέρους των τραπεζών για τη χρηματοδότηση της ποντοπόρου ναυτιλίας.

-Διορθωτικά μέτρα για τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων ώστε να μειωθεί σημαντικά η υπάρχουσα γραφειοκρατία στους τομείς της ναυπηγικής δραστηριότητας.

-Τα ιδιωτικοποιημένα ελληνικά ναυπηγεία οφείλουν από την πλευρά τους να αναζητήσουν λύσεις για την επιβίωση και την ανάπτυξή τους στον εμπορικό τομέα, αναγνωρίζοντας ποιους τύπους πλοίων χρειάζονται οι εφοπλιστές, που δεν μπορούν όμως τώρα να κατασκευάσουν στην Άπω Ανατολή, ώστε να επικεντρώσουν τις δυνατότητές τους σε αυτά τα είδη των πλοίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, για να επιτύχουν οικονομία κλίμακας, έχουν επικεντρωθεί στην ανάγκη κατασκευής πλοίων υψηλής τεχνολογίας, πολυτελών κρουαζιερόπλοιων, ταχέων οχηματαγωγών, πλοίων ειδικού φορτίου, καθώς και πολεμικών σκαφών.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ:

### 1. Ο Όμιλος Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών<sup>32</sup>

#### 1.1 Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες

Ο Όμιλος "ΝΕΩΡΙΟΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ", με το διακριτικό τίτλο "ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε.", ιδρύθηκε με την παραπάνω μετονομασία τον Φεβρουάριο του 2005, με σκοπό την οργανωτική αναδιάρθρωση, την ορθολογικότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των επιχειρήσεων του Ομίλου. Έτσι, ο Όμιλος προχώρησε σε τροποποίηση του καταστατικού του για την μετονομασία του και επιπλέον τον Μάρτιο του 2005, αλλάζει η επωνυμία του Ομίλου στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Αρχικά, ο Όμιλος είχε συσταθεί νόμιμα το Σεπτέμβριο του 1994 (ΦΕΚ 5329/16.9.1994), με την επωνυμία "ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΕΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΡΟΥ» εξαγοράζοντας το ενεργητικό της υπό καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης εταιρείας «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.», μετά από δημόσιο διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό για την επαναλειτουργία του ναυπηγείου, με εκκαθαρίστρια την «Ελληνικές Εξαγωγές Α.Ε.» (ΕΤΒΑ FINANCE Α.Ε.). Η εξαγορά έγινε έναντι του τιμήματος των Δρχ. 2.150.000.000 το οποίο ανέλαβε την υποχρέωση να καταβάλει σε τμηματικές δόσεις. Την 25.11.1999 καταβλήθηκε και η τελευταία δόση του πιο πάνω τιμήματος, εκ Δρχ. 500.000.000 (€1.467.351,43).

Στις 20.6.1997, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 24553 Σύμβαση Μεταβίβασης Ενεργητικού Ναυπηγείων Ελευσίνας – Σ.Μ.Ε.Ν.Ε.), μεταβιβάστηκε στην εταιρεία ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. το σύνολο του Ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.». Στη συνέχεια και μετά την συγχώνευση (Ν.2166/93 & Ν.2190/20) με απορρόφηση από τον Όμιλο, της εταιρείας με την επωνυμία «ΤΙΑΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΑΕΒΕ», η οποία ολοκληρώθηκε στις 18.01.2001 ΦΕΚ 440, ΤΑΕ & ΕΠΕ της 22.01.2001, ο Όμιλος κατέστη μέτοχος κατά 70% της εταιρείας «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.» η οποία είναι ιδιοκτήτης και λειτουργεί τα γνωστά ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ. Η συγχώνευση θεωρήθηκε επωφελής γιατί δεν επηρεάζει την νομική αυτοτέλεια των ναυπηγείων Σύρου-Ελευσίνας, διευκολύνει την συγκέντρωση και εξειδίκευση των δραστηριοτήτων, παρέχει την δυνατότητα συνδυασμού υπηρεσιών προς τους πελάτες και επιτυγχάνει οικονομίες κλίμακας.

---

<sup>32</sup> Πηγή: ICAP 2000 - 2006, Ναυτεμπορική 2000 - 2006, ΧΑΑ 2000 – 2006 και Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003 - 5 Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.

Οι ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. συστήθηκαν δυνάμει του με αριθμό 2405/18.11.2002 συμβολαίου με έδρα τον Δήμο Πειραιά και μετοχικό κεφάλαιο 300.000 ευρώ διαιρούμενο σε 375.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 0,80 ευρώ ανά μετοχή. Το 2004 ολοκληρώθηκε η απόσχιση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου από τον Όμιλο (σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2166/1993), ο οποίος απορροφήθηκε από την κατά 100% θυγατρική του, τις ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Επίσης ο Όμιλος ελέγχει κατά 100% τα εταιρικά μερίδια της μονοπρόσωπης ΕΠΕ ΚΕΚ Νεώριον, από την ίδρυσή της.

Η έδρα και τα γραφεία του Ομίλου βρίσκονται στον Πειραιά Ακτή Μιαούλη 67 στον 7<sup>ο</sup> όροφο. Είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο ανωνύμων εταιρειών του υπουργείου ανάπτυξης με αριθμό μητρώου Α.Ε. 31745/06/Β/94/93. Διατηρεί επίσης υποκατάστημα στον Δήμο Ερμούπολης της νήσου Σύρου.

Η διάρκεια του Ομίλου έχει οριστεί σε πενήντα έτη αρχής γενομένης από την 23.09.1994.

## 1.2 Διοικητικό Συμβούλιο Ομίλου

Η Εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Καταστατικού της, διοικείται από Δ.Σ. που αποτελείται από πέντε (5) έως έντεκα (11) μέλη. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας εκλέχθηκε από την Τακτική Γενική Συνέλευση της 21/5/2003 και συγκροτήθηκε αρχικά σε σώμα την 21/5/2003 (ΦΕΚ 4665/9.6.2003) και έχει ως ακολούθως :

**Πίνακας Π.1:** Διοικητικό Συμβούλιο Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

Μέλος	Ιδιότητα	Επάγγελμα - λοιπά στοιχεία
Ταβουλάρης Νικόλαος του Στυλιανού	Πρόεδρος Εκτελεστικό μέλος ΔΣ	Οικονομολόγος
Αθανασιάδης Αθανάσιος του Δημητρίου	Αντιπρόεδρος	Οικονομολόγος
Κοκκάλας Κωνσταντίνος του Γεωργίου	Αντιπρόεδρος	Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Ταβουλάρης Ιωάννης-	Διευθύνων Σύμβουλος	Οικονομολόγος

Στυλιανός του Νικολάου	Εκτελεστικό μέλος ΔΣ	
Στεφάνου Ιωάννης του Γεωργίου	Εκτελεστικό μέλος ΔΣ	Ναυπηγός
Καλλιγέρης Δημήτριος του Ευστρατίου	Εκτελεστικό μέλος ΔΣ	Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος
Καραϊνδρος Νικόλαος του Ιωάννη	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος ΔΣ	Πρώην Γεν. Δ/ντής, Εμπορικής Τραπεζής
Ανδρακάκος Δημήτριος του Ανδρέα	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος ΔΣ	Δικηγόρος
Λεούσης Ιωάννης του Φιλήμονα	Ανεξάρτητο μη Εκτελεστικό Μέλος ΔΣ	Ιδιωτικός Υπάλληλος

Η θητεία του παραπάνω Διοικητικού Συμβουλίου λήγει με την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους 2008.

### 1.3 Πληροφορίες Δικαιωμάτων - Υποχρεώσεων Μετόχων ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Το Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας διαιρείται σε 23.463.874 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας €0,80 η κάθε μία.

Κάθε μετοχή της Εταιρείας ενσωματώνει όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που καθορίζονται από το Νόμο 2190/1920 (στο εξής ο "Νόμος") και το Καταστατικό της Εταιρείας, το οποίο όμως δεν περιέχει διατάξεις περισσότερο περιοριστικές από αυτές που προβλέπει ο Νόμος.

Η κατοχή του τίτλου της μετοχής συνεπάγεται αυτοδικαίως την αποδοχή από τον κύριο αυτής του καταστατικού της Εταιρείας και των νομίμων αποφάσεων των Γενικών Συνελεύσεων των μετόχων.

Το καταστατικό της Εταιρείας δεν περιέχει ειδικά δικαιώματα υπέρ συγκεκριμένων μετόχων. Μονάδα διαπραγμάτευσης είναι ο τίτλος των 10 μετοχών.

Η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στην ονομαστική αξία των μετοχών που κατέχουν. Οι μέτοχοι συμμετέχουν στη διοίκηση και τα κέρδη της Εταιρείας σύμφωνα με το Νόμο και τις διατάξεις του Καταστατικού. Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν

από κάθε μετοχή παρακολουθούν αυτή σε οποιονδήποτε καθολικό ή ειδικό διάδοχο του μετόχου.

Οι μέτοχοι ενασκούν τα δικαιώματά τους σε σχέση με τη Διοίκηση της Εταιρείας μόνο μέσω των Γενικών Συνελεύσεων. Οι μέτοχοι έχουν δικαίωμα προτίμησης σε κάθε μελλοντική αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο μετοχικό κεφάλαιο, όπως ορίζεται στο άρθρο 13, παράγραφος 5 του Κωδικοποιημένου Νόμου 2190/1920. Οι δανειστές των μετόχων και οι διάδοχοί τους σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να προκαλέσουν την κατάσχεση ή την σφράγιση των εταιρικών πραγμάτων, ούτε να ζητήσουν τη διανομή της εταιρικής περιουσίας, ούτε να αναμιχθούν κατά οποιοδήποτε τρόπο στη διοίκηση ή τη διαχείρισή της.

Κάθε μέτοχος, οπουδήποτε και να κατοικεί, λογίζεται ότι έχει νόμιμη κατοικία την έδρα της Εταιρείας ως προς τις σχέσεις του με αυτήν και υπόκειται στην Ελληνική Νομοθεσία. Κάθε διαφορά μεταξύ της Εταιρείας αφ' ενός και των μετόχων ή οποιουδήποτε τρίτου αφ' ετέρου, υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των τακτικών δικαστηρίων, η δε Εταιρεία ενάγεται μόνον ενώπιον των δικαστηρίων της έδρας της.

Κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα μιας ψήφου. Συγκύριοι μετοχής για να έχουν δικαίωμα ψήφου πρέπει να υποδείξουν στην Εταιρεία εγγράφως ένα κοινό εκπρόσωπο για τη μετοχή αυτή, ο οποίος θα τους εκπροσωπήσει στη Γενική Συνέλευση, μέχρι δε τον καθορισμό αυτόν αναστέλλεται η άσκηση των δικαιωμάτων τους.

Κάθε μέτοχος δικαιούται να μετέχει στη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας είτε αυτοπροσώπως, είτε μέσω πληρεξουσίου. Για να μετάσχει μέτοχος στη Γενική Συνέλευση πρέπει πέντε (5) τουλάχιστον ημέρες πριν την ορισθείσα για τη συνεδρίαση της Γενικής Συνέλευσης ημερομηνία, αν μεν κατέχει ενσώματες μετοχές, να καταθέσει τις μετοχές του στο Ταμείο της Εταιρείας ή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων ή σε οποιαδήποτε Τράπεζα στην Ελλάδα, αν δε κατέχει

άυλες μετοχές να προβεί στις σχετικές ενέργειες για την δέσμευση των μετοχών του από το Κεντρικό Αποθετήριο Αξιών σύμφωνα με το άρθρο 51 του Ν.2396/96. Μέσα στην ίδια προθεσμία πρέπει να κατατίθενται στην Εταιρεία οι αποδείξεις κατάθεσης ή δέσμευσης των μετοχών και τα έγγραφα εκπροσώπησης και να δίνεται στον μέτοχο απόδειξη για την είσοδό του στην Γενική Συνέλευση. Μέτοχοι που δεν συμμορφώνονται με τα παραπάνω θα μετέχουν στην Γενική Συνέλευση μόνο με την άδειά της.

Μέτοχοι που εκπροσωπούν το 5% του καταβλημένου Μετοχικού Κεφαλαίου:

α. Έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν από το Πρωτοδικείο της έδρας της Εταιρείας, τον έλεγχο της Εταιρείας σύμφωνα με τα άρθρα 40, 40ε του Ν. 2190/1920, και

β. Μπορούν να ζητήσουν τη σύγκλιση Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να συγκαλέσει τη Συνέλευση μέσα σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από τριάντα (30) ημέρες από την ημέρα κατάθεσης

της αίτησης στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Στην αίτηση, οι αιτούντες μέτοχοι οφείλουν να αναφέρουν τα θέματα, για τα οποία θα πρέπει να αποφασίσει η Γενική Συνέλευση.

Κάθε μέτοχος μπορεί να ζητήσει, δέκα (10) ημέρες πριν από την Τακτική Γενική Συνέλευση, τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και τις σχετικές εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των Ελεγκτών της Εταιρείας.

Το μέρισμα κάθε μετοχής πληρώνεται μέσα σε δύο (2) μήνες από την ημερομηνία της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης που ενέκρινε τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, στα γραφεία της Εταιρείας ή όπου αλλού οριστεί. Ο τρόπος καταβολής ανακοινώνεται δια του Τύπου. Τα μερίσματα που δεν έχουν ζητηθεί για μία πενταετία, αφότου κατέστησαν απαιτητά, παραγράφονται υπέρ του Δημοσίου.

#### 1.4 Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίσθηκε αρχικά σε τριακόσια εκατομμύρια (300.000.000) δραχμές, διαιρούμενο σε εξήντα χιλιάδες (60.000) κοινές ανώνυμες μετοχές, ονομαστικής αξίας πέντε χιλιάδων (5.000) δραχμών η κάθε μία και καταβλήθηκε ολοσχερώς τοις μετρητοίς.

- Με την από 4.6.1996 απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, αποφασίσθηκε η μετατροπή των μετοχών της Εταιρείας από ανώνυμες σε ονομαστικές.
- Με την από 26.9.1997 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αυξήθηκε κατά Δρχ. 375.000.000 με την έκδοση 75.000 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας Δρχ. πέντε χιλιάδων (5.000) η κάθε μία. Η αύξηση αυτή καλύφθηκε ως ακολούθως: (α) κατά ποσόν Δρχ. 95.000.000 με την κεφαλαιοποίηση αφενός της εκ Δρχ. 94.654.991 υπεραξίας που προέκυψε από την αναπροσαρμογή της αξίας κτήσεως των γηπέδων και κτιρίων κ.λ.π. η οποία έγινε μέσα στη χρήση που έληξε στις 31.12.1996 και αφετέρου με Δρχ. 345.009 εκ φορολογηθέντων και μη διανεμηθέντων κερδών και την έκδοση 19.000 νέων ονομαστικών μετοχών που διανεμήθηκαν δωρεάν στους μετόχους και (β) κατά ποσόν Δρχ. 280.000.000 αφενός με καταβολή του ποσού των Δρχ. 222.872.000 τοις μετρητοίς και αφετέρου με κεφαλαιοποίηση ποσού Δρχ. 57.128.000 εκ φορολογηθέντων και μη διανεμηθέντων κερδών και με την έκδοση πενήντα έξι χιλιάδων (56.000) νέων ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας Δρχ. πέντε χιλιάδων (5.000) η κάθε μία. Έτσι το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανήλθε σε Δρχ. 675.000.000 διαιρούμενο σε 135.000 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας Δρχ. πέντε χιλιάδων (5.000) η κάθε μία.
- Με την από 16.12.1998 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων, το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αυξήθηκε κατά Δρχ. 750.000.000 με την έκδοση 150.000 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών, ονομαστικής αξίας Δρχ. πέντε χιλιάδων δραχμών (5.000) η κάθε μια και ισόποση κεφαλαιοποίηση φορολογηθέντων και μη



διανεμηθέντων κερδών προηγούμενων χρήσεων. Έτσι, μετά την αύξηση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανήλθε σε Δρχ. 1.425.000.000 ολοσχερώς καταβεβλημένο διαιρούμενο σε 285.000 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας Δρχ. πέντε χιλιάδων (5.000) η κάθε μία.

- Με την από 2/23.3.1999 απόφαση της έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της Εταιρείας αποφασίστηκε η μείωση της ονομαστικής αξίας των μετοχών της από Δρχ. πέντε χιλιάδες (5000) η κάθε μετοχή σε διακόσιες πενήντα (250) Δρχ. η κάθε μία και παράλληλη αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των μετοχών, οπότε το εκ Δραχμών ενός δισεκατομμυρίου τετρακοσίων είκοσι πέντε εκατομμυρίων (1.425.000.000) μετοχικό κεφάλαιο διαιρέθηκε σε πέντε εκατομμύρια επτακόσιες χιλιάδες (5.700.000) μετοχές με ονομαστική αξία διακόσιες πενήντα (250) Δρχ. η κάθε μία.

- Με τις από 2/23.3.1999 και 19.8.1999 αποφάσεις των έκτακτων Γενικών Συνελεύσεων των μετόχων της Εταιρείας αυξήθηκε το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας κατά 251.470.000 Δρχ. με την έκδοση ενός εκατομμυρίου πέντε χιλιάδων οκτακοσίων ογδόντα (1.005.880) νέων κοινών ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας διακοσίων πενήντα Δρχ. (250) η κάθε μία, εκ της οποίας αύξησης ποσό Δρχ. έντεκα εκατομμυρίων εννιακοσίων εβδομήντα χιλιάδων (11.970.000), που αντιστοιχεί σε 47.880 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας διακοσίων πενήντα (250) Δρχ. η κάθε μία, καλύφθηκε σε μετρητά από ιδιωτική τοποθέτηση και το υπόλοιπο ποσό εκ Δρχ. διακοσίων τριάντα εννέα εκατομμυρίων πεντακοσίων χιλιάδων (239.500.000), που αντιστοιχεί σε εννιακόσιες πενήντα οκτώ χιλιάδες (958.000) νέες κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας διακοσίων πενήντα Δρχ. (250) η κάθε μία, καλύφθηκε σε μετρητά από δημόσια εγγραφή. Έτσι το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανήλθε σε Δρχ. 1.676.470.000 διαιρούμενο σε 6.705.880 κοινές ονομαστικές ονομαστικής αξίας 250 Δρχ έκαστη.

- Με την από 27.12.2000 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων που συνήλθε μετά από αναβολή της από 13.12.2000 συνεδρίασής της, αποφασίσθηκαν: α) η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας κατά Δρχ. 715.000.000 λόγω της απορρόφησης της TIAMA A.E. Ταυτόχρονα αποφασίσθηκε μείωση της ονομαστικής αξίας των μετοχών της Εταιρείας (απορροφώσας) από Δρχ. 250 σε Δρχ. 101,92136. β) η αύξηση της ονομαστικής αξίας της μετοχής της Εταιρείας (απορροφώσας) από Δρχ. 101,92136 σε Δρχ. 102. Η αύξηση έγινε με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών ύψους Δρχ. 1.845.148. Κατόπιν των ανωτέρω, το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανήλθε σε Δρχ. 2.393.315.148 (€ 7.023.668,81) διαιρούμενο σε 23.463.874 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας Δρχ. 102 (€0,30) η κάθε μία. Η συγχώνευση καθορίστηκε σε μία μετοχή της TIAMA προς 117,18 νέες μετοχές του Ομίλου, σύμφωνα με την σύγκριση της εσωτερικής αξίας της TIAMA με την μετοχή του Ομίλου.

- Με την από 15.10.2001 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της Εταιρείας αποφασίσθηκαν: α) αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας κατά Δρ. 3.988.858.580, αφενός με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών Υπέρ το Άρτιο ποσού

Δρ. 3.269.110.000, αφετέρου με κεφαλαιοποίηση φορολογηθέντων αποθεματικών ποσού Δρ. 719.748.580 και αύξηση της ονομαστικής αξίας της μετοχής της Εταιρείας από Δρ. 102 σε Δρ. 272 η κάθε μία. β) μετατροπή του μετοχικού κεφαλαίου και της ονομαστικής αξίας της μετοχής της Εταιρείας και σε ευρώ. Συγκεκριμένα, η ονομαστική αξία των μετοχών της Εταιρείας ανήλθε σε Δρ. 272,6 (€0,8) η κάθε μία, μέσω πρόσθετης αύξησης του μετοχικού της κεφαλαίου κατά Δρ. 14.078.324,40 (€ 41.315,70) με κεφαλαιοποίηση αποθεματικών.

Έτσι, το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ανέρχεται σήμερα σε €18.771.099,20 (Δρχ. 6.396.252.052,40) διαιρούμενο σε 23.463.874 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας € 0,80. Από την 1η Ιανουαρίου 2002 το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας εκφράζεται μόνο σε €

## Πίνακας Π.2: Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

Περιοχή για Γενική Συνέλευση	Αριθμός ΦΕΚ	Ποσό Αύξησης			Αριθμός νέων μετοχών	Τιμή έκδοσης	Συνολικός Αριθμός μετοχών	Ονομαστική αξία μετοχής	Συνολικό μετοχικό κεφάλαιο
		Σύνολο	Μετρητά	Κεφαλαιοποίηση					
Ίδρυση	6258/11.11.94	300.000.000	300.000.000		60.000	5.000	60.000	5.000	300.000.000
26.8.1997	436/1.98	375.000.000		162.128.000	30.426				
			222.872.000		44.574	5.000	135.000	5.000	975.000.000
16.12.1998	62/11.1.98	750.000.000		750.000.000	150.000		285.000	5.000	1.425.000.000
23.3.1999	1.797/1.1.99	Μείωση ονομαστικής αξίας					5.700.000	250	1.425.000.000
23.3.1999 & 19.8.1999	7.095/2.9.99	251.470.000	251.470.000		1.005.880	3.500	6.705.880	250	1.976.470.000
27.12.2000 - Συγχώνευση TLAMA Α.Ε.	440/2001	715.000.000			143.000			5.000	
27.12.2000	440/2001	Μείωση ονομαστικής αξίας						101.891	
27.12.2001	440/2001	Αύξηση ονομαστικής αξίας		1.845.148			23.463.874	102	2.393.315.148
15.10.2001	10095/13.11.2001	Αξίωση ονομαστικής αξίας		3.888.685.580			23.463.874	272	6.392.173.728
15.10.2001 - Μετατροπή σε €	10095/13.11.2001	Αξίωση ονομαστικής αξίας		14.078.324,40			23.463.874	272,6	6.399.252.052,40
σε €							23.463.874	0,8	18.771.099,20

### 1.5 Συμμετοχές Ομίλου ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

Οι συμμετοχές της Εταιρείας κατά την 31/12/2005, αποτιμημένες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης όπως προβλέπουν τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα, που έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ν.3229/04, όπως τροποποιήθηκε από τον ν.3301/04, όπου η εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων είναι υποχρεωτική για τις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών εταιρείες, από 1 Ιανουαρίου 2005) διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας Π.3:** Συμμετοχές Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών σε Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	Ποσά Συμμετοχής σε Αξία €	Ποσοστό % Συμμετοχής
Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.	48.052.773,48	70,00%
Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.	3.826.341,99	100,00%
Νεώριον Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε.	5.773,38	100,00%
<b>Σύνολο</b>	<b>86.884.888,85</b>	

### 1.6 Μερισματική Πολιτική 2001-2005

#### 1. Γενική Εξέλιξη:

Ο Όμιλος έχει θέσει ως στόχο, όπως προβλέπεται από το νόμο και το καταστατικό του να διανέμει σταθερά μέρισμα ίσο ή μεγαλύτερο του 35% των καθαρών κερδών του, προ φόρων, αφαιρουμένων των εταιρικών βαρών του τακτικού αποθεματικού και του αναλογούντος φόρου, ή του 6% επί του καταβεβλημένου μετοχικού του κεφαλαίου, όποιο ποσό εκ των δύο είναι μεγαλύτερο. Η εκάστοτε διανομή μερισμάτων όμως εξαρτάται από το ύψος της κερδοφορίας και τις επενδυτικές και χρηματοδοτικές ανάγκες του Ομίλου.

Κατά την διάρκεια της πενταετίας 2001-2005 η διανομή μερισμάτων του Ομίλου διαμορφώθηκε ως εξής:

**Πίνακας Π.4:** Μερισματική Πολιτική Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 2001-2005

	2001	2002	2003	2004	2005
	ποσά σε εκ. €				
Κέρδη-Ζημίες μετά από φόρους & τακτικό αποθεματικό	5,367	6,621	3,568	-2,375	-12,903
Συνολικό μέρισμα	2,813	2,344	-	-	-
% επί των κερδών	52,41	35,41	-	-	-

Για το έτος 2005, ο Όμιλος δεν μπόρεσε να προβεί σε διανομή μερίσματος, καθότι το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ήταν ζημίες ποσού 13,230 εκατ. € ενώ το υπόλοιπο ζημιών σε νέο διαμορφώθηκε σε -12,903 εκατ. € το οποίο σύμφωνα με την φορολογική νομοθεσία, αφού οριστικοποιηθεί το αναγνωριζόμενο ποσό κατόπιν φορολογικού ελέγχου, δύναται να συμψηφιστεί με φορολογητέα κέρδη των επόμενων πέντε χρήσεων.

Για το έτος 2004 ο Όμιλος δεν μπόρεσε να προβεί σε διανομή μερίσματος, καθότι το καθαρό αποτέλεσμα ήταν ζημίες ποσού 2,241 εκ. € και μετά τον λογισμό του φόρου επί των διαφορών φορολογικού ελέγχου του έτους 2003, ποσού 0,134 εκ. € προέκυψε σύνολο ζημιών εις νέο ύψους 2,375 εκ. € Συνεπώς το ποσό των 2,375 εκ. € πιστώθηκε στον λογαριασμό Παθητικού Υπόλοιπο ζημιών χρήσεως εις νέο, το οποίο σύμφωνα με την φορολογική νομοθεσία, αφού οριστικοποιηθεί το αναγνωριζόμενο ποσό κατόπιν φορολογικού ελέγχου, δύναται να συμψηφιστεί με φορολογητέα κέρδη των επόμενων 5 χρήσεων.

Για το έτος 2003, ο Όμιλος δεν μπόρεσε να προβεί σε διανομή μερίσματος, καθότι το καθαρό αποτέλεσμα κέρδους ποσού € 3,568 εκατ., προέκυψε μετά τον συμψηφισμό ζημιολόγου λειτουργικού αποτελέσματος ύψους 7,629 εκατ. € με τα έσοδα συμμετοχών ποσού 11,197 εκατ. € εκ των οποίων ποσό 4,116 εκατ. € «εισπράχθηκε» υπό την μορφή «δωρεάν μετοχών» που αναλογούσαν στην εταιρεία μας από την κατά 5,880 εκατ. € αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της θυγατρικής μας εταιρείας «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.» (Ητοι 5,880 εκ. € x 70% = 4.116 εκατ. €). Συνεπώς το ποσό των καθαρών κερδών των 3,568 εκ. € που απέμεινε μετά τον συμψηφισμό, πιστώθηκε στον λογαριασμό Παθητικού «Διαφορές από αναπροσαρμογή αξίας συμμετοχών» που αποτελεί «αποθεματικό» του οποίου η διανομή απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 44<sup>α</sup> του ΚΝ 2190/20, «Περί Ανωνύμων Εταιρειών».

## 2. Φορολογία Μερισμάτων:

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν. 2238/1994, άρθρο 109 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 3296/2004) όλες οι ανώνυμες εταιρίες των οποίων οι μετοχές είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, πλην των τραπεζών, βαρύνονται με φόρο 32% επί των φορολογητέων κερδών τους που προκύπτουν από διαχειριστικές περιόδους που άρχισαν μέσα στο έτος 2005. Ο συντελεστής αυτός μειώνεται ως ακολούθως:

α. Σε 29% για τα κέρδη τα οποία προκύπτουν από διαχειριστικές περιόδους που αρχίζουν από την 1.1.2006 και

β. Σε 25% για τα κέρδη τα οποία προκύπτουν από διαχειριστικές περιόδους που αρχίζουν 1.1.2007 μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου έτους.

Έτσι, τα μερίσματα διανέμονται από τα ήδη φορολογηθέντα στο νομικό πρόσωπο κέρδη και επομένως ο μέτοχος δεν έχει καμία φορολογική υποχρέωση επί του ποσού των μερισμάτων που εισπράττει.

Ως χρόνος απόκτησης του εισοδήματος από τα μερίσματα λογίζεται η ημερομηνία έγκρισης του Ισολογισμού από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων της Εταιρείας.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου, από τα κέρδη τα οποία πραγματοποιούν σε κάθε χρήση οι θυγατρικές εταιρίες και διανέμονται μερίσματα, το μέρος των μερισμάτων που αντιστοιχεί στη μητρική εταιρεία καταβάλλεται κατά την επόμενη χρήση (εκτός αν δοθεί προμέρισμα στην ίδια χρήση) και συνεπώς περιέχεται στα κέρδη της μητρικής Εταιρείας της επόμενης χρήσης.

Τα δε μερίσματα από τα κέρδη της μητρικής Εταιρείας που σχηματίζονται κατά ένα μέρος από τα διανεμόμενα κέρδη των εταιριών στις οποίες συμμετέχει, εφόσον διανεμηθούν, καταβάλλονται στην επόμενη, από τη λήψη τους, χρήση.

Επιπρόσθετα σημειώνεται ότι στο μέρος των κερδών της μητρικής Εταιρείας που προέρχεται από μερίσματα προσδιορίζεται φορολογητέο ποσό 5%, το οποίο στη συνέχεια φορολογείται με τον αντίστοιχο συντελεστή φόρου (π.χ. 29%), καθόσον αυτά έχουν ήδη φορολογηθεί στην πηγή τους.

### 1.7 Έκθεση Δ.Σ. Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών προς την Τακτική Γ.Σ. Μετόχων για τα έτη 2005-2006

Τα αποτελέσματα του Ομίλου για τη χρήση 2005 ήταν ζημίες προ φόρων ύψους 8.407,77 χιλιάδων € έναντι ζημιών προ φόρων ύψους 19.621,83 χιλιάδων € κατά την προηγούμενη χρήση. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ζημίες οφείλονται κυρίως στις ζημίες που παρουσίασαν τα Ναυπηγεία Σύρου ως απόρροια της προσπάθειας της να εισέλθει στην αγορά κατασκευών πολυτελών κρουαζιερόπλοιων. Αντίθετα, το πρόγραμμα κατασκευών στα έτερα θυγατρικά ναυπηγεία, τα Ναυπηγεία Ελευσίνιας, παρουσίασε

θεαματική βελτίωση με την παράδοση της 1ης από τις 5 πυραυλακάτους που κατασκευάζονται για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού μέσα στο 2005.

Ο Όμιλος για τη χρήση 2004 είχε ζημιογόνο λειτουργικό αποτέλεσμα 2.240.539,97 € το οποίο μαζί με τις διαφορές φορολογικού ελέγχου προηγούμενων χρήσεων ποσού 134.167,00 € πιστώθηκε στον λογαριασμό του παθητικού Υπόλοιπο ζημιών χρήσεως εις νέο. Το αρνητικό αποτέλεσμα του Ομίλου οφείλεται κατά κύριο λόγο στα αρνητικά αποτελέσματα του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου και στο γεγονός ότι ο Όμιλος δεν έχει αναπτύξει πλήρως τις βασικές τις δραστηριότητες για την αναδιοργάνωσή της μετά την απόσχιση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου και την επίτευξη οικονομικών κλίμακος, σε τομείς όπως:

- η ομαδοποίηση κοινών διοικητικών υπηρεσιών,
- παροχή υπηρεσιών στην τουριστική ναυτιλία,
- ανάληψη μεγάλης έκτασης έργων επισκευών πλοίων,
- εντατικοποίηση εκμετάλλευσης ακίνητης περιουσίας (π.χ. εκμετάλλευση ακινήτων μετά την ολοκλήρωση του εμπορικού κέντρου Νεώριον) και
- διεύθυνση στον τομέα κατασκευής μεγάλων βιομηχανικών έργων.

#### 1.8 Περιγραφή Αντικειμένου Εργασιών Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

Στους σκοπούς του καταστατικού του Ομίλου, συμπεριλήφθηκαν η παροχή υπηρεσιών διοίκησης σε τρίτους και στις θυγατρικές του εταιρείες, υπηρεσιών μηχανογράφησης, οικονομικών υπηρεσιών, προμηθειών, συμβουλευτικών υπηρεσιών και επιχειρηματικού σχεδιασμού, διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων και άλλων συναφών δραστηριοτήτων. Επίσης, συμπεριλήφθηκε η αγορά ακινήτων και η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της εταιρείας.

Η Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών δραστηριοποιείται πλέον άμεσα στους εξής κλάδους :

-«Γενικές μηχανολογικές εργασίες»

-«Αγορά – πώληση ακινήτων, αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας και εκμετάλλευση ακινήτων της εταιρείας». Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ολοκλήρωση ανέγερσης τον Δεκέμβριο 2004 του μεγάλου εμπορικού κέντρου Νεώριο Σύρου στην Ερμούπολη Σύρου. Το κτίριο αναπτύσσεται σε δύο ορόφους και το συνολικό του εμβαδόν ανέρχεται σε 5.370 τετραγωνικά μέτρα. Περιλαμβάνει 12 καταστήματα στο ισόγειο και 28 γραφεία στους ορόφους, ενώ το υπόγειο 58 θέσεις στάθμευσης και βοηθητικούς χώρους. Ακολουθεί η ανέγερση και άλλων κτιρίων κατοικίας, όπως η ανέγερση έξι τουριστικών οικίσκων στη θέση Λαζαρέττα Σύρου. Ο συνολικός προϋπολογισμός των δύο έργων ανέρχεται σε περίπου 4 εκατομμύρια ευρώ (1,3 δισ. δραχμές). Στο πλαίσιο των νέων δραστηριοτήτων του, ο Όμιλος ολοκληρώνει σύντομα τις μελέτες για την αξιοποίηση οκτώ ακόμη ιδιόκτητων αστικών ακινήτων στην

Ερμούπολη Σύρου. Σύντομα ξεκινούν οι εργασίες σε δύο ακόμη αστικά οικόπεδα, εμβαδού 1.500 και 600 τετραγωνικών στα οποία θα ανεγερθούν κτίρια κατοικιών.

-«Παροχή υπηρεσιών διοίκησης σε τρίτους» (περιλαμβανομένων των θυγατρικών εταιρειών) στο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και είναι ιδιοκτήτρια και πλειοψηφούσα μέτοχος δύο ναυπηγοεπισκευαστικών εταιρειών.

-Η Εταιρεία για την προστασία του σήματος της έχει καταθέσει στο Υπουργείο Ανάπτυξης τις με αριθμό 150397 και 150398/2000 Δηλώσεις Ημεδαπού Σήματος, οι οποίες έγιναν δεκτές με τις με αριθμό 5095 και 5096/2001 αποφάσεις της Διοίκησης Επιτροπής Σημάτων.

-Ο Όμιλος από το 1994-2006 έχει ολοκληρώσει 13 ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα σε δραστηριότητες Ανταγωνισμού στην Έρευνα & Ανάπτυξη.

### 1.9 Χρηματιστηριακά Στοιχεία Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

Οι μετοχές της Εταιρείας εισήχθησαν για διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αθηνών την 21/12/1999. Στις 10.09.2002 ολοκληρώθηκε η εισαγωγή προς διαπραγμάτευση στο ΧΑ των 16.757.094 μετοχών που έλαβαν οι μέτοχοι της απορροφηθείσας ΤΙΑΜΑ Α.Ε. Έτσι, από την πιο πάνω ημερομηνία διαπραγματεύονται στο ΧΑ το σύνολο των 23.483.874 μετοχών της Εταιρείας.

#### Στοιχεία Επικοινωνίας:

Ακτή Μιαούλη 67  
185 37, Πειραιάς, Αττική  
Τηλ. 21-04520778  
Fax. 21-04537776  
U.R.L. <http://www.neorion-holdings.gr/>

#### Προφίλ:

ΚΩΔ. ΜΕΤΟΧΗΣ ΧΑΑ : ΝΕΩΡΣ (ΟΑΣΗΣ)  
ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΗ ΑΓΟΡΑ : Παράλληλη  
ΑΞΙΩΝ  
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ : Μεσαίας & Μικρής Κεφαλαιοποίησης  
ΠΡΟΗΓ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ : Επιτήρησης  
Υπερκλάδος: Βιομηχανικά Προϊόντα & Υπηρεσίες -  
ΧΡΗΜΑΤ. ΔΕΙΚΤΗΣ - Κλάδος: Βιομηχανικά Μηχανήματα - Υποκλάδος:  
ΚΛΑΔΟΣ : Εμπορικά Οχήματα και Φορτηγά - Τομέας:  
ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ICB : Ναυπηγοεπισκευαστικός  
ΠΡΟΗΓ. ΧΡΗΜΑΤ. ΔΕΙΚΤΗΣ - ΚΛΑΔΟΣ : Εταιρεία Συμμετοχών και Παροχής Συμβουλών  
Εκμετάλλευση Ακίνητης Περιουσίας, Ενοικιάσεις,  
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ : Υπηρεσίες εμπορίου (Ι.Τ.), Ναυπηγοεπισκευαστικές  
εργασίες, Αγοραπωλησίες πλοίων.  
ΙΔΡΥΣΗ (ΕΤΟΣ) : 1994  
ΗΜ. ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ : 21/12/1999  
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ : Ιωάννης-Στυλιαν Νικ. Ταβουλάρης  
ΤΑΒΟΥΛΑΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ),  
ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ : ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ),  
ΚΟΚΚΑΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ),  
ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ (ΜΕΛΟΣ), ΑΝΔΡΑΚΑΚΟΣ



ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΜΕΛΟΣ), ΛΕΟΥΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ  
(ΜΕΛΟΣ), ΚΑΡΑΪΝΔΡΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (ΜΕΛΟΣ),  
ΚΑΛΛΙΓΕΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΜΕΛΟΣ)

ΑΡ. ΜΕΤΟΧΩΝ : 23.463.874 (2005)  
ΟΝ. ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ : 0,8 €  
ΜΕΤΟΧ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ : 18.771.099,20 €  
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ : 59.924.450,00 €(2005)  
ΠΩΛΗΣΕΙΣ : 4.589.940,00 €(2005)  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΤ. : 14 (2006)  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΟΜΙΛΟΥ : 1.372 (2006)  
ΟΙΚΟΝ. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ : Μετριότητα  
ΠΟΡΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ : Καθοδική

Δραστηριότητα:

Συμμετοχική εταιρία. Αξιοποίηση και εκμετάλλευση ακινήτων.  
Μεταλλικές και μηχανουργικές κατασκευές

Περιγραφή Προϊόντος:

E R

Κατασκευή μεταλλικών σκελετών και μερών μεταλλικών σκελετών  
Γενικές μηχανολογικές εργασίες  
Εκμίσθωση ιδιόκτητων ακινήτων  
Δραστηριότητες διαχείρισης ελεγχουσών εταιριών  
Κατασκευές μεταλλικές  
Κατασκευές μηχανουργικές  
Συμμετοχικές εταιρίες  
Εκμετάλλευση ακινήτων

N B C S I

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

[N:NACE, B:ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, C:ΕΜΠΟΡΙΟ, S:ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, I:ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ,  
E:ΕΞΑΓΩΓΕΣ, R:ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ]

**Πίνακας Π.5:** Βασική Μετοχική Σύθεση Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

α/α	Μέλος	ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. 31.03.2006	
			%
1	De Orleans-Borbon Alfonso	5.635.739	24,02
2	Ταβουλάρης Νικόλαος του Στυλιανού	4.827.579	20,58
3	Κοκκάλας Κωνσταντίνος του Γεωργίου	2.359.463	10,06
4	Παπανδρέου Αναστάσιος του Παναγιώτη	1.275.006	5,43
5	Αθανασιάδης Αθανάσιος του Δημητρίου	955.702	4,07
6	Καλλιγέρης Δημήτριος του Ευστρατίου	857.748	3,66
7	Κωστούρος Παναγιώτης του Άγγελου	829.408	3,53
8	Καλύβας Αθανάσιος του Γεωργίου	750.000	3,2
9	Στεφάνου Ιωάννης του Γεωργίου	738.053	3,14
10	Ταβουλάρης Ιωάννης-Στυλιανός του Νικολάου	200.000	0,85
11	Ευρύ Επενδυτικό Κοινό	5.035.176	21,46
<b>Σύνολο</b>		<b>23.463.874</b>	<b>100</b>

1.10 Γενικές Πληροφορίες Μετοχής Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

**Πίνακας Π.6:** Εισαγωγή στην Παράλληλη Αγορά της Νεοεισερχόμενης Εταιρείας Νεώριον Νέα Α.Ε. στο ΧΑΑ - 1999:

ΜΕΤΟΧΗ	ΗΜΕΡ. ΕΙΣΑΓ.	ΜΕΤΟΧ. ΚΕΦΑΛ. ΕΙΣΑΓΩΓ. €	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΗΓΜ. ΜΕΤΟΧΩΝ	ΜΕΤΟΧΕΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ		ΤΙΜΗ ΔΙΑΘΕΣ. €	ΑΝΤΛΗΘΕΝΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ €
				ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΓΓΡΑΦΗΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤ.		
ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΕΑ Α.Ε.	21.12.1999	4.919.940	6.705.880	958.000	47.880	10,27	10.331.860

Πηγή: ΕΤ. ΣΤΑΤ. ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΜ. ΑΘΗΝΩΝ 2005

**Πίνακας Π.7:** Πορεία Μετοχής ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (Κ.Ο.) στον Κλάδο Εταιρείες Συμμετοχών & Παροχής Συμβουλών (Μ: Μετατροπή Μετοχών)

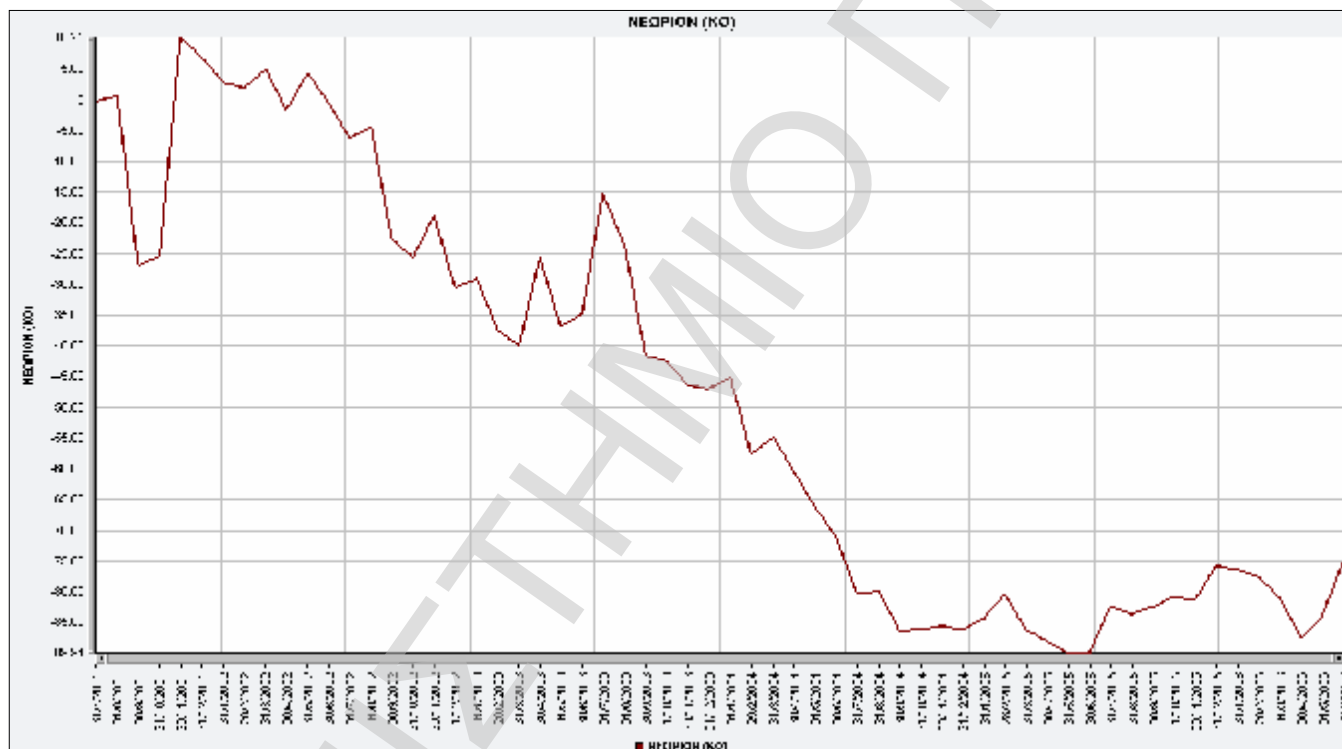
ΕΤΟΣ	ΟΝΟΜ. ΑΞΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΗΓΜ. ΜΕΤΟΧΩΝ	ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΧΡΗΜΑΤ. ΑΞΙΑ		ΔΙΑΚΙΝΗΘ. ΤΕΜΑΧΙΑ	ΕΜΠΟΡΕΥ-ΣΙΜΟΤΗΤΑ %	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΞΕΩΝ
				ΠΟΣΟ €	ΠΟΣΟ €			
2005	0,80	23.463.874	18.771.099,20	38.011.475,88	7.551.633,87	8.738.353	37,19	8.125
2004 Μ	0,80	23.463.874	18.771.099,20	20.882.847,86	5.972.064,71	2.606.630	11,09	10.305
2003	0,80	23.463.874	18.771.099,20	83.062.113,96	8.235.720,20	1.823.000	7,76	7.197
2002	0,80	23.463.874	18.771.099,20	105.587.433,00	30.727.602,80	4.521.890	19,19	10.771
2001 Μ	0,80	6.705.880	4.920.104,16	47.745.865,60	8.348.816,00	1.248.702	18,62	9.074

**Πίνακας Π.8:** Μερίσματα Χρήσεων Ομίλου Νεώριον 1999-2005:

Χρονική Περίοδο	Κωδ. Μετοχής	Ημ/νία Αποκοπής	Έναρξη Πληρωμής	Τιμή €
Έτος 2001	ΝΕΩΡΣ	08/5/2002	30/5/2002	0,120
Έτος 2002	ΝΕΩΡΣ	23/5/2003	12/6/2003	0,100

Πηγή: ΧΑΑ

**Διάγραμμα Π.1:** Ποσοστό % Μηνιαίας Μεταβολής Τιμής Μετοχής Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών 07/2001-06/2006 (Πηγή: Ναυτεμπορική)



(Αρχ. Τιμή 07/2001: 6,66 €– Τελ. Τιμή 06/2006: 1,67 €– % 5ετής Μεταβολή: -74,92%  
- Μεταβολή Τιμής 5ετίας: -4,99 €)

**Πίνακας Π.9:** Μηνιαία Μεταβολή Τιμής Μετοχής Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών  
07/2001-06/2006 (Πηγή: Ναυτεμπορική)

ΝΕΩΡΙΟΝ (ΚΟ)						ΝΕΩΡΙΟΝ (ΚΟ)					
Ημερ/νία	Κλείσιμο	Άνοιγμα	Μέση Τιμή	Διαφ.	Διαφ.%	Ημερ/νία	Κλείσιμο	Άνοιγμα	Μέση Τιμή	Διαφ.	Διαφ.%
31/7/2001	6,66	5,34	6,42			31/1/2004	3,66	3,54	3,63	0,12	3,39
31/8/2001	6,72	6,66	6,71	0,06	0,9	29/2/2004	2,84	3,68	2,86	-0,82	-22,4
30/9/2001	4,88	6,46	4,74	-1,84	-27,38	31/3/2004	3,02	2,84	2,96	0,18	6,34
31/10/2001	4,98	5	4,86	0,1	2,05	30/4/2004	2,65	3	2,62	-0,37	-12,25
30/11/2001	7,34	5,08	7,58	2,36	47,39	31/5/2004	2,27	2,65	2,27	-0,38	-14,34
31/12/2001	7,12	7,12	7,11	-0,22	-3	30/6/2004	1,93	2,29	1,92	-0,34	-14,98
31/1/2002	6,86	7,34	6,89	-0,26	-3,65	31/7/2004	1,33	1,92	1,34	-0,6	-31,09
28/2/2002	6,8	6,1	6,82	-0,06	-0,87	31/8/2004	1,35	1,28	1,33	0,02	1,5
31/3/2002	7	6,7	7,02	0,2	2,94	30/9/2004	0,92	1,27	0,89	-0,43	-31,85
30/4/2002	6,56	7	6,56	-0,44	-6,29	31/10/2004	0,94	0,87	0,94	0,02	2,17
31/5/2002	6,96	6,7	6,94	0,4	6,1	30/11/2004	0,97	0,94	0,96	0,03	3,19
30/6/2002	6,64	7,08	6,57	-0,32	-4,6	31/12/2004	0,93	0,97	0,93	-0,04	-4,12
31/7/2002	6,26	6,5	6,3	-0,38	-5,72	31/1/2005	1,05	0,93	1,08	0,12	12,9
31/8/2002	6,38	6,16	6,28	0,12	1,92	28/2/2005	1,31	1,05	1,36	0,26	24,76
30/9/2002	5,16	6,4	5,28	-1,22	-19,12	31/3/2005	0,93	1,26	0,95	-0,38	-29,01
31/10/2002	4,96	5,44	5,09	-0,2	-3,88	30/4/2005	0,8	0,92	0,8	-0,13	-13,98
30/11/2002	5,42	5,1	5,49	0,46	9,27	31/5/2005	0,67	0,77	0,69	-0,13	-16,25
31/12/2002	4,64	5,24	4,52	-0,78	-14,39	30/6/2005	0,69	0,66	0,71	0,02	2,99
31/1/2003	4,74	4,76	4,76	0,1	2,16	31/7/2005	1,18	0,69	1,15	0,49	71,01
28/2/2003	4,18	4,72	4,13	-0,56	-11,81	31/8/2005	1,1	1,2	1,12	-0,08	-6,78
31/3/2003	4	4,16	3,95	-0,18	-4,31	30/9/2005	1,18	1,1	1,18	0,08	7,27
30/4/2003	4,96	4,48	4,75	0,96	24	31/10/2005	1,29	1,17	1,31	0,11	9,32
31/5/2003	4,22	4,96	4,22	-0,74	-14,92	30/11/2005	1,26	1,31	1,26	-0,03	-2,33
30/6/2003	4,36	4,4	4,35	0,14	3,32	31/12/2005	1,62	1,24	1,59	0,36	28,57
31/7/2003	5,66	4,4	5,37	1,3	29,82	31/1/2006	1,59	1,54	1,6	-0,03	-1,85
31/8/2003	5,08	5,66	5,02	-0,58	-10,25	28/2/2006	1,5	1,65	1,5	-0,09	-5,66
30/9/2003	3,9	5,1	3,8	-1,18	-23,23	31/3/2006	1,28	1,49	1,28	-0,22	-14,67
31/10/2003	3,84	3,9	3,63	-0,06	-1,54	30/4/2006	0,84	1,2	0,84	-0,44	-34,38
30/11/2003	3,58	3,9	3,58	-0,26	-6,77	31/5/2006	1,07	0,84	1,07	0,23	27,38
31/12/2003	3,54	3,7	3,58	-0,04	-1,12	30/6/2006	1,67	1,07	1,67	0,6	56,07

### 1.11 Αποφάσεις του Χ.Α. για την ένταξη των Μετοχών της Εταιρείας στις Κατηγορίες Επιτήρησης και Μεσαίας - Μικρής Κεφαλαιοποίησης:

Η τοποθέτηση υπό επιτήρηση είναι ένα προληπτικό μέτρο που δεν αναστέλλει την διαπραγμάτευση μιας μετοχής, προειδοποιώντας τους επενδυτές για τυχόν μελλοντικές ζημιές. Με την από 03/04/2006 απόφαση του Δ.Σ. του Χ.Α., η εταιρεία εντάχθηκε στην κατηγορία Επιτήρησης, επειδή, σύμφωνα με το άρθρο 212 § 1γ του Κανονισμού του Χρηματιστηρίου Αθηνών, την 31-12-2005 συνέτρεχε το κριτήριο αρνητικού EBITDA (κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων), στα στοιχεία ισολογισμού ομίλου και εταιρείας. Πιο συγκεκριμένα, τα δημοσιευμένα ετήσια αποτελέσματα προ φόρων είναι αρνητικά στις 3 τελευταίες χρήσεις ή την τελευταία χρήση, χωρίς να υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις για μείωση ζημιών και ανάκαμψη της κερδοφορίας.

Σε επίπεδο ομίλου το αρνητικό EBITDA οφείλεται ουσιαστικά στο αρνητικό αποτέλεσμα της θυγατρικής «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.», στην προσπάθεια της να εισέλθει στην αγορά κατασκευών πολυτελών κρουαζιεροπλοίων.

Εξάλλου στα αποτελέσματα του ομίλου του Α' Τριμήνου 2006, το EBITDA είναι θετικό, συνεπώς ο όμιλος είναι στην κατεύθυνση εκ νέου ένταξης από την κατηγορία Επιτήρησης στην κατηγορία Μεσαίας και Μικρής Κεφαλαιοποίησης, όπως και εντάχθηκε από τον Σεπτέμβριο του 2006.

Σχετικά με το γεγονός ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 47 του κ.ν. 2190/1920 για την θυγατρική «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.», η Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της 29-05-2006 αποφάσισε ότι δεν συντρέχει λόγος λύσης της εταιρείας και θέσης της σε εκκαθάριση, δεδομένου ότι όπως ανακοινώθηκε στη Γενική Συνέλευση ήδη εφαρμόζεται πρόγραμμα αναδιοργάνωσης του Ναυπηγείου που εκτιμάται ότι θα επιφέρει μείωση του κόστους λειτουργίας, γεγονός που θα έχει αντίκτυπο στα αποτελέσματα της τρέχουσας χρήσης. Στην περίπτωση άρσης της αναστολής οι μετοχές της εκδότριας παραμένουν στην επιτήρηση για ένα μήνα και στην συνέχεια μεταφέρονται στην κατηγορία Μεσαίας και Μικρής Κεφαλαιοποίησης (Κανονισμός ΧΑΑ - ΦΕΚ 657B - 25.5.2006). Η μεταφορά στην κατηγορία της Μεσαίας και Μικρής Κεφαλαιοποίησης εκτελέστηκε στις 06/09/2006.<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Πηγή: Εφημερίδα Χρηματιστήριο, σελ. 26, 02/01/2007

1.12 Χρηματιστηριακά Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ομίλου ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε.  
ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ 2003-2005:

Με την μέθοδο ολικής ενοποίησης περιλαμβάνονται τα οικονομικά στοιχεία της μητρικής εταιρείας ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, της θυγατρικής κατά 70% εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. και της θυγατρικής κατά 100% εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.. Τα οικονομικά στοιχεία της ΝΕΩΡΙΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΤΥΠΗΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε. δεν περιλαμβάνονται, γιατί δεν επηρεάζουν τα οικονομικά μεγέθη της ολικής ενοποίησης. Οι οικονομικές καταστάσεις προβλέπονται από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (Δ.Π.Χ.Π.)

ΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	31/12/2005	31/12/2004	31/12/2003
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	65.548.320	71.033.490	47.471.107
ΓΗΠΕΔΑ - ΟΙΚΟΠΕΔΑ	0	0	2.277.100
ΚΤΙΡΙΑ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	13.657.690	12.290.550	15.913.800
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	0	0	21.099.062
ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ.-ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣ	0	0	1.501.183
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΦΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	0	0	12.078.713
ΑΠΟΣΒ. ΚΤΙΡΙΩΝ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	0	0	3.859.713
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝ. ΕΞΟΠΛ.	0	0	7.310.066
ΑΠΟΣΒ. ΔΑΠΑΝ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.-ΑΣΩΜ.ΑΚΙ	0	0	908.935
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	5.740	1.350	44.186
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	51.884.890	58.741.590	18.714.490
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	10.727.360	14.109.440	23.094.070
ΕΤΟΙΜΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	10.727.360	14.109.440	0
ΗΜΙΚΑΤΕΡΓ. ΠΡΟΙΟΝΤΑ	0	0	20.036.154
ΥΛΕΣ & ΥΛΙΚΑ	0	0	3.057.916
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	3.641.710	207.070	13.171.618
ΑΠΑΙΤ. ΠΕΛΑΤΩΝ-ΓΡΑΜΜ.ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ	0	0	7.798.673
ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	3.641.710	207.070	5.372.945
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	45.800	21.970	1.105.240
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>79.963.190</b>	<b>85.371.970</b>	<b>84.842.036</b>

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
31/12/2005	31/12/2004	31/12/2003	
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	59.924.450	72.734.930	35.027.301
ΜΕΤΟΧΙΚΟ-ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	18.771.100	18.771.100	18.771.099
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	54.056.170	56.006.400	16.256.202
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ-ΣΥΣΣΩΦΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙ	12.902.820-	2.042.570-	0
ΜΕΣΟ.& ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ.& ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	6.338.810	7.306.330	1.899.234
ΜΕΣΟΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	6.239.140	7.219.340	1.810.892
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	99.670	86.990	88.341
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	13.699.930	5.330.710	47.915.501
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ.-ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙ	3.550.250	3.550.000	19.790.381
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ-ΠΡΟΜ/ΤΕΣ-ΠΙΣΤΩΤΕ	599.050	256.560	6.725.081
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ-ΕΤΑΙΡΩΝ	0	0	62.767
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	9.550.630	1.524.150	21.337.273
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>79.963.190</b>	<b>85.371.970</b>	<b>84.842.036</b>

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
31/12/2005	31/12/2004	31/12/2003	
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	4.589.940	5.094.240	47.235.234
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	4.145.160	4.876.650	53.235.656
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	444.780	217.590	6.000.422-
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	26.870	867.210	5.419.197
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	275.550	472.260	708.271
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	992.980	2.853.070	6.108.412
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	796.880-	2.240.530-	7.397.909-
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	0	0	11.432.951
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	12.432.630	0	467.108
ΑΠΟΣΒ. ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ	0	0	2.646.804
ΑΠΟΣΒ. ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤ	0	0	2.646.804
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	13.229.510-	2.240.530-	3.567.934
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	232.630	0	0

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΤΑ ΠΟΣΑ ΣΕ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	30/09/2005	30/09/2004
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	69.616.290	76.006.740
ΚΤΙΡΙΑ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	69.616.290	76.006.740
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	18.329.970	14.109.440
ΕΤΟΙΜΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	18.329.970	14.109.440
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	5.904.470	205.180
ΑΠΑΙΤ. ΠΕΛΑΤΩΝ-ΓΡΑΜΜ.ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ	5.904.470	205.180
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	59.670	23.860
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>93.910.400</b>	<b>90.345.220</b>

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
30/09/2005	30/09/2004	
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	76.525.880	77.708.190
ΜΕΤΟΧΙΚΟ-ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	18.771.100	18.771.100
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	58.880.090	61.311.800
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ-ΣΥΣΣΩΦΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙ	1.125.310-	2.374.710-
ΜΕΣΟ.& ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ.& ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	6.761.300	7.306.340
ΜΕΣΟΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	6.761.300	7.306.340
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	10.623.220	5.330.690
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ.-ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙ	3.550.000	3.550.000
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	7.073.220	1.780.690
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>93.910.400</b>	<b>90.345.220</b>

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
30/09/2005	30/09/2004	
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	218.530	36.603.400
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	144.020	38.329.510
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	74.510	1.726.110-
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	162.820	318.610
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	762.700	4.627.800

ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (κωδ. 214201)					
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	2004	03-04%	2003	02-03%	2002
1 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-6,92		10,19	-56,90	23,64
2 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(2) %	-5,05		11,58	-53,12	24,70
3 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-6,42		9,66	-58,38	23,21
4 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	4,27		0,00		11,42
5 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	-37,63		-14,05		1,89
6 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(2) %	-29,71		8,12	-35,14	12,52
7 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(1) %	-37,76		6,78	-42,40	11,77
8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦ. Χ	0,17	-88,11	1,43	-27,41	1,97
9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦ. Χ	0,18	-88,00	1,50	-25,37	2,01
10 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ :1	3,55	175,19	1,29	14,16	1,13
11 ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,24	-83,10	1,42	5,19	1,35
12 ΚΑΛΥΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚ. ΔΑΠΑΝΩΝ(2) :1	0,00		6,04	-63,59	16,59
13 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,93	-2,11	0,95	-3,06	0,98
14 ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,07	-91,03	0,78	6,85	0,73
15 ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,02	-89,47	0,19	-9,52	0,21
16 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	-4.958,00		-10.545,00		-11.076,00
17 ΑΠΑΣΧΟΛ.ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	34.904,00	-5,48	36.927,00	18,49	31.164,00
18 Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣ.ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΗΜ.	6,00	-90,00	60,00	114,29	28,00
19 Μ.Ο. ΠΡΟΘ.ΕΞΟΦΛ.ΠΡΟΜΗΘ. & ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΗΜ.	35,00	-23,91	46,00	119,05	21,00
20 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΗΜ.	11,00	-93,04	158,00	17,91	134,00
(1)=ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔ.(2)=ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΠΡΟ Φ.ΕΙΣ.					
ICAP Α.Ε.					

Τελευταία ενημέρωση : ICAP 16/6/2006

### 1.13 Παρατηρήσεις για τον Όμιλο και την Χρηματιστηριακή του Πορεία

Λόγοι Δημιουργίας Ομίλου:

Ο Όμιλος κρίνοντας ότι η δραστηριότητα της εταιρίας δεν παρουσίαζε συνοχή και πληρότητα, με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος για το επενδυτικό κοινό, ζήτησε την εξαγορά συνδεδεμένων κατά την έννοια του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920 εταιρειών από την απορρόφηση συγκεκριμένων εταιριών ή κλάδων των συνδεδεμένων κατά τα άνω με την εταιρία, για τη προστασία του συμφέροντος του επενδυτικού της κοινού.



## 1.14 Οικονομικά Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών

ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (Κωδ. 214201)

ΕΝΟΠ/ΝΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΛΑΔΟΥ σε EUR Συμμετοχικές Εταιρίες	2004	03-04%	2003	02-03%	2002
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	7.466.230.446,00	-3,56	7.741.511.071,00	2,78	7.531.786.022,00
ΓΗΠΕΔΑ - ΟΙΚΟΠΕΔΑ	168.827.228,00	8,14	156.125.390,00	21,48	128.518.024,00
ΚΤΙΡΙΑ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	199.277.711,00	-40,49	334.884.527,00	-3,74	347.894.600,00
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	158.888,00	-99,35	24.544.026,00	-38,82	40.118.774,00
ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ. -ΔΑΠ. ΠΟΛ. ΑΠΟΣΒ.	405.970.783,00	-6,89	436.029.843,00	-21,43	554.978.942,00
ΜΕΙΟΝ ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	448.001.307,00	11,44	402.024.863,00	12,50	357.341.290,00
ΑΠΟΣΒ. ΚΤΙΡΙΩΝ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	70.373.685,00	-27,33	96.835.800,00	8,88	88.934.117,00
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝ. ΕΞΟΠΛ.	157.259,00	-98,28	9.153.981,00	-50,08	18.336.553,00
ΑΠΟΣΒ. ΔΑΠΑΝ. ΠΟΛ. ΑΠΟΣΒ. -ΑΣΩΜ. ΑΚΙΝ.	377.470.359,00	27,51	296.035.093,00	18,38	250.070.612,00
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	83.000.463,00	-1,57	84.327.258,00	32,11	63.832.787,00
ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	7.056.996.688,00	-0,71	7.107.624.900,00	5,24	6.753.784.188,00
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	44.468.590,00	-39,61	73.640.734,00	-3,42	76.245.250,00
ΕΤΟΙΜΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	20.925.484,00	-24,75	27.809.157,00	-1,70	28.289.290,00
ΗΜΙΚΑΤΕΡΓ. ΠΡΟΪΟΝΤΑ	12.320.834,00	-58,88	29.965.777,00	20,47	24.874.683,00
ΥΛΕΣ & ΥΛΙΚΑ	11.222.273,00	-29,27	15.865.804,00	-31,26	23.081.279,00
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	1.312.660.420,00	-18,63	1.613.283.694,00	15,20	1.400.432.173,00
ΑΠΑΙΤ. ΠΕΛΑΤΩΝ-ΓΡΑΜΜ. ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ	380.349.034,00	-15,25	448.803.347,00	16,26	386.041.433,00
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ	753.644.445,00	-15,12	887.887.208,00	1,50	874.755.429,00
ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	178.666.938,00	-35,40	276.593.149,00	98,08	139.635.314,00
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	700.396.793,00	-12,46	800.104.114,00	161,89	305.513.452,00
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	9.523.756.235,00	-6,89	10.228.539.615,00	9,82	9.313.976.910,00
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	7.777.946.307,00	-0,91	7.849.554.478,00	10,85	7.081.151.234,00
ΜΕΤΟΧΙΚΟ-ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	4.045.001.129,00	-7,04	4.351.413.150,00	13,94	3.818.891.934,00
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	4.733.941.201,00	2,35	4.625.203.480,00	10,48	4.186.384.279,00
ΑΔΙΑΝ. ΚΕΡΔΗ-ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-1.000.996.029,00		-1.127.062.166,00		-924.124.992,00
ΜΕΣΟ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	715.978.709,00	-19,70	891.592.841,00	18,43	752.813.671,00
ΜΕΣΟΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	705.247.266,00	-18,30	863.177.528,00	17,82	732.632.349,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	10.731.445,00	-62,23	28.415.313,00	40,80	20.181.322,00
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1.029.831.222,00	-30,76	1.487.392.294,00	0,50	1.480.012.006,00
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ. -ΔΟΣΕΙΣ Μ. ΔΑΝΕΙΩΝ	465.267.793,00	-46,95	877.056.344,00	-5,51	928.167.911,00
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΤΕΑ-ΠΡΟΜ/ΤΕΣ-ΠΙΣΤΩΤΕΣ	163.807.622,00	-21,87	209.663.315,00	11,42	188.168.171,00
ΜΕΡΙΣΜ. ΠΛΗΡΩΤ. -ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	203.536.817,00	15,55	176.144.800,00	33,47	131.972.900,00
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ-ΕΤΑΙΡΩΝ	79.120.000,00	-23,56	103.502.883,00	-4,43	108.302.613,00
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	118.098.995,00	-2,42	121.024.967,00	-1,92	123.400.418,00
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	9.523.756.235,00	-6,89	10.228.539.615,00	9,82	9.313.976.910,00
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	188.977.530,00	-45,68	347.924.595,00	-13,82	403.724.738,00
ΜΕΙΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	112.095.868,00	-56,48	257.562.725,00	-7,95	279.799.329,00
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	76.919.348,00	-14,41	89.866.572,00	-27,19	123.419.098,00
ΠΡΟΜΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	384.860.509,00	-6,28	410.653.982,00	29,67	316.684.992,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	72.624.847,00	-10,68	81.304.067,00	-11,54	91.908.213,00
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	101.895.785,00	-19,37	126.374.499,00	-16,94	152.151.470,00
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	287.259.223,00	-1,91	292.841.979,00	49,38	196.044.399,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	80.438.741,00	-65,90	235.886.972,00	301,29	58.782.735,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	216.271.420,00	2,00	212.037.198,00	-51,11	433.717.072,00
ΑΠΟΣΒ. ΕΚΤΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	60.038.443,00	19,36	50.298.468,00	-10,99	56.509.718,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ	88.456.364,00	-5,85	93.951.497,00	-10,73	105.241.564,00
ΑΠΟΣΒ. ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	28.417.917,00	-34,90	43.653.028,00	-10,42	48.731.842,00
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	91.388.092,00	-65,69	266.393.291,00		-235.399.648,00
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ	191.907.251,00	14,92	166.992.684,00	75,42	95.197.058,00
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	28.089.623,00	5,42	26.645.623,00	18,27	22.529.422,00
ΔΕΙΓΜΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	327		362		331
ICAP Α.Ε.					

ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (Κωδ. 214201)

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΚΛΑΔΟΥ Συμμετοχικές Εταιρίες	2004	03-04%	2003	02-03%	2002
1 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	1,17	-65,49	3,39		-3,32
2 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ. ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(2) %	1,93	-51,51	3,98		-1,83
3 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ. ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	1,08	-64,59	3,05		-3,00
4 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	40,70	57,57	25,83	-15,51	30,57
5 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	50,06	29,69	38,60	41,86	27,21
6 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(2) %	28,58	-37,65	45,84		-19,92
7 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(1) %	15,93	-54,64	35,12		-32,68
8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΑΣΧ. ΚΕΦ. Χ	0,07	-22,22	0,09	0,00	0,09
9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦ. Χ	0,07	-30,00	0,10	0,00	0,10
10 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ. ΠΑΓΙΑ :1	26,04	63,67	15,91	45,03	10,97
11 ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,22	-26,67	0,30	-6,25	0,32
12 ΚΑΛΥΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚ. ΔΑΠΑΝΩΝ(2) :1	2,26	-47,20	4,28		0,00
13 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΑΣΧ. ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,92	2,22	0,90	0,00	0,90
14 ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	2,00	19,76	1,67	39,17	1,20
15 ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	1,78	23,61	1,44	35,85	1,06
16 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	1.027.695,00	2,81	999.636,00	230,81	302.179,00
17 ΑΠΑΣΧΟΛ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	8.493.925,00	-2,83	8.741.147,00	11,58	7.833.965,00
18 Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣ. ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΗΜ.	735,00	56,05	471,00	34,96	349,00
19 Μ.Ο. ΠΡΟΘ. ΕΞΩΦΛ. ΠΡΟΜΗΘ. & ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΗΜ.	533,00	79,46	297,00	21,22	245,00
20 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΗΜ.	145,00	39,42	104,00	5,05	99,00

ΔΕΙΓΜΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

327

362

331

ICAP Α.Ε.

## 2. Ναυπηγεία Ελευσίνας<sup>34</sup>

### 2.1 Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες:

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας ιδρύθηκαν από τον εφοπλιστή και τραπεζίτη Στρατή Ανδρεάδη το έτος 1968, πρόεδρο της Εμπορικής Τράπεζας, της οποίας ήταν θυγατρική της εταιρεία. Το έτος 1975 περιήλθε μαζί με την εμπορική τράπεζα στο δημόσιο και παρέμεινε υπό τον έλεγχο του μέχρι το 1989. Ακολούθως, το έτος 1992, η επιχείρηση πωλήθηκε στον Όμιλο Περατικού έναντι του ποσού 58,4 εκ. δολ., ο οποίος όμως τρία χρόνια αργότερα τον Αύγουστο του 1995 αποχώρησε. Το Σεπτέμβριο του 1995, η εταιρεία ετέθη σε καθεστώς εκκαθάρισης. Το Μάιο του 1996 προκηρύχθηκε ο δεύτερος κατά σειρά διαγωνισμός για την πώληση του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης (ο πρώτος κηρύχθηκε άγονος) της υπό ειδικής εκκαθάρισης παλαιάς εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.» και στις 20 Ιουνίου 1997 υπογράφηκε η συμφωνία πώλησης των ναυπηγείων Ελευσίνας στον Όμιλο Ταβουλάρη, ο οποίος ήταν ο μόνος υποψήφιος αγοραστής στον διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό που διεξήχθη, οπότε και μεταβιβάστηκε στην εταιρεία

Συγκεκριμένα, την 20.6.1997, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 24553 Σύμβαση Μεταβίβασης Ενεργητικού Ναυπηγείων Ελευσίνας – Σ.Μ.Ε.Ν.Ε.), μεταβιβάστηκε στην εταιρεία ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. το σύνολο του Ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας «Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε.». Η πιο πάνω Σύμβαση κυρώθηκε με το Νόμο 2528/1997 (ΦΕΚ 216Α' /21.10.1997). Οι αγοραστές δεσμεύτηκαν να λειτουργήσουν το ναυπηγείο για 50 χρόνια τουλάχιστον, να πραγματοποιήσουν επενδύσεις ύψους 6,670 δις. δρχ. σε διάρκεια πέντε ετών και να επαναπροσλάβουν 620 εργαζομένους με προοπτική να αυξηθούν σε 750. Το συνολικό τίμημα για την πώληση και μεταβίβαση του Ενεργητικού της υπό εκκαθάριση εταιρείας ανήλθε σε Δρχ. 30.000.000.000 (€ 88.041.085,84), ενώ η αποπληρωμή του ορίστηκε να γίνει σε δεκαπέντε (15) άτοκες ετήσιες δόσεις. Έως τον Ιανουάριο του 2006 η ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. είχε αποπληρώσει ποσό Ευρώ 26.477.623, έχοντας εκπληρώσει στο ακέραιο τις έως την 31.12.2005 συμβατικές της υποχρεώσεις. Επιπλέον αυτού έχει προεξοφλήσει μέρος της δόσης που είναι να καταβληθεί το 2010 κατά Ευρώ 3.340.000.

Οι «Ναυπηγικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.» με το διακριτικό τίτλο «Ναυπηγεία Ελευσίνας» (στη συνέχεια ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. ή ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ) συστάθηκε τον Απρίλιο του 1997 (ΦΕΚ 1661/21.4.1997).

---

<sup>34</sup> Πηγή: ICAP 2000 - 2006, Ναυτεμπορική 2000 - 2006, ΧΑΑ 2000 – 2006 και Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003 - 5 Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.

Η ΝΑ.ΒΙ.Ε.Ε. έχει ως έδρα το Δήμο Ελευσίνας Αττικής και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής με Α.Μ.Α.Ε. 37923/03/Β/97/11.

Μετά την συγχώνευση με απορρόφηση της εταιρείας ΤΙΑΜΑ Α.Ε., από την ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, έγινε μέτοχος κατά 70% της εταιρείας «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.».

Ο κλάδος οικονομικής δραστηριότητας, σύμφωνα με την ανάλυση της ΕΣΥΕ (ΣΤΑΚΟΔ 91), στον οποίο υπάγεται η κύρια δραστηριότητα της εταιρείας είναι η «Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών εκτός σκαφών αναψυχής και αθλητικών σκαφών» (Κ 351.1).

## 2.2 Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

Το Διοικητικό Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 1 του κωδικοποιημένου Καταστατικού της, μπορεί να αποτελείται από 7 έως 12 μέλη. Τα μέλη του Δ.Σ. εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της εταιρείας και η θητεία τους έχει 3ετή διάρκεια. Το εν ενεργεία Δ.Σ., το οποίο εξελέγη την 24.06.2005 από την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων της εταιρείας, αποτελείται από:

1. Πρόεδρος: Νικόλαος Ταβουλάρης του Στυλιανού Οικονομολόγος.
2. Αντιπρόεδρος: Ιωάννης - Στυλιανός Ταβουλάρης του Νικολάου, Οικονομολόγος.
3. Διευθύνων Σύμβουλος: Αθανάσιος Αθανασιάδης του Δημητρίου, Οικονομολόγος.
4. Εντεταλμένος Σύμβουλος: Γεώργιος Κοκκάλας του Κωνσταντίνου, Ναυπηγός, Μηχανολόγος Μηχανικός.
5. Μέλος: Αθανάσιος (Φοίβος) Καλύβας του Γεωργίου, Μηχανολόγος - Μηχανικός, Οικονομολόγος.
6. Μέλος: Σταύρος Κομνόπουλος του Παναγιώτη, Εμπορικός Αντιπρόσωπος.
7. Μέλος: Στέφανος Νικηφοράκης του Νικολάου, Δικηγόρος.
8. Μέλος: Νικόλαος Ανδριτσάκης του Παναγιώτη, Οικονομολόγος.

Το πιο πάνω Δ.Σ. συγκροτήθηκε σε Σώμα με το από 24.6.2005 Πρακτικό του (ΦΕΚ 8341/28.7.2005). Η θητεία του λήγει την 24.6.2008, με δυνατότητα παράτασης έως την πρώτη, μετά τη λήξη της θητείας του, σύνοδο της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της εταιρείας.

### 2.3 Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου

- Αρχικά το μετοχικό κεφάλαιο (Μ.Κ.) της εταιρείας ορίστηκε σε δραχμές 1.000.000.000, διαιρούμενο σε 200.000 ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 5.000 δρχ. η κάθε μία. Ύστερα από διαδοχικές αυξήσεις το Μ.Κ. ανήλθε ευρώ 14.592.000 διαιρεμένο σε 608.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 24 € η κάθε μία.
- Με την από 15.4.2002 απόφαση της Γ.Σ. το Μ.Κ. αυξήθηκε κατά 5.640.000 € με την έκδοση 235.000 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας 24 ευρώ η μία.
- Με την από 23.04.2003 απόφαση της Γ.Σ. το Μ.Κ. αυξήθηκε κατά 5.880.000 € με την έκδοση 245.000 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών ονομαστικής αξίας 24 € η μία.

Έτσι το Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε 26.112.000 € διαιρούμενο σε 1.088.000 κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστικής αξίας 24 € εκάστη.

**Πίνακας Π.10:** Βασική Μετοχική Σύνθεση Εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ  
(31.12.2005)

Επωνυμία	Μετοχές	Ποσοστό %
ΝΕΩΡΙΟΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ	761.600	70,0
GLOBAL TRUST (CYPRUS LIMITED)	152.320	14,0
Αθανασιάδης Αθανάσιος	10.880	1,0
Κοκκάλας Γεώργιος	27.200	2,5
Κοκκάλα Μαρία	27.200	2,5
Παπανδρέου Αναστάσιος του Παναγιώτη	21.760	2,0
Κωστούρος Παναγιώτης	21.760	2,0
Ταβουλάρης Ιωάννης-Στυλιανός	10.880	1,0
Κοκκάλας Κωνσταντίνος	10.880	1,0
Καλύβας Αθανάσιος	10.880	1,0
Καλλιγέρης Δημήτριος	10.880	1,0
Αθανασιάδη Ελένη	21.760	2,0
<b>Σύνολο</b>	<b>1.088.000</b>	<b>100,00</b>

#### 2.4 Παραγωγική Δυναμικότητα Ναυπηγείου Ελευσίνας

Το ναυπηγείο που βρίσκεται στον κόλπο της Ελευσίνας καταλαμβάνει έκταση 250.000 τ.μ.. Οι βιομηχανικές του εγκαταστάσεις καλύπτουν στεγασμένους χώρους έκτασης 37.800 τ.μ., οι αποθηκευτικοί του χώροι 9.800 τ.μ. και τα κτίρια διοικητικών υπηρεσιών 9.800 τ.μ. Διαθέτει επιπλέον δίκτυα για την τροφοδοσία των πλοίων με ηλεκτρικό ρεύμα 380 V και 450 V, νερού, οξυγόνου, πεπιεσμένου αέρα, προπανίου, τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες κλπ.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας από το 1999 έχουν πιστοποιηθεί κατά ISO 9002:1994 για το Σύστημα Διασφάλισης Ποιότητάς τους από το Lloyds Register Quality Assurance. Τον Ιούλιο του 2002 έγινε ανανέωση του πιστοποιητικού κατά ISO 9002:1994. Επίσης ολοκληρώθηκε η διαδικασία αναβάθμισης του Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας κατά ISO 9001:2000 και AQAP 110.

Τομέας Δραστηριότητας	Παραγωγική Δυναμικότητα
-	Μέχρι 2 πλοία μέγιστου πλάτους ενός εκάστου 24m (μήκους μέχρι 200m) στη ναυπηγική κλίνη ταυτόχρονα.
Νέες κατασκευές πλοίων	- Κατασκευές πλοίων μήκους έως 90μ. σε στεγασμένο υπόστεγο στην ξηρά. - Παραδόσεις πλοίων σε χρόνους από 18 μήνες έως 36 μήνες το πρώτο πλοίο, ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθός του και στη συνέχεια ένα πλοίο ανά 6 μήνες.
Επισκευές πλοίων	- 3 τουλάχιστον πλοία ταυτόχρονα στις πλωτές δεξαμενές μεγέθους μέχρι 120.000 DWT (το μεγαλύτερο). - 7 έως 10 πλοία, ανάλογα με το μέγεθός τους, στις προβλήτες
Βιομηχανικά έργα	- Ειδικά για την κατασκευή των φορταμαζών και με τις υφιστάμενες παραγωγικές εγκαταστάσεις μπορούν να κατασκευαστούν 10 έως 12 φορτάμαζες το μήνα.

Η παραγωγική δυναμικότητα της ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ανά τομέα δραστηριότητας παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Στις κύριες εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Ελευσίνας, περιλαμβάνονται:

- 3 πλωτές δεξαμενές. Οι δεξαμενές υποστηρίζονται με γερανούς δυναμικότητας 5-20 τόνων.
- Ναυπηγική κλίνη μήκους 200 και πλάτος 55 μέτρων (μεγαλύτερη της Χώρας), που μπορούν να κατασκευαστούν πλοία των 100.000 τόνων. Η κλίνη υποστηρίζεται από γερανογέφυρα ανυψωτικής ικανότητας 400 τόνων (μεγαλύτερη της Χώρας).
- Ελασματοουργείο 6.600 τετραγωνικών μέτρων, εξοπλισμένο με εργαλειομηχανές της νεώτερης τεχνολογίας.
- Νέο υπόστεγο για κατασκευές και επισκευές πολεμικών ή άλλων πλοίων μεγέθους έως 120.000 DWT ή πλοίων έως το μέγεθος Κορβέτας.

- Προβλήτες συνολικού μήκους άνω των 1.000μ. για τον ταυτόχρονο ελλιμενισμό 7 έως 10 πλοίων, ανάλογα με το μέγεθος τους.

**Πίνακας Π.11:** Χαρακτηριστικά Πλωτών Δεξαμενών Ναυπηγείων Ελευσίνας

	Πλωτή Δεξαμενή No1	Πλωτή Δεξαμενή No2	Πλωτή Δεξαμενή No3
Ονομαστική Χωρητικότητα	22.000 DWT	70.000 DWT	120.000 DWT
Ανυψωτική Ικανότητα	8.500 Τόνους	20,000 Τόνους	33,000 Τόνους
Ολικό Μήκος Π/Δ	162	227	252
Μέγιστο Μήκος Πλοίου	164	230	276
Καθαρό Πλάτος Π/Δ	24	35	41
Μέγιστο Πλάτος Πλοίου	228,8	32,2	40
Γερανοί	2χ6τ	2χ20τ.	2χ12τ.

## 2.5 Σημαντικές Ναυπηγοεπισκευαστικές Δραστηριότητες

Η εταιρεία στις εγκαταστάσεις της στην Ελευσίνα μπορεί να κατασκευάσει πλοία μήκους έως 200 μ., περίπου δηλαδή όσο είναι και το μήκος της ναυπηγικής κλίνης που διαθέτει. Από το 1997 έως και το τέλος του 2005 η εταιρία δεν είχε αναλάβει την κατασκευή εμπορικών πλοίων, λόγω του ανταγωνισμού από χώρες με εξαιρετικά χαμηλό κόστος εργασίας. Προκειμένου να καταστεί ανταγωνιστική στο νέο περιβάλλον η εταιρία ξεκίνησε ένα μεγάλο πρόγραμμα επενδύσεων σε νέες εγκαταστάσεις, μηχανήματα και εξοπλισμό.

### Νέες κατασκευές πλοίων:

#### I. Γενικά:

-Το 2002 τα Ναυπηγεία Ελευσίνας (NBEE) ανέλαβαν την επισκευή της Τριήρους άνευ κόστους. Στα πλαίσια της επισκευής αντικαταστάθηκε το σύνολο της ξυλείας των υφάλων του πλοίου και προστέθηκαν ενισχύσεις ώστε να αυξηθεί η ακαμψία του. Η Τριήρης κατελκύστηκε την 14 Μαΐου του 2004



-Στις αρχές του 2006, η HELLENIC SEAWAYS A.N.E. ανακοίνωσε την υπογραφή σύμβασης ναυπήγησης ενός Επιβατηγού-Οχηματαγωγού πλοίου, υψηλών προδιαγραφών, με τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και την Τεχνική εταιρεία MAPENKO. Τα χαρακτηριστικά του υπό ναυπήγηση πλοίου που παραδοθεί τον Ιούνιο του 2007 είναι τα εξής: Μήκος: 141 μέτρα, Πλάτος: 21 μέτρα, Χωρητικότητα: 1.800 επιβατών και 418 Ι.Χ. οχημάτων, Υπηρεσιακή ταχύτητα : 26,2 κόμβοι.

## II. Πολεμικό Ναυτικό<sup>35</sup>:

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας έχουν αναλάβει την κατασκευή πολλών μικρών πολεμικών πλοίων, όπως για παράδειγμα περιπολικά. Το κατασκευαστικό έργο των Ναυπηγείων Ελευσίνας έως το 2005 για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού είχε ως εξής:

-Το 2001 τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ολοκλήρωσαν την παράδοση στο Πολεμικό Ναυτικό πέντε Αρματαγωγών Πλοίων, τύπου ΙΑΣΩΝ. Τα Α/Γ αυτού του τύπου είχαν σχεδιασθεί στην Ελλάδα από το ΓΕΝ σε συνεργασία με το ΕΜΠ και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας:

Α/Γ ΧΙΟΣ (L 173) :Καθελκύστηκε στις 16/12/1988

Α/Γ ΣΑΜΟΣ (L 174) :Καθελκύστηκε στις 29/09/1987

Α/Γ ΙΚΑΡΙΑ (L 175) :Καθελκύστηκε στις 22/10/1998

Α/Γ ΛΕΣΒΟΣ (L 176) :Καθελκύστηκε στις 05/07/1990

Α/Γ ΡΟΔΟΣ (L 177) :Καθελκύστηκε στις 06/10/1999

-Το 2003 παραδόθηκε στο Π.Ν. ένα πλοίο Πετρελαιοφόρο και Γενικής Υποστήριξης Στόλου, προϋπολογισμού 14 δις. Δρχ., τύπου Etna ΠΓΥ Προμηθεύς A-374 σχεδίασης του Ιταλικού Ναυπηγείου “Fincantieri” με βάση τα σχέδια του πλοίου υποστηρίξεως ETNA του Ιταλικού Ναυτικού και με την άδεια, την τεχνογνωσία και σε συνεργασία μαζί τους.

-Μέσα στο 2005 έγινε και η παράδοση της πρώτης από 5 (3+2) συνολικά πυραυλάκατων συνολικού προϋπολογισμού 850 εκατομμυρίων ευρώ, που κατασκευάζονται για λογαριασμό του Π.Ν. σε συνεργασία (άδεια και τεχνογνωσία) με τα αγγλικά Ναυπηγεία «Vosper Thornycroft».

Η δεύτερη πυραυλάκατος παραδόθηκε στο Π.Ν. στις αρχές του 2006, ενώ αναμένεται και η παράδοση της τρίτης μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2006. Οι συμβατικές ημερομηνίες παράδοσης των 2 τελευταίων πυραυλακάτων είναι: 4η ΤΠΚ 27.11.2006 και 5η ΤΠΚ 27.04.2007. Το βασικό συμβατικό τίμημα χωρίς αναπροσαρμογές και κρατήσεις ανέρχεται σε €268.160.554,01.

<sup>35</sup> Πηγή: Στοιχεία Διαδικτύου από Πολεμικό Ναυτικό, Ναυπηγείο Ελευσίνας.



-Μέσα στο 2005 άρχισαν και οι εργασίες για τον εκσυγχρονισμό 4 παλαιών πυραυλακάτων τύπου Combattante IIIb (Λάσκος), σε συνεργασία με το Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου, τα οποία έχουν αναλάβει μέρος των εργασιών αυτών. Το Βασικό Συμβατικό Τμήμα χωρίς αναπροσαρμογές και κρατήσεις ανέρχεται σε € 104.614.389,00, και περιλαμβάνει υπεργολαβία της THALES (Ολλανδίας) ποσού € 71.965.038,00.

#### Επισκευές πλοίων:

Ο μέσος όρος επισκευαζόμενων πλοίων είναι 100-150 πλοία. Ο αριθμός των 952 πλοίων που επισκευάστηκαν ανά έτος στα Ναυπηγεία Ελευσίνας από το 1997-2005, φαίνεται παρακάτω:

**Πίνακας Π.12:** Επισκευές Πλοίων 1997-2005 στα Ναυπηγεία Ελευσίνας

Έτος	Αριθμός Πλοίων
1997-1998	145
1999	120
2000	139
2001	138
2002	102
2003	118
2004	89
2005	101

Πηγή: Οικονομική Διεύθυνση Ναυπηγείων Ελευσίνας

#### Βιομηχανικές κατασκευές:

Η σύμβαση που υπογράφηκε με τον ΟΣΕ περιλάμβανε την κατασκευή 1260 φορτηγών βαγονιών διαφόρων τύπων. Μέσα στα πλαίσια της βιομηχανικής δραστηριότητας του ναυπηγείου δημιουργήθηκε μία εξειδικευμένη μονάδα κατασκευής τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού η οποία θεωρείται ανταγωνιστική σε διεθνές επίπεδο. Για την ολοκλήρωση των έργων που αναλαμβάνει η εταιρεία διαθέτει τρεις γραμμές παραγωγής, ενώ το προσωπικό της χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη ευελιξία έτσι ώστε να είναι δυνατή σε μεγάλο βαθμό και σε περιόδους αιχμής, η κάλυψη των δημιουργουμένων αναγκών από το υπάρχον προσωπικό της.

Στα Ναυπηγεία Ελευσίνας εντός του 2000 ολοκληρώθηκε η κατασκευή 58 ανατρεπόμενων φορταμαξών για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) με γερμανική τεχνογνωσία, ενώ μέσα στο 2004 ολοκληρώθηκε με επιτυχία η κατασκευή και παράδοση 400 φορταμαξών διαφόρων τύπων.

## 2.6 Εργατικό δυναμικό

Τα ναυπηγεία Ελευσίνας απασχολούν 750 άτομα προσωπικό με σύμβαση αορίστου χρόνου. Τα ναυπηγεία, το έτος 1974, απασχολούσαν 3.500 εργαζόμενους, ενώ το έτος 1992, ο αντίστοιχος αριθμός μειώθηκε σε 1800 και σήμερα, απασχολούνται -σε ημερήσια βάση- περί των 1000 εργαζομένων, εκ των οποίων οι 750 είναι μόνιμοι και οι 250 με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου ανάλογα με τον όγκο των εργασιών. Η μείωση από τους 1800 μόνιμους εργαζόμενους στους 750 πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ενώ ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων αποχώρησε μετά την μεταβίβαση της ιδιοκτησίας της εταιρείας στον όμιλο Ταβουλάρη, με συνοδευτικά μέτρα κοινωνικής προστασίας τριών κατηγοριών: Οικειοθελείς αποχωρήσεις με κίνητρα, πρόωρες συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις σε εταιρείες του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Από τα τέλη του έτους 1997, το ναυπηγείο λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα, ενώ προσφέρει απασχόληση σε περίπου 1500- 1700 άτομα. Τα άτομα αυτά απαρτίζονται από απασχολούμενους με σύμβαση αορίστου χρόνου, καθώς επίσης και από εργαζομένους με συμβάσεις έργου και ορισμένου χρόνου, όπως και οι εργατοτεχνίτες υπεργολάβων.

## 2.7 Οικονομικά Στοιχεία Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Ελευσίνας Α.Ε.

### Στοιχεία Επικοινωνίας:

ΑΦΜ: 094457638  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Ελευσίνα, Θέση Μακρυνά Άμμος  
Τ.Κ 19200  
ΠΟΛΗ: Ελευσίνα  
ΝΟΜΟΣ: Αττική  
ΤΗΛ.: 2105535111  
FAX: 2105546016  
E-MAIL: [sm@mail.elefsis-cparts.gr](mailto:sm@mail.elefsis-cparts.gr)  
ΚΛΑΔΟΣ: Βιομηχανία (Μεταφορικά Μέσα - Ναυπηγεία)  
ΙΔΡΥΣΗ: 1997  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ: Αθανάσιος Αθανασιάδης. Διευθύνων Σύμβουλος  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: 902 (2005)  
ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 26.112.000,00 €(2004)  
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ: 36.396.331,00 €(2004)  
ΠΩΛΗΣΕΙΣ: 135.941.789,00 €(2004)  
ΧΑΑ: -

<u>Δείκτης Πιστοληπτικής Ικανότητας:</u>	2004	2003	2002
ΕΤΑΙΡΙΑ	(BB)	(BB)	(A)
ΚΛΑΔΟΣ	(E)	(E)	(E)

A: Η διαβάθμιση A υποδηλώνει ιδιαίτερα χαμηλό πιστωτικό κίνδυνο και αποδίδεται σε επιχειρήσεις με ιδιαίτερα καλή πιστοληπτική ικανότητα.

BB: Η διαβάθμιση BB υποδηλώνει πολύ χαμηλό πιστωτικό κίνδυνο και αποδίδεται σε επιχειρήσεις με πολύ καλή πιστοληπτική ικανότητα.

E: Η διαβάθμιση E υποδηλώνει αυξημένο πιστωτικό κίνδυνο και αποδίδεται σε επιχειρήσεις με χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα.

Κύρια Δραστηριότητα:

Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών κάθε είδους, εκτός των σκαφών αναψυχής και των αθλητικών σκαφών.

Περιγραφή Προϊόντος:

	N	B	C	S	I	E	R
Κατασκευή μεταλλικών σκελετών	*						
Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, εκτός σκαφών αναψ.-αθλ.	*						
Κατασκευή ατμαμαζών και τροχαίου υλικού (τραμ)	*						
Κατασκευές μεταλλικές βαρέος τύπου		*					
Σκαφών μεταλλικές κατασκευές		*				*	
Σκάφη μεταλλικά		*				*	
Σκαφών μηχανολογικές εργασίες		*				*	
Σκαφών σωληνουργικές εργασίες		*				*	
Σιδηροδρομικά βαγόνια		*					

[N:NACE, B:ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, C:ΕΜΠΟΡΙΟ, S:ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, I:ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ, E:ΕΞΑΓΩΓΕΣ, R:ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ]

## 2.8 Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ναυπηγείων Ελευσίνας 2002-2004:

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (Κωδ. 226353)

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ σε EUR	2004	03-04%	2003	02-03%	2002
	1/1/04-31/12/04		1/1/03-31/12/03		1/1/02-31/12/02
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>					
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	93.569.843,00	14,05	82.043.033,00	-3,08	84.649.476,00
ΓΗΠΕΔΑ - ΟΙΚΟΠΕΔΑ	25.445.960,00	45,00	17.548.938,00	0,00	17.548.938,00
ΚΤΙΡΙΑ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	79.265.581,00	24,78	63.523.152,00	-0,44	63.804.712,00
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	53.115.282,00	4,66	50.752.010,00	9,98	46.145.127,00
ΑΣΣΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ.-ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	7.603.275,00	2,53	7.415.948,00	2,12	7.262.205,00
ΜΕΣΩΝ ΣΥΣΣΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	71.967.748,00	25,59	57.305.372,00	14,11	50.219.863,00
ΑΠΟΣΒ. ΚΤΙΡΙΩΝ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	35.813.797,00	40,77	25.441.624,00	14,88	22.146.443,00
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝ. ΕΞΟΠΛ.	28.608.625,00	16,63	24.528.713,00	17,62	20.854.700,00
ΑΠΟΣΒ.ΔΑΠΑΝ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.-ΑΣΣΜ.ΑΚΙΝ.	7.545.326,00	2,87	7.335.035,00	1,61	7.218.719,00
ΜΑΚΡΟΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	107.494,00	-0,80	108.356,00	0,00	108.356,00
ΑΠΟΣΒΜΑΤΑ	9.917.705,00	-67,78	30.777.003,00	-10,24	34.287.209,00
ΕΤΟΣΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ	0,00		0,00		3.498.233,00
ΗΜΙΚΑΤΕΡΓ. ΠΡΟΪΟΝΤΑ	494.595,00	-86,91	3.777.667,00	218,33	1.186.711,00
ΥΛΙΚΑ & ΥΔΙΚΑ	9.423.110,00	-65,10	26.999.336,00	-8,79	29.602.265,00
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	98.158.431,00	1,50	96.711.054,00	17,44	82.351.850,00
ΑΠΑΙΤ. ΠΕΛΑΤΩΝ-ΓΡΑΜΜ.ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ	20.914.312,00	-6,02	22.253.324,00	35,08	16.474.638,00
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ	0,00		129.860,00	21,95	106.490,00
ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	77.244.118,00	3,92	74.327.869,00	13,01	65.770.722,00
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	2.201.934,00	12,81	1.951.820,00	-90,35	20.222.314,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>203.847.913,00</b>	<b>-3,61</b>	<b>211.482.909,00</b>	<b>-4,53</b>	<b>221.510.850,00</b>
<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>					
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	36.396.331,00	60,25	22.711.833,00	-32,52	33.654.983,00
ΜΕΤΟΧΙΚΟ-ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	26.112.000,00	0,00	26.112.000,00	29,06	20.232.000,00
ΑΠΟΣΒΜΑΤΙΚΑ	19.442.158,00	193,28	6.629.233,00	-47,00	12.509.059,00
ΑΔΙΑΜ. ΚΕΡΔΗ-ΣΥΣΣΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-9.157.826,00		-10.029.400,00		913.924,00
ΜΕΣΩ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	66.016.292,00	-4,60	69.200.657,00	-6,73	74.194.368,00
ΜΕΣΩΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	65.947.648,00	-4,41	68.992.196,00	-4,58	72.300.407,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	68.645,00	-67,07	208.461,00	-88,99	1.893.961,00
ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	101.435.290,00	-15,17	119.570.419,00	5,20	113.661.498,00
ΦΕΙΔΙΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ.-ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	31.724.927,00	858,98	3.308.210,00	5,98	3.121.457,00
ΓΡΑΜ. ΠΛΗΡΩΣΤΕΑ-ΠΡΟΜ/ΤΕΣ-ΠΙΣΤΩΤΕΣ	9.072.605,00	-23,54	11.865.259,00	-36,48	18.678.839,00
ΜΕΡΙΣΜ.ΠΛΗΡΩΤ.-ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΝΟΜΗ	0,00		0,00		10.116.000,00
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ-ΕΤΑΙΡΩΝ	63.000,00		0,00		28.137,00
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	60.574.758,00	-41,98	104.396.950,00	27,75	81.717.065,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>203.847.913,00</b>	<b>-3,61</b>	<b>211.482.909,00</b>	<b>-4,53</b>	<b>221.510.850,00</b>
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ</b>					
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	135.941.789,00	-14,58	159.146.986,00	-45,43	291.632.379,00
ΜΕΣΩΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	132.054.783,00	-19,25	163.534.895,00	-34,20	248.515.498,00
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	3.887.006,00		-4.387.909,00		43.116.882,00
ΠΡΟΜΗΘΕΙΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	690.246,00	-4,80	725.042,00	-28,90	1.019.805,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	1.263.215,00	123,57	565.032,00	-64,76	1.603.417,00
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	12.895.930,00	15,72	11.143.959,00	-5,24	11.760.651,00
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΣΘΡΟΙΟ	-9.581.890,00		-15.371.858,00		30.772.618,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1.952.643,00	-75,74	8.049.054,00	424,67	1.534.110,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	1.001.257,00	-72,34	3.620.520,00	-30,69	5.223.506,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ	8.610.136,00	19,21	7.222.944,00	-41,64	12.376.787,00
ΑΠΟΣΒ. ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	8.610.136,00	19,21	7.222.944,00	-41,64	12.376.787,00
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΩΔΗΜΑΤΟΣ	-8.630.503,00		-10.943.324,00		27.083.221,00
ΚΑΘΑΡΑ ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ	0,00		0,00		10.116.000,00
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΩΔΗΜΑΤΟΣ	0,00		0,00		9.318.408,00

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ && ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε. (κωδ. 226353)

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	2004	03-04%	2003	02-03%	2002
1 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-23,71		-48,18		80,47
2 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(2) %	-7,19		-11,29		26,60
3 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-8,43		-11,91		25,11
4 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	2,86		0,00		14,78
5 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	-7,01		-9,62		10,52
6 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(2) %	-5,39		-6,49		9,80
7 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(1) %	-6,32		-6,85		9,25
8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦ. Χ	1,33	-23,56	1,74	-35,79	2,71
9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦ. Χ	3,75	-46,73	7,04	-19,08	8,70
10 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ :1	1,10	-1,79	1,12	-12,50	1,28
11 ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	4,60	-44,65	8,31	48,92	5,58
12 ΚΑΛΥΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΣΙΚ. ΔΑΠΑΝΩΝ(2) :1	0,00		0,00		17,89
13 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,36	44,00	0,25	-19,35	0,31
14 ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	1,09	0,93	1,08	-10,00	1,20
15 ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,23	15,00	0,20	-37,50	0,32
16 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	8.843,00	-10,40	9.869,00	-57,46	23.200,00
17 ΑΠΑΣΧΟΛ.ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	102.413,00	11,43	91.912,00	-14,78	107.849,00
18 Μ.Ο. ΠΡΟΘΕΣ. ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΗΜ.	56,00	9,80	51,00	142,86	21,00
19 Μ.Ο. ΠΡΟΘ. ΕΞΩΦΛ. ΠΡΟΜΗΘ. & ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΗΜ.	25,00	-3,85	26,00	-3,70	27,00
20 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΗΜ.	27,00	-60,87	69,00	38,00	50,00

(1)=ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΩΔ. (2)=ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΠΡΟ Φ.ΕΙΣ.

ΙΣΑΡ Α.Ε.

### 3. Ναυπηγείο Νεώριο Σύρου<sup>36</sup>

Οι μικρομεσαίες μονάδες δραστηριοποιούνται κυρίως στις κατασκευές πολύ μικρού μεγέθους πλοίων (βοηθητικά πλοία, ρυμουλκά, περιπολικά). Παρουσιάζουν εγγενείς αδυναμίες ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας, ενώ η υποδομή τους περιλαμβάνει ιδιόκτητους ιδιωτικούς χώρους ή ενοικιασμένους χώρους και δεξαμενές από τον Ο.Λ.Π. Ο τεχνολογικός εξοπλισμός τους εκσυγχρονίζεται με αργούς ρυθμούς, λόγω των αδυναμιών πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης και επιδότησης κεφαλαιουχικού εξοπλισμού.

Πρόσφατα, η κακή διοίκηση, η έλλειψη μακροχρόνιου σχεδιασμού και η έλλειψη κεφαλαίων οδήγησε σε μείωση του κύκλου εργασιών των ναυπηγείων.

#### 3.1 Ιστορική Αναδρομή



Το Νεώριο Σύρου ιδρύθηκε το έτος 1861 και αποτελεί την μοναδική βαριά βιομηχανία στην νησιωτική Ελλάδα. Η ιστορία του είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις προσπάθειες της Ελλάδας για οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Αποτέλεσε στην ουσία την πρώτη βαριά μεταποιητική βιομηχανία στην Ελλάδα. Αρκεί να σημειωθεί ότι στο ΝΕΩΡΙΟ ναυπηγήθηκε, κατά το τέλος του 19ου αιώνα, το πρώτο στην Ελλάδα μεταλλικό εμπορικό πλοίο, ενώ όλο τον 19ο αιώνα και στις αρχές του 20ου, συναγωνίζονταν τον Πειραιά, το άλλο βιομηχανικό κέντρο της χώρας, στις βαριές κατασκευές.

Η σύγχρονη ιστορία του Νεωρίου ξεκινάει με την εξαγορά του, το 1969 από τους εφοπλιστές Αδελφούς Γουλιανδρή που κατάγονται από τις Κυκλάδες. Η νέα ιδιοκτησία του ναυπηγείου ξεκινάει αμέσως μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων του. Εγκαθίστανται δύο πλωτές δεξαμενές, ανεγείρονται νέα μηχανουργεία με σύγχρονα για την εποχή μηχανήματα, επεκτείνονται οι προβλήτες, ενώ αυξάνεται σημαντικά η απασχόληση. Έτσι, το ΝΕΩΡΙΟ καθίσταται η τρίτη σε μέγεθος ναυπηγική μονάδα της χώρας και ταυτοχρόνως συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της Σύρου.

<sup>36</sup> Πηγή: ICAP 2000 - 2006, Ναυτεμπορική 2000 - 2006, ΧΑΑ 2000 - 2006 και Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003 - 5 Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.

Ωστόσο, η παγκόσμια οικονομική κρίση του τέλους της δεκαετίας του 70, που είχε σημαντικές επιπτώσεις και στη ναυτιλία, δεν άφησε ανεπηρέαστο το ΝΕΩΡΙΟ. Το 1979, οι Αδελφοί Γουλανδρή αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την επιχείρηση λόγω των συνθηκών που είχαν δημιουργηθεί. Από το 1979 μέχρι το έτος 1987 την διαχείριση είχε αναλάβει η εταιρεία “Appledore International Limited”. Στην συνέχεια η διαχείρισή του μεταβιβάστηκε στο Ελληνικό δημόσιο. Έτσι, την επιχείρηση αναλαμβάνουν οι πιστώτριες κρατικές τράπεζες, Εθνική και ΕΤΒΑ. Υπό τον έλεγχο των δύο κρατικών τραπεζών, το ΝΕΩΡΙΟ παραμένει μέχρι το 1992, οπότε και η τότε κυβέρνηση αποφασίζει το κλείσιμό του, καθώς η λειτουργία του ήταν έντονα ζημιογόνος, θέτει την επιχείρηση σε εκκαθάριση και απολύει το σύνολο του προσωπικού, 723 άτομα.

Το Σεπτέμβριο του 1994 μετά από πλειοδοτικό διαγωνισμό, ιδιωτικοποιήθηκε και επαναλειτούργησε από την εταιρεία Νεώριον Νέα ΑΕ Ναυπηγεία Σύρου που ανήκει στον Όμιλο Επιχειρήσεων Ταβουλάρη. Η σύμβαση που υπογράφηκε με τον όμιλο Ταβουλάρη προέβλεπε την επαναπρόσληψη 600 εργαζομένων. Την περίοδο 1996-97 ο μέσος όρος εργαζομένων ήταν 750 άτομα. Από την ημερομηνία αυτή, το ΝΕΩΡΙΟ εισέρχεται ξανά σε μια φάση πραγματικής ανάπτυξης. Αποκτά νέους ρυθμούς, εκσυγχρονίζεται με νέες σημαντικές επενδύσεις, επεκτείνει τη δραστηριότητά του σε ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων και αναλαμβάνει παραγγελίες από διεθνείς εταιρείες αμυντικού υλικού.

### 3.2 Γενικές Πληροφορίες

Οι ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. είναι ιδιοκτήτρια, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το ναυπηγείο που είναι γνωστό σαν «Νεώριον Σύρου». Το «Νεώριον» είναι το παλαιότερο και ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας. Το Νεώριον αποτελεί ένα από τα πιο εξειδικευμένα ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ συμμετέχει από τον Σεπτέμβριο του 1994 (την ίδρυσή της) στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε., σε ποσοστό 100%. Με την απόφαση του Δ.Σ. της 3/5/2004, άρχισε η διαδικασία απόσχισης του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2166/1993, ο οποίος απορροφήθηκε από την 100% θυγατρική της «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.», με τον διακριτικό τίτλο «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ» (στη συνέχεια ΝΑ.ΒΙ.Ε.Σ. ή ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ) και ολοκληρώθηκε, με αναδρομική ισχύ από 3/5/2004, με την με αριθμ. 2515/1-10-2004 εγκριτική απόφαση της Νομαρχίας Κυκλάδων.

Οι ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. συστήθηκε δυνάμει του με αριθμό 2405/18.11.2002 συμβολαίου με έδρα τον Δήμο Πειραιά. Με

απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των Μετόχων της 27.5.2004 μεταφέρθηκε από 1.10.2004 η έδρα της εταιρείας από τον Πειραιά στον Δήμο Ερμούπολεως της νήσου Σύρου. Την 1.10.2004, όπως προαναφέρθηκε καταχωρήθηκε στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών η με αριθμό 2515/1.10.2004 απόφαση του Νομάρχη Κυκλάδων με την οποία εγκρίθηκε η συγχώνευση δι' απορροφήσεως στην Α.Ε. «ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ» και αριθμό μητρώου 53158/81/Β/02/15 του αποσχισθέντος ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της Α.Ε. με την επωνυμία « ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΕΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΡΟΥ» και αριθμό μητρώου 31745/06/Β/94/93 όπως αυτή καταρτίστηκε με την με αριθμό 8859/17.9.2004 πράξη «σύμβαση απόσχισης, εισφοράς κλάδου ανώνυμης εταιρείας και απορρόφησης αυτού από ανώνυμη εταιρεία σύμφωνα με τον ν. 2166/1993 με αύξηση κεφαλαίου της αναδεχόμενης ανώνυμης εταιρείας», της συμβολαιογράφου Ερμούπολης Σύρου Ελένης Μ. Ασμάνη (ΦΕΚ12708/14.10.2004).

### 3.3 Διοικητικό Συμβούλιο

Η Εταιρεία, σύμφωνα με το άρθρο 21 του Καταστατικού της, διοικείται από Δ.Σ. που αποτελείται από πέντε (5) έως έντεκα (11) μέλη. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας το οποίο εκλέχθηκε από την Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων της 27/5/2004, ανασυγκροτήθηκε σε σώμα με απόφασή του, την 12/11/2004 (ΦΕΚ 14174/29.11.2004) και έχει ως ακολούθως:

**Πίνακας Π.13:** Βασική Μετοχική Σύσταση Εταιρείας ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Μέλος	Ιδιότητα	Επάγγελμα-λοιπά στοιχεία
Κοκκάλας Κωνσταντίνος του Γεωργίου	Πρόεδρος	Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
Ταβουλάρης Ιωάννης - Στυλιανός του Νικολάου	Αντιπρόεδρος	Οικονομολόγος
Στεφάνου Ιωάννης του Γεωργίου	Διευθύνων Σύμβουλος	Ναυπηγός
Καλλιγέρης Δημήτριος του Ευστρατίου	Εντεταλμένος Σύμβουλος Εκτελεστικό μέλος Δ.Σ.	Μηχανολόγος Ηλεκτρολόγος



Αθανasiάδης Αθανάσιος του Δημητρίου	Εκτελεστικό μέλος Δ.Σ.	Οικονομολόγος
Καίντας Αλέξανδρος του Ηλία	Εκτελεστικό μέλος Δ.Σ.	Οικονομολόγος

Η θητεία του παραπάνω Διοικητικού Συμβουλίου λήγει την 27.5.2007

#### 3.4 Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου

- Οι ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. συστήθηκαν δυνάμει του με αριθμό 2405/18.11.2002 συμβολαίου με έδρα τον Δήμο Πειραιά και μετοχικό κεφάλαιο 300.000 ευρώ διαιρούμενο σε 375.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 0,80 ευρώ ανά μετοχή.
  - Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας στη συνέχεια αυξήθηκε με την από 30.06.2004 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων και κατ'εφαρμογή των διατάξεων του Ν.2166/1993 κατά ευρώ «Ένδεκα εκατομμύρια τριακόσιες είκοσι μία χιλιάδες τριακόσια είκοσι και ογδόντα λεπτά» (€ 11.321.210,80) με την έκδοση «Δέκα τεσσάρων εκατομμυρίων εκατόν πενήντα μίας χιλιάδων εξακοσίων πενήντα μίας» (14.151.651) νέων μετοχών της Εταιρείας ονομαστικής αξίας ευρώ 0,80 εκάστη, το οποίο ποσό αντιστοιχεί στο ποσό της διαφοράς μεταξύ των στοιχείων του ενεργητικού και παθητικού του εισφερθέντος ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου της εταιρείας «ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΕΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΡΟΥ», όπως απεικονίζετο στη λογιστική κατάσταση του κλάδου αυτού με ημερομηνία 3.5.2004.
  - Στη συνέχεια με την από 17.10.2005 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων αυξήθηκε κατά € 5.575.936,00 με την έκδοση «Έξι εκατομμυρίων εννιακοσίων εξήντα εννέα χιλιάδων εννιακοσίων είκοσι» (6.969.920) νέων μετοχών της Εταιρείας ονομαστικής αξίας ευρώ 0,80 εκάστη με καταβολή μετρητών.
- Έτσι μετά τις κατά τα ανωτέρω αυξήσεις, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αποτελείται από 21.496.571 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας € 0,80 εκάστη και συνολικού ποσού € 17.197.256,80, ανήκει στην μητρική εταιρεία «ΝΕΩΡΙΟΝ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ».

**Πίνακας Π.14:** Λογιστική Αξία Κτήσης και Συμμετοχής στην ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. (31/12/2005)

Εταιρεία	Λογιστική Αξία Κτήσης	Αριθμός Μετοχών	Ποσοστό Συμμετοχής στο Κεφάλαιο	Σύνολο Μετοχικού Κεφαλαίου
ΝΑ.ΒΙ.Ε.Σ. Α.Ε.	17.197.256,80	21.496.571,00	100,00%	17.197.256,80

### 3.5 Παραγωγική Δυναμικότητα Ναυπηγείου Σύρου



Στις κύριες εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Σύρου, περιλαμβάνονται:

-Μηχανουργείο και Ηλεκτρολογείο, εξοπλισμένα με μηχανήματα σύγχρονης τεχνολογίας κοπής και συγκόλλησης μετάλλων, ενώ διατίθενται μηχανήματα αμμοβολής και υδροβολής.

-Αποβάθρες συνολικού μήκους 1.800 μέτρων με δυνατότητα εξυπηρέτησης έως και 10 πλοίων ταυτοχρόνως ανάλογα με τον τύπο και το συνολικό τονάζ τους έως και 150.000 DWT.

- 2 πλωτές δεξαμενές 75000 dwt και 40000 dwt, προσφέροντας υπηρεσίες υποδοχής καταλοίπων, εφοδιασμού με καύσιμα, νερό και ηλεκτρική ενέργεια, έχοντας τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

**Πίνακας Π.15:** Χαρακτηριστικά Πλωτών Δεξαμενών στις ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

Γεν. Πληροφορίες	Πλωτή Δεξαμενή 1	Πλωτή Δεξαμενή 2
Χωρητικότητα	75.000dwt	40.000 dwt
Ανυψωτική ικανότητα	25.000τ.	15.000τ.
Μήκος Δεξαμενών	230μ.	195μ.
Μέγιστο μήκος πλοίου	245μ.	215μ.
Πλάτος Δεξαμενής	35μ.	33,5μ.
Μέγιστο πλάτος πλοίου	32,40μ.	32,40μ.
Χρόνος άντλησης	160 λεπτά	100 λεπτά
Γερανοί	2x10τ. 1x25τ.	1x15τ. 1x12,5τ.

-Το 2000 τα υπουργεία Οικονομίας και Ανάπτυξης ενέκριναν το νέο επενδυτικό πρόγραμμα του Νεωρίου ύψους 11,72 εκατ. ευρώ. Το πρόγραμμα εντάχθηκε στον αναπτυξιακό νόμο και θα επιδοτηθεί με 22,5%. Τον Απρίλιο 2002 υλοποιήθηκε το επενδυτικό πρόγραμμα ύψους περίπου 4 δισ. δραχμών στο οποίο περιλαμβάνεται:

α) η αγορά και εγκατάσταση μίας εξέδρας ανέλκυσης/καθέλκυσης πλοίων μέχρι 2.000 τόνων και μήκους έως 100 μέτρων για τις Νέες Κατασκευές (σύστημα SHIPLIFT της SYNCROLIFT), το οποίο άρχισε να λειτουργεί τον Οκτώβριο του 2002 και

β) η κατασκευή δύο προκατασκευασμένων κινητών υπόστεγων που καλύπτουν το χώρο ανέγερσης των κρουαζιεροπλοίων, για λογαριασμό της εταιρείας κυπριακών συμφερόντων Λιβέρας Γιοτς.

-Τον Απρίλιο 2002, δημοσιεύθηκε στο Τεύχος Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (ΤΑΠΣ) της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ61) δύο εγκρίσεις επενδυτικού προγράμματος για την κατασκευή 2 πολυτελών κρουαζιεροπλοίων κυπριακών συμφερόντων προς την εταιρεία LIVERAS YACHTS "ROSE DE FRANCE". Το ύψος κάθε επιχορηγούμενης επένδυσης ήταν 43.351.029 € και το ύψος της κάθε επιχορήγησης (9%) ήταν 3.901.593 €, σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 28000/600 (ΦΕΚ1517Β/2000) και τον κανονισμό (ΕΚ) Ν° 1540/98 του Συμβουλίου, που θεσπίζει κανόνες σχετικά με την ενίσχυση στη ναυπηγική βιομηχανία.

-Τον Φεβρουάριο 2005, σύμφωνα με τροπολογία της Βουλής, παραχωρείται στη «Νεώριον» για όλη τη διάρκεια της λειτουργίας της ως ναυπηγείο το δικαίωμα της αποκλειστικής και χωρίς ανταλλάγματα χρήσης του αιγιαλού και της προκείμενης του αιγιαλού θαλάσσιας περιοχής καθώς και των προσχωσηγενών γηπέδων.

### 3.6 Σημαντικές Ναυπηγοεπισκευαστικές Δραστηριότητες

Το Νεώριο Σύρου δραστηριοποιείται στις επισκευές και μετασκευές πλοίων μικρού και μεσαίου μεγέθους. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το τελευταίο εμπορικό πλοίο που κατελκύστηκε στα ναυπηγεία Νεωρίου ήταν το έτος 1961, πράγμα που σημαίνει ότι 40 χρόνια μετά το ναυπηγείο ξαναπαίρνει εκτός από τις επισκευές, μετασκευές και συντηρήσεις στο χώρο των ναυπηγήσεων. Τα ναυπηγεία του Νεωρίου Σύρου έχουν αποκτήσει πιστοποιητικό ποιότητας ISO 9002 που εξασφαλίζει την ποιότητα διοίκησης και των παρεχόμενων υπηρεσιών.

## Neorion Yachts



### Νέες κατασκευές πλοίων:

#### I. Γενικά:

- Χρονική Περίοδος 2000-2005: Το Δεκέμβριο του 2000 υπεγράφη συμφωνία με την κυπριακών συμφερόντων εταιρεία LIVERAS YACHTS “ROSE DE FRANCE”, που εδρεύει στο Μονακό για την κατασκευή δύο (2) πολυτελών κρουαζιερόπλοιων. Τα σκάφη αυτά, συνολικού μήκους 85 μέτρων το κάθε ένα, κόστισαν €93.300.000.

Η παράδοση του πρώτου σκάφους, το οποίο ονομάστηκε “ANNALIESSE”, πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2003 και του δεύτερου, το οποίο ονομάστηκε “ALYSIA”, στις 23.12.2004.

Στις 10/01/2005 η εταιρεία υπέγραψε με την LIVERAS YACHTS σύμβαση ναυπήγησης και του 3ου πολυτελούς κρουαζιερόπλοιου τύπου MEGA YACHTS τιμήματος €55 εκ., συνολικού μήκους 90m., το οποίο προβλέπεται να παραδοθεί την άνοιξη του 2007.

#### II. Πολεμικό Ναυτικό:

- Ο ακόλουθος πίνακας παραθέτει μία μακροχρόνια σύμβαση που έχει υπογράψει το ναυπηγείο και βρίσκεται σε εξέλιξη:

Σύμβαση	Ημερομηνία Υπογραφής	Ποσόν	Αντικείμενο
ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.	2005	€ 6 εκ.	Εκσυγχρονισμός μέσης ζωής 1 τορπιλακάτου τύπου Combatante III του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, με option για άλλες 3.

### Επισκευές πλοίων:

Αναλυτικά, οι επισκευές για τα έτη 2004-2005 παρουσιάζονται στον πιο κάτω πίνακα:

<b>ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ</b>	<b>ΤΟΝΑΖ ΣΕ ΕΚΑΤ. DWT</b>
2004	64	0,9
2005	58	1,1
<b>Σύνολο</b>	<b>122</b>	<b>2,0</b>

Πηγή: Οικονομική Διεύθυνση Νεωρίου Σύρου

### Βιομηχανικές κατασκευές:

Από το 2001 Το Ναυπηγείο Σύρου συνεχίζει την υλοποίηση συμβάσεων της Aerospatiale (κατασκευή φορέων πυραύλων Exocet), της DASA (μηχανικών τμημάτων οπλικών συστημάτων) κ.λ.π., ενώ εξασφάλισε συμφωνία αποκλειστικής συνεργασίας με τη σουηδική εταιρεία Dackstavaret για την κατασκευή μικρών σκαφών ειδικών χρήσεων (περιπολικά κ.λ.π.).

### 3.7 Εργατικό Δυναμικό

Το απασχολούμενο προσωπικό της εταιρείας είναι περίπου 600 εργαζόμενοι ετησίως. Το απασχολούμενο προσωπικό σε περιόδους αιχμής φτάνει τα 900 άτομα. Για τις ανάγκες κατάρτισης των εργαζομένων και την παροχή τεχνικών γνώσεων σε νέους, ιδρύθηκε το έτος 1995 το Κέντρο επαγγελματικής Κατάρτισης – ΚΕΚ Νεωρίου Σύρου.

### 3.8 Οικονομικά Στοιχεία Ναυπηγικές & Βιομηχανικές Επιχειρήσεις Σύρου Α.Ε.

#### Στοιχεία Επικοινωνίας:

ΑΦΜ: 999607652  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Νεωρίου 1, Ερμούπολη  
Τ.Κ: 84100  
ΠΟΛΗ: Σύρος  
ΝΟΜΟΣ: Κυκλάδες  
ΤΗΛ.: 2281096000  
FAX: 2281084132  
ΚΛΑΔΟΣ: Βιομηχανία (Μεταφορικά Μέσα - Ναυπηγεία)  
ΙΔΡΥΣΗ: 2002  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ: Ιωάννης Στεφάνου. Διευθύνων Σύμβουλος  
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ: 541 (2005)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 11.621.321,00 Eur (2004)  
 ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ: 4.006.903,00 Eur (2004)  
 ΠΩΛΗΣΕΙΣ: 48.657.959,00 Eur (2004)  
 ΧΑΑ: -

<u>Δείκτης Πιστοληπτικής Ικανότητας:</u>	2004	2003	2002
ΕΤΑΙΡΙΑ	(D)	(D)	-
ΚΛΑΔΟΣ	(E)	(E)	-

D: Η διαβάθμιση D υποδηλώνει σχετικά αυξημένο πιστωτικό κίνδυνο και αποδίδεται σε επιχειρήσεις με σχετικά χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα

E: Η διαβάθμιση E υποδηλώνει αυξημένο πιστωτικό κίνδυνο και αποδίδεται σε επιχειρήσεις με χαμηλή πιστοληπτική ικανότητα.

Κύρια Δραστηριότητα:

Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών κάθε είδους, εκτός των σκαφών αναψυχής και των αθλητικών σκαφών

Περιγραφή Προϊόντος:

	N	B	C	S	I	E	R
Ναυπήγηση και επισκευή πλοίων, εκτός σκαφών αναψ.-αθλητ.	*						
Δραστηρ. παροχής επιχειρημ. και διαχειριστικών συμβουλών	*						
Σκαφών μεταλλικές κατασκευές			*				
Σκάφη μεταλλικά			*				
Σκαφών μηχανολογικές εργασίες			*			*	
Σκαφών σωληνουργικές εργασίες			*			*	
Σκαφών συντήρηση			*			*	
Σκαφών επισκευές			*			*	
Σύμβουλοι επενδύσεων ακινήτων							*

[N:NACE, B:ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, C:ΕΜΠΟΡΙΟ, S:ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, I:ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ, E:ΕΞΑΓΩΓΕΣ, R:ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ]

### 3.9 Στοιχεία Ισολογισμού & Αριθμοδείκτες Ναυπηγείου Σύρου 2003-2004:

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ && ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. (Κιόδ. 254479)			
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ σε EUR	2004	03-04%	2003
	1/1/04-31/12/04		21/11/02-31/12/03
<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>			
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	22.731.131,00	999,00	5.362,00
ΓΗΠΕΔΑ - ΟΙΚΟΠΕΔΑ	1.481.575,00		0,00
ΚΤΙΡΙΑ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	13.181.458,00	999,00	150,00
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	20.949.303,00		0,00
ΑΣΣΗΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠ. -ΔΑΠ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.	638.463,00	999,00	6.702,00
ΜΕΣΩΝ ΣΥΣΣΥΡΕΥΜΕΝΕΣ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	13.563.412,00	999,00	1.490,00
ΑΠΟΣΒ. ΚΤΙΡΙΩΝ-ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	4.406.361,00	999,00	150,00
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝ. ΕΞΟΠΛ.	8.828.721,00		0,00
ΑΠΟΣΒ.ΔΑΠΑΝ.ΠΟΛ.ΑΠΟΣΒ.-ΑΣΣΗΜ.ΑΚΙΝ.	328.330,00	999,00	1.340,00
ΜΑΚΡΟΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	43.745,00		0,00
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	1.741.951,00		0,00
ΗΜΟΚΑΤΕΡΓ. ΠΡΟΪΟΝΤΑ	47.844,00		0,00
ΥΛΕΣ & ΥΛΙΚΑ	1.694.107,00		0,00
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	14.991.898,00	999,00	68.395,00
ΑΠΑΙΤ. ΠΕΛΑΤΩΝ-ΓΡΑΜΜ.ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΑ	8.008.341,00	999,00	68.395,00
ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	6.983.557,00		0,00
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	843.422,00	245,49	244.121,00
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	40.308.402,00	999,00	317.878,00
<b>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</b>			
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	4.006.903,00	999,00	303.503,00
ΜΕΤΟΧΙΚΟ-ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	11.621.321,00	999,00	300.000,00
ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	1.133.139,00	999,00	271,00
ΑΔΑΝ. ΚΕΡΔΗ-ΣΥΣΣΥΡΕΥΜΕΝΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	-8.747.557,00		3.232,00
ΜΕΣΩ. & ΜΑΚΡΟ. ΥΠΟΧ. & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	3.092.642,00		0,00
ΜΕΣΩΜΑΚΡ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	3.066.764,00		0,00
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	25.878,00		0,00
ΒΡΑΧΥΠΡΟΒΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	33.208.857,00	999,00	14.374,00
ΟΦΕΙΛΕΣ ΣΕ ΤΡΑΠ.-ΔΟΣΕΙΣ Μ.ΔΑΝΕΙΩΝ	26.690.381,00		0,00
ΓΡΑΜ. ΠΑΝΡΩΤΕΑ-ΠΡΟΜ/ΤΕΣ-ΠΙΣΤΩΤΕΣ	2.874.800,00	999,00	4.114,00
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΜΕΤΟΧΩΝ-ΕΤΑΙΡΩΝ	2.301.109,00		0,00
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	1.342.567,00	999,00	10.260,00
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	40.308.402,00	999,00	317.878,00
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ</b>			
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	48.657.959,00	999,00	25.000,00
ΜΕΣΩΝ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	56.333.854,00	999,00	23.252,00
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	-7.675.895,00		1.748,00
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ & ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤ. ΕΣΟΔΑ	3.361.874,00	999,00	36.017,00
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	792.028,00		0,00
ΛΟΙΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	3.866.538,00	999,00	32.239,00
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ	-8.972.586,00		5.527,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	297.602,00		0,00
ΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ	75.805,00	999,00	106,00
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ	1.655.119,00	999,00	1.490,00
ΑΠΟΣΒ. ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΘΕΝΤΩΝ	1.655.119,00	999,00	1.490,00
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	-8.750.790,00		5.421,00
ΦΟΡΟΣ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	0,00		1.918,00
2004			
2003			
ΙΣΑΡ Α.Ε.			

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ && ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. (Κωδ. 254479)

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	2004	03-04%	2003
1 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-218,39		1,79
2 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(2) %	-112,10		1,79
3 ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ(1) %	-123,26		1,79
4 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΜΙΚΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	0,00		6,99
5 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ %	-17,25		9,06
6 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(2) %	-15,30		8,88
7 ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ(1) %	-16,82		8,88
8 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦ. Χ	7,33	999,00	0,20
9 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΙΔΙΟΥ ΚΕΦ. Χ	12,98	999,00	0,20
10 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ΚΑΘ.ΠΑΓΙΑ :1	0,31	-99,45	56,60
11 ΣΧΕΣΗ ΞΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	9,06	999,00	0,05
13 ΣΧΕΣΗ ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΑΣΧ.ΚΕΦΑΛΑΙΑ :1	0,56	-44,00	1,00
14 ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,53	-97,56	21,74
15 ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ Χ	0,27	-98,76	21,74
16 ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	-15.632,00		298,00
17 ΑΠΑΣΧΟΛ.ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΣΕ ΧΙΛ. EUR	7.100,00	999,00	304,00
18 Μ.Ο.ΠΡΟΘΕΣ.ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΗΜ.	60,00	-93,99	999,00
19 Μ.Ο.ΠΡΟΘ.ΕΞΟΦΛ.ΠΡΟΜΗΘ.& ΠΙΣΤΩΤΩΝ ΗΜ.	19,00	-70,77	65,00
20 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΗΜ.	11,00		0,00

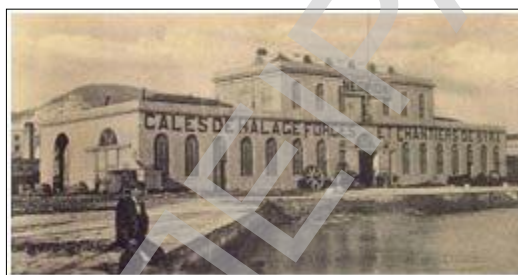
(1)=ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔ.(2)=ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ & ΠΡΟ Φ.ΕΙΣ.

ICAP A.E.



#### 4. Νεώριον Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε.<sup>37</sup>

##### 4.1 Ιστορική Αναδρομή - Γενικές Πληροφορίες



Το ΝΕΩΡΙΟΝ Κέντρο Άτυπης Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης Μονοπρόσωπη Ε.Π.Ε. με το διακριτικό τίτλο ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΕΚ ιδρύθηκε το 1995, για τις ανάγκες κατάρτισης των εργαζομένων και την παροχή τεχνικών γνώσεων σε νέους, σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις του Υπουργείου Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων για την προώθηση της απασχόλησης μέσω της επαγγελματικής κατάρτισης. Είναι μονοπρόσωπη εταιρία περιορισμένης ευθύνης και όλα τα εταιρικά μερίδια σε ποσοστό 100% κρατά η ΝΕΩΡΙΟΝ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ. Σκοπός της εταιρείας είναι η ίδρυση και λειτουργία κέντρου συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης με έδρα στην Ερμούπολη Σύρου. Διαχειριστές της είναι οι κ. κ. Ιωάννης Στεφάνου, Δημήτριος Καλλιγέρης, Δημήτριος Μάγκος και Ιωάννης Ταβουλάρης, οι οποίοι εξελέγησαν με την από 21.3.2005 Γενική Συνέλευση (ΦΕΚ 2068/1.4.2005) και η θητεία τους είναι διετής. Στις αρχές του 1998 πιστοποιήθηκε από το ΕΚΕΠΙΣ (Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης) ως ΚΕΚ Εθνικής Εμβέλειας, ιδρύοντας στις αρχές του 1999 2 παραρτήματα στην Κόρινθο και στην Ελευσίνα. Πιστοποιήθηκε εκ νέου ως ΚΕΚ Εθνικής Εμβέλειας το 2000, ενώ από το 2003 μετατράπηκε εκ νέου σε ΚΕΚ Περιφερειακής εμβέλειας, με βάσει τις διατάξεις της ΚΥΑ 110327/ΦΕΚ 230/21-2-2005.

**Πίνακας Π.16:** Λογιστική Αξία Κτήσης και Συμμετοχής Εταιρείας Κ.Ε.Κ. – ΝΕΩΡΙΟΥ Μ.Ε.Π.Ε. (31.12.2005)

Εταιρεία	Λογιστική Αξία Κτήσης	Ποσοστό Συμμετοχής στο Κεφάλαιο	Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων
ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΕΚ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε.	€135.010,00	100%	€5.773,38

<sup>37</sup> Πηγή: ICAP 2000 - 2006, Ναυτεμπορική 2000 - 2006, ΧΑΑ 2000 – 2006 και Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003 - 5 Ομίλου Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών.

#### 4.2 Παραγωγική Δυναμικότητα Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ

Στεγάζεται σε ιδιόκτητο αναπαλαιωμένο κτίριο επί της οδού Μανδηλαρά και είναι εξοπλισμένο με την πλέον σύγχρονη τεχνολογική υποδομή και εξοπλισμό διαθέτοντας πάνω από 50 Η/Υ σε δίκτυα, video projector, screens, περιφερειακό και βοηθητικό εκπαιδευτικό εξοπλισμό, για την αποτελεσματική λειτουργία του ως Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης, ενώ διαθέτει επίσης και δύο Εργαστήρια Ηλεκτροσυγκολλήσεων και Φλογοκοπών.

Οι 3 κύριοι άξονες δραστηριοτήτων αφορούν:

**1.Συνεχιζόμενη Κατάρτιση Ανέργων:** Το ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΕΚ έχει μέχρι σήμερα υλοποιήσει πάνω από 130 εκπαιδευτικά προγράμματα, στα οποία έχουν εκπαιδευτεί περισσότερα από 2.500 άτομα, από τα οποία το 47,8% ήταν εργαζόμενοι, ενώ το 52,2% άνεργοι. Από τους καταρτισθέντες ανέργους, περίπου το 30 έως 35% απορροφάται μέχρι σήμερα από τα Ναυπηγεία και από άλλες επιχειρήσεις. Ενδεικτικά, τα αντικείμενα στο πλαίσιο της Συνεχιζόμενης Κατάρτισης Ανέργων περιλαμβάνουν: Συναρμολογητές ειδικών μετάλλων, Τεχνίτες Ναυπηγικής Βιομηχανίας, Στελέχη Μηχανογραφημένου Λογιστηρίου – Βιομηχανική Λογιστική, Εκπαίδευση προσωπικού λειτουργίας μαρίνων & καταφύγιων τουριστικών σκαφών - ειδικευμένες υπηρεσίες θαλάσσιου τουρισμού, Κατάρτιση προσωπικού συντήρησης και λειτουργίας υδραυλικών έργων, Ανακύκλωση Υλικών, Κατάρτιση στις μεθόδους οργάνωσης των ΜΜΕ θαλάσσιου τουρισμού (σκίπερς - μαρίνες - σκαφών αναψυχής), Κατάρτιση σε παραδοσιακά ναυπηγοεπισκευαστικά επαγγέλματα, Εκπαίδευση Εκπαιδευτών, Διαχείριση Ολικής Ποιότητας, κλπ.

**2.Ενδοεπιχειρησιακή Εκπαίδευση εργαζομένων των ναυπηγείων:** Αντικείμενα στο πλαίσιο της Ενδοεπιχειρησιακής Εκπαίδευσης, περιλαμβάνουν: Εκπαίδευση στελεχών και εργαζομένων στην Υγιεινή & Ασφάλεια και στη Διασφάλιση Ποιότητας, Μη καταστρεπτικές δοκιμές - έλεγχος ελασμάτων με υπερήχους, Μαγνητικά σωματίδια ΜΤ, εκπαιδεύσεις συγκεκριμένων ειδικοτήτων, όπως : Ηλεκτροσυγκολλητές, Ελασματοουργοί, Σωληνοουργοί, Αμμοβολιστές – Υδροβολιστές, Φλογοχειριστές, κλπ.

**3.Κοινοτικά Προγράμματα και Πρωτοβουλίες:** Το ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΕΚ δραστηριοποιείται επίσης στην υλοποίηση έργων Κοινοτικών Προγραμμάτων & Πρωτοβουλιών που σχετίζονται με καινοτόμες εφαρμογές και έρευνα γύρω από την κατάρτιση, αλλά και με αναπτυξιακά ζητήματα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

- Κοινोट. Πρωτοβουλία EQUAL:

Η κοινοτική πρωτοβουλία equal αποτελεί εργαλείο της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Απασχόληση, συγχρηματοδοτείται για την περίοδο 2000 - 2006 κατά 75% από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο με 104,1 εκ. € για την Ελλάδα (25% από εθνικούς πόρους), ενώ για την Ευρ. Ένωση συνολικά με 2.847 εκ. € Στοχεύει στην πειραματική εφαρμογή και διάδοση νέων τρόπων καταπολέμησης των διακρίσεων και της ανισότητας στον τομέα της απασχόλησης. Η equal ολοκληρώνει τις εμπειρίες που αποκτήθηκαν στα πλαίσια των προηγούμενων Πρωτοβουλιών EMPLOYMENT & ADAPT και συμπληρώνει τις υπάρχουσες πολιτικές για την ισότητα ευκαιριών στην αγορά εργασίας.

Το Πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να στηρίξει μια οριζόντια προσέγγιση στις πολιτικές και τις υπηρεσίες προς τις οποίες θα έχουν πρόσβαση πολλαπλές κατηγορίες αποκλεισμένων ή απειλούμενων από αποκλεισμό από την αγορά εργασίας ομάδων και να αντιμετωπίσει την αποσπασματικότητα και την έλλειψη συντονισμού των εφαρμοζόμενων πολιτικών. Έχει δομηθεί πάνω σε εννέα θεματικά πεδία – μέτρα. Οκτώ από αυτά βασίζονται στους τέσσερις πυλώνες της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Απασχόληση, ενώ το ένατο καλύπτει τις ανάγκες των αιτούντων άσυλο.

Βασικές αρχές υλοποίησης του Προγράμματος αποτελούν:

- Οι Αναπτυξιακές Συμπράξεις, ως ισχυρές και δεσμευτικές συμφωνίες φορέων
- Η διακρατικότητα μέσω της ανταλλαγής εμπειριών & τεχνογνωσίας και της ανάπτυξης κοινών δράσεων στα θεματικά αντικείμενα της EQUAL
- Η καινοτομία ως προς τις διαδικασίες και τις μεθόδους, τους στόχους & το περιεχόμενο των ενεργειών
- Η ενδυνάμωση ως ενεργός συμμετοχή των ομάδων στόχου στην επιλογή και υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων
- Η οριζόντια προσέγγιση στην προώθηση της ισότητας ανδρών και γυναικών
- Η ενσωμάτωση (mainstreaming) των καινοτόμων προσεγγίσεων στον κεντρικό κορμό των εθνικών πολιτικών για την απασχόληση

Τα Θεματικά Δίκτυα αποτελούν τον κατεξοχήν βοηθητικό μηχανισμό για την επίτευξη των στόχων της Ενέργειας III, δηλαδή της διάδοσης των καλών πρακτικών, της Θεματικής Δικτύωσης και της επίτευξης αντίκτυπου στις εθνικές ή/και ευρωπαϊκές πολιτικές (mainstreaming). Τα Εθνικά Θεματικά Δίκτυα που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή Παρακολούθησης του Προγράμματος και λειτουργούν στο πλαίσιο της Κ.Π. Equal στη χώρα μας είναι τα ακόλουθα τέσσερα:

- α. Δικτύωση και Συντονισμός υπαρχουσών και νέων δομών και μετεξέλιξή τους σε one-stop -shop
- β. Δραστηριότητες στον τομέα της κοινωνικής οικονομίας

- γ. Πιστοποίηση επαγγελματικών προσόντων & δεξιοτήτων (ΑΣ ΠΛΩ-ηγός, ΝΕΩΡΙΟΝ II)
- δ. Συμφιλίωση οικογενειακής και επαγγελματικής ζωής

Στη διάρκεια του 2005 εγκρίθηκε το έργο της Α.Σ. ΠΛΩ-ηγός με τίτλο: «Διαχείριση της Αλλαγής στον κλάδο της Ναυπηγικής μέσα από την Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού». Η Α.Σ. ΠΛΩ-ηγός είναι ένα κλαδικό έργο στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας EQUAL του δεύτερου κύκλου και στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας και των εργαζομένων σε αυτήν, καθώς επίσης στην ανάπτυξη παρεμβάσεων και λύσεων για τη διαχείριση και την εφαρμογή των αλλαγών. Το έργο αποτελεί τη συνέχεια του έργου της Α.Σ. ΝΕΩΡΙΟΝ II, του πρώτου κύκλου της Κ.Π. EQUAL.

α.Κοινот. Πρωτοβουλία EQUAL: «Α.Σ. ΠΛΩ-ηγός - Διαχείριση της αλλαγής στον κλάδο της Ναυπηγικής μέσα από την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού» (2005 – 2008):

Κεντρικός σκοπός του έργου είναι η Διαχείριση της Αλλαγής μέσα από τη μάθηση εργαζομένων και επιχειρήσεων, δηλαδή η εισαγωγή νέων συνεργατικών στάσεων και αντιλήψεων για τις απαιτήσεις της εργασίας και την ανάπτυξη του κλάδου, καθιστώντας το ανθρώπινο δυναμικό ικανό να προσαρμόζεται στις επιβαλλόμενες ή αναμενόμενες αλλαγές, να βελτιώνει συνεχώς τις ικανότητες του και να συμμετέχει δημιουργικά στην παραγωγική διαδικασία και στην επίτευξη των επιχειρησιακών στόχων. Το έργο υλοποιείται από Αναπτυξιακή Σύμπραξη 12 εθνικών εταίρων, καθώς και από τη Διακρατική Συνεργασία EQUAL LIGHTHOUSE με Ιρλανδούς διακρατικούς εταίρους. Στην παραπάνω συνεργασία συμμετέχει η Α.Σ. "SOCIAL CAPITAL GOVERNANCE» από την Ιταλία στις δραστηριότητες διάδοσης και ενσωμάτωσης, ως συνεργαζόμενος εταίρος.

Οι κύριες δράσεις του αφορούν σε:

- Διάγνωση Παραμέτρων Αλλαγής, Σχέδιο και Δομή Επικοινωνίας με τους Εργαζόμενους της Ναυπηγικής,
- Διαχείριση των Αλλαγών στην Παραγωγική Δραστηριότητα,
- Διαχείριση της επιχειρησιακής επίδοσης,
- Διαχείριση της οργανωσιακής γνώσης και
- Κέντρο Υποστήριξης της Προσαρμογής του Ανθρώπινου Δυναμικού.

β.Κοινот. Πρωτοβουλία EQUAL: «Α.Σ. ΝΕΩΡΙΟΝ ΙΙ – Προώθηση της ανταγωνιστικότητας και διασφάλιση της απασχόλησης στη Ναυπηγική Βιομηχανία» (2002 – 2005), Υποπρόγραμμα: Προσαρμοστικότητα, Μέτρο 3.2.:



Το έργο συγχρηματοδοτείται κατά 75% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



European Network to support employment & adaptability in shipbuilding

Το έργο αποτελεί μια πρωτοποριακή, μεγάλης κλίμακας και πολυμέτωπη προσπάθεια για τη διασφάλιση και προώθηση της απασχόλησης στον κλάδο της ναυπηγικής & ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Με πρωτοβουλία των ναυπηγείων Νεωρίου, συγκροτήθηκε η Αναπτυξιακή Σύμπραξη ΝΕΩΡΙΟΝ ΙΙ, η οποία αποτελείται από συνολικά 14 εθνικούς εταίρους. Εκτός των ναυπηγείων Νεωρίου και Ελευσίνας και του Νεώριον ΚΕΚ, στην Αν. Σύμπραξη συμμετέχουν επίσης 3 Πανεπιστημιακοί φορείς, 4 συνδικαλιστικοί φορείς, 1 αναπτυξιακός φορέας της Δευτεροβάθμιας Αυτοδιοίκησης, 1 φορέας Δημόσιας Διοίκησης σε Περιφερειακό επίπεδο, 1 εκπρόσωπος των εργοδοτών του κλάδου, και 1 ανεξάρτητος Οργανισμός για την Κοινωνία της Πληροφορίας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει συγκροτηθεί αντίστοιχα η Διακρατική Συνεργασία: EUNETYARD - European Network for supporting employment and adaptability in the shipbuilding sector με κλαδικούς Εταίρους – Σύμπράξεις από Φινλανδία και Ιταλία.

- Κοινот. Πρωτοβουλία Adapt: «Νεώριον - Αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα μέσα από την εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού»(1998 – 2000):
- Κοινот. Πρωτοβουλία NOW: «ΛΗΤΩ – Ανάπτυξη Υπηρεσιών Βρεφονηπιακού Σταθμού σε Νησιωτικό Χώρο»(1997-2000):
- Πρόγραμμα Leonardo Da Vinci: «Equadil - Ανάπτυξη βασικών επαγγελματικών προσόντων εργαζομένων στην βιομηχανία με τη χρήση τηλεεκπαίδευσης και ηλεκτρονικού εξοπλισμού»(1998 – 2000):
- Πρόγραμμα Leonardo Da Vinci: «Neorion - Εξασφάλιση απασχόλησης στο Ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα» (1997 – 1999):
- Πιστοποίηση στη χρήση Η/Υ:

#### 4.3 Οικονομικά Στοιχεία Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ

Τα συνοπτικά στοιχεία του ισολογισμού της εταιρείας, καθώς και συνοπτικά οικονομικά της αποτελέσματα για τα έτη 2003-2005, παρουσιάζονται παρακάτω:

**Πίνακας Π.17:** Στοιχεία Ισολογισμού Νεώριον ΚΕΚ Μονοπρόσωπη ΕΠΕ 2003-2005

<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ (ποσά σε εκατ. €)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Αναπόσβεστα έξοδα καταστάσεως	0,800	5,715	3,984
Αναπόσβεστες ενσώματες ακινητοποιήσεις	5,700	12,950	9,069
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις- συμμετοχές	4,100	1,628	1,629
Κυκλοφορούν ενεργητικό	105,100	152,772	61,588
Μεταβατικοί λογαριασμοί Ενεργητικού: Έξοδα επόμενων χρήσεων			135,237
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>115,700</b>	<b>173,065</b>	<b>211,507</b>
Ίδια Κεφάλαια	2,600	5,324	5,773
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	113,100	167,741	202,645
Μεταβατικοί λογαριασμοί Παθητικού: Έξοδα χρήσεως δουλευμένα			3,089
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>115,700</b>	<b>173,065</b>	<b>211,507</b>
<b>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ (ποσά σε εκατ. €)</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>Κύκλος εργασιών</b>	<b>603,500</b>	<b>520,856</b>	<b>363,447</b>
Κόστος Υπηρεσιών	-491,800	-375,627	266,268
<b>Μικτό κέρδος</b>	<b>111,700</b>	<b>145,229</b>	<b>97,179</b>
Έξοδα διοίκησης	-110,300	-139,749	70,237
<b>Λειτουργικό αποτέλεσμα κέρδος (ζημία)</b>	<b>1,400</b>	<b>5,480</b>	<b>26,942</b>
Λοιπά έσοδα (έξοδα)		-2,772	-26,493
<b>ΚΕΡΔΗ-ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ<sup>38</sup></b>	<b>1,400</b>	<b>2,708</b>	<b>0,449</b>

<sup>38</sup> Λόγω μεταφερόμενων ζημιών προηγούμενων χρήσεων δεν οφείλονται φόροι εισοδήματος.



## ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΑ – ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ

### Α. ΕΛΛΗΝΙΚΗ

**Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή για το Μητρώο των Ναυπηγοεπισκευαστικών Μονάδων και των Βιομηχανικών Πάρκων σε ηλεκτρονική μορφή.

**Βλάχος Γ.Π.** – Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική, Στρατηγική Ναυπηγικών Μονάδων, Επισκευαστικών Μονάδων. Εκδόσεις J+J Hellas, Αθήνα 2004.

**Βλάχος Γ.Π.** – Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική. Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 2000.

**Βλάχος Γ.Π.** – Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας. Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 1996.

**Βλάχος Γ.Π. & Βόρδοκας Χ.Β.** – Η Ναυπηγική Κατασκευαστική και Επισκευαστική Βιομηχανία της Περιοχής Πειραιά, Περάματος και Σκαραμαγκά. Έκδοση Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα 1986.

**Βούλγαρη Παπαγεωργίου Ευμορφία**, Χρηματιστήριο Αξιών και Παραγώγων, σελ.1-21, 62-63, 65-69, 217-222, Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 2002.

**Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα** – Μηνιαίο Δελτίο, Ο Ρόλος των Αναδυόμενων Οικονομιών της Ασίας στην Παγκόσμια Οικονομία, σελ.83-92, Γερμανία, Αύγουστος 2005.

**Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Εξπρές** – Άρθρα Εφημερίδας σε ηλεκτρονική μορφή.

**Θεοδωρόπουλος Σ.** – Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εκδόσεις Α. Σταμούλη.

**Καραθανάσης Α. Γεώργιος**, Χρηματοοικονομική Διοίκηση και Χρηματιστηριακές Αγορές – Γ' Έκδοση, σελ.568-570, Εκδόσεις Ευγ. Μπένου, Αθήνα 1999.

**Λεοντάρης Κ. Μιλτιάδης**, Μετατροπή – Συγχώνευση – Διάσπαση Εταιρειών, σελ.9-13, 125-126, 133-137, 403-407, Εκδόσεις Πάμισος, Αθήνα 1994.

**Μαλινδρέτου Βασιλική – Μαλινδρέτος Παύλος**, Χρηματιστήριο, σελ.41-43, 211-212, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2000.

**Ναυτεμπορική** – Άρθρα Εφημερίδας σε ηλεκτρονική μορφή.

**Ναυτιλιακά Νέα** – Άρθρο: σελ.27-02/1998, σελ.20-07/1998.

**Νομαρχία Αθηνών** – Οδηγός Υπηρεσιών 2004 σε ηλεκτρονική μορφή.

**Όμιλος Νεόριον Α.Ε. Συμμετοχών** – Οικονομικά Στοιχεία και Ετήσια Δελτία Χρήσης 2003-5 σε ηλεκτρονικές μορφές.

**Παπαγιαννούλης Κ. Ν.** – Διπλωματική ΠΑΠΕΙ: Σύγχρονες Τάσεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής και η σημασία τους για την Ελληνική Ναυτιλία.

**Παπαγιαννούλης Κ. Ν.** – Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας, η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Αθήνα 2002.



**Πετράκης Π.Ε.**, Η Επιχειρηματική Ιδέα και η Εφαρμογή της – Τόμος Β, σελ.105-128, Αθήνα 2002.

**Πολεμικό Ναυτικό** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Σαρλής Ε. Γεώργιος** – Οι Οικονομικές Ενισχύσεις των Επιχειρήσεων, Έκδοση 1997.

**ΤΕΕ & ΓΣΕΕ** – Διεθνής Συγκυρία και Σημερινή Κατάσταση: Προοπτικές στην Αμυντική Βιομηχανία. Έκδοση ΤΕΕ, Αθήνα 1992.

**ΤΕΕ, ΠΣΑΜΗ & ΣΔΝΜΕ** – Η Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία της Χώρας. Έκδοση ΤΕΕ, Αθήνα 1992.

**Τεχνικά Χρονικά** – Η Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία: Παρούσα Κατάσταση και Προοπτικές. Έκδοση ΤΕΕ, Αθήνα 05/06.1997.

**ΤΤΕ** – Οικονομικό Δελτίο, Τεύχος 22, Ιαν. 2004, Η Επίδραση των Συγχωνεύσεων και Εξαγορών στην Αποτελεσματικότητα των Τραπεζών στην Ελλάδα, σελ.7-11.

**Υπουργείο Ανάπτυξης** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Χρηματιστήριο εφημ.** – Άρθρο Νεώριον Α.Ε. Συμμετοχών, σελ.26, Αθήνα 02.01.2007.

**Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών** – Οικονομικά Στοιχεία 2000-2005 και Ετήσιο Στατιστικό Δελτίο 2005 σε ηλεκτρονικές μορφές.

**Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών** – Το Αλφαβητάρι του Επενδυτή, Έκδοση ΧΑΑ, Αθήνα 2003.

**Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών** – Βασικοί Κανόνες Διαχείρισης & Υπολογισμού των Δεικτών FTSE/XA σε ηλεκτρονική μορφή, Έκδοση 6.0, Ver.1.01, Νοέμβριος 2005.

**Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών** – Βασικοί Κανόνες Διαχείρισης & Υπολογισμού των Δεικτών Τιμών της Αγοράς Μετοχών του Χ.Α. σε ηλεκτρονική μορφή, Έκδοση 2.4, Δεκέμβριος 2005.

**Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών** – Κανονισμός Χρηματιστηρίου Αθηνών σε ηλεκτρονική μορφή, Έκδοση ΧΑΑ, Αθήνα – Αύγουστος 2006.

**Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών** – Άρθρο: σελ.9-16 / 01-03.2000.

**Icap** – Οικονομικά Στοιχεία 2003-2005, σε ηλεκτρονική μορφή.

## B. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

**Ευρωπαϊκή Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού** – Εκδόσεις σε ηλεκτρονική μορφή.

**Ευρωπαϊκή Γενική Διεύθυνση Επιχειρήσεων** – Εκδόσεις σε ηλεκτρονική μορφή.

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή** – Εκδόσεις σε ηλεκτρονική μορφή.

**Allen N. Berger**, (1998), “The Efficiency Effects of Bank Mergers and Acquisition: A Preliminary Look at the 1990s Data”, Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.79-109.

**Bank of Greece** – Economic Bulletin, Issue 24, Jan. 2005, p.24-44.

**Bredima - Savopoulou Anna & Tzoannos John** – The Common Shipping Policy of the EC, North Holland, 1990.

**Cesa Annual Reports 2000-2005**, Shipbuilding Market Monitoring – Background Report – May 2003, Association of Western European Shipbuilders and Ship Repairers Association (2001), ‘Annual Report 2000 - 2001’.

**Clarkson Shipyard Monitor** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Eurostat** – Coal & Steel Statistics Data 1952-2002 και διάφορες εκδόσεις σε ηλεκτρονική μορφή.

**Fairplay** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Grammenos Costas Th.** – The Handbook of Maritime Economics and Business, LLP, 2003.

**Groppelli A. A. – Nikbakht Ehsan**, Χρηματοοικονομική – Γ’ Αμερικάνικη Έκδοση, σελ.441-445, Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Αθήνα 1999.

**Lloyd’s Register** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Lloyd’s Shipping Economist** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Martin Stopford** – Maritime Economics: Second Edition, Routledge, 2000.

**Oecd** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Paul Hart, Gillian Ledger, Michael Roe, Brian Smith** – Shipping Policy in the European Community, Avebury, 1993.

**Pilloff, S. J. and Santomero, A. M.**, (1998), “The Value Effects of Bank Mergers and Acquisitions”, Amihud, Y. and Miller, G., (eds), Bank Mergers and Acquisitions, Kluwer Academic, Boston, MA, p.59-77.

**Rhoades, S. A.**, (1998), “The Efficiency Effects of Bank Mergers: An Overview of Cost Studies of Nine Mergers”, Journal of Banking and Finance, 22, p.275.

**Santomero, A. M.**, (1999), “Bank Mergers: What’s a Policy Maker To Do?”, Journal of Banking and Finance, 23, p.637.

**Unctad** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

**Vincent Power** – EC Shipping Law, LLP, 1992.

**Valentine Korah** – An Introductory Guide to EC Competition Law and Practice, Hart Publishing, 2000.

**Weston J. Fred – Brigham F. Eugene**, Βασικές Αρχές της Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης και Πολιτικής, σελ.24-27, 36, 523-527, 621-622, 640-641, 753-755, 759-771, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986.

**Wto** – Στοιχεία σε ηλεκτρονική μορφή.

Γ. ΕΠΙΣΗΜΕΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ (Σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή)

- Άρθρα Ενοποιημένης Απόδοσης Γενικών Αρχών Συνθήκης Ίδρυσης Ευρωπαϊκής Κοινότητας: 81-89, 131-134, 157, 163-173.
- 7 Ευρωπαϊκές Εκθέσεις για την Παγκόσμια Ναυπηγική Βιομηχανία (COM 1999.474, COM 2000.263, COM 2000.730, COM.2001.219, COM.2002.205, COM 2002.622, COM.2003.232
- Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:  
Μέτρα για την Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία: 684/90/ΕΚ, 3094/95/ΕΚ, 385/96/ΕΚ, 1540/98/ΕΚ, 1177/02/ΕΚ, 502/04/ΕΚ.
- Φύλλο Εφημερίδας της Ελληνικής Κυβερνήσεως  
Μέτρα για την Ελληνική Ναυπηγική Βιομηχανία: Ν.2642/1998-ΦΕΚ 216Α, Π.Δ.4/2004-ΦΕΚ2Α, Π.Δ.245/1999-ΦΕΚ200Α, Π.Δ.246/1999-ΦΕΚ202Α, Κ.Υ.Α.28311/1488/2000-ΦΕΚ1517Β, Κ.Υ.Α.28000/600/2000-ΦΕΚ1517Β, Κ.Υ.Α.8376/389/2001-ΦΕΚ434Β, Κ.Υ.Α.2123/05/2001-ΦΕΚ484Β.  
Μέτρα για τον Ελληνικό Ανταγωνισμό: Ν.703/1977-ΦΕΚ278Α με τροποποιήσεις: Ν.1934/1991-ΦΕΚ31Α, Ν.2000/1991-ΦΕΚ206Α, Ν.2296/1995-ΦΕΚ43Α, Ν.2323/1995-ΦΕΚ145Α, Ν.2741/1999-ΦΕΚ199Α, Ν.2837/2000-ΦΕΚ178Α, Ν.2941/2001-ΦΕΚ201Α, Ν.3105/2003-ΦΕΚ 29Α, Ν.3373/2005-ΦΕΚ 188Α.  
Απόφαση ΧΑΑ 86/2002 – ΦΕΚ508Β: Προϋποθέσεις Εισαγωγής Συμπληρωματικής Σειράς Μετοχών Εισηγμένων Κατασκευαστικών Εταιρειών σε Περιπτώσεις Α.Μ.Κ. λόγω Συγχώνευσης με Απορρόφηση ή λόγω Εισφοράς Κλάδου.