

ΤΕΙ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΣΣΟΕ



Πτυχιακή Εργασία

“Η Α.Ν.Ε.Ζ. - Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ζακύνθου
- Δραστηριότητες - Προοπτικές



Επιβλ. Καθηγητής:
Δρ. Χρ. Τσουραμάνης

Σπουδαστής:
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ

Μεσολόγγι, 2002

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	<u>Σελ.</u>
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΟΡΟΛΟΓΙΑ	4
1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	6
α) Γενικά στοιχεία κλάδου	6
β) Τύποι ακτοπλοϊκών εταιρειών	6
γ) Ιδιαιτερότητες του κλάδου	7
δ) Νομικό πλαίσιο λειτουργίας των Ελλην. ακτοπλοϊκών εταιρειών	7
ε) Κανονισμοί Ευρωπαϊκής Ένωσης - Άρση CABOTAGE	8
στ) Παράγοντες που επηρεάζουν τις υπηρεσίες και τα έσοδα του κλάδου	10
2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	11
α) Γενικές Πληροφορίες	11
β) Ιστορικό Εταιρείας	12
γ) Αντικείμενο εργασιών	12
δ) Δίκτυο Πωλήσεων	13
ε) Διοικητικό Συμβούλιο	13
στ) Οργανόγραμμα ANEZ	15
ε) Προσωπικό Εταιρείας	17
3. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	18
α) Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως	18
β) Ανάλυση Ισολογισμών Εταιρείας	19
γ) Χρηματοοικονομικοί Δείκτες Εταιρείας	21
δ) Στοιχεία ανά Μετοχή (σε δραχμές)	22
ε) Μερισματική Πολιτική	22
στ) Πίνακας Διάθεσης Κερδών	22
4. ΠΑΓΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	23
α) Αϋλα Αγαθά	23
β) Ενσώματα Πάγια	23

**Α.Ε. ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΕΩΣ “ΑΝΕΖ” Α.Ε. –
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ
(ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ)**

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ελληνική ακτοπλοΐα ως επιχειρηματικός κλάδος καθώς και η παρουσίαση μιας χαρακτηριστικής εταιρείας που δραστηριοποιείται σε αυτόν, είναι το θέμα που αναπτύσσεται στην παρούσα εργασία.

Η έρευνα αυτή, φιλοδοξεί να αποτελέσει μια ακόμη αφορμή προβληματισμού σχετικά με το παρόν και το μέλλον ενός εκ των σπουδαιότερων επιχειρηματικών κλάδων της οικονομίας της χώρας μας, της ακτοπλοΐας.

Η μελέτη χωρίζεται σε τρία τμήματα. Στο πρώτο αναλύεται ο ακτοπλοϊκός κλάδος της ελληνικής ναυτιλίας. Αναφέρονται τα βασικά χαρακτηριστικά του, το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του (ελληνικό και ευρωπαϊκό), καθώς και οι παράμετροι επηρεασμού του.

Στο δεύτερο μέρος αναλύεται η εταιρεία λαϊκής βάσης ΑΝΕΖ – Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Ζακύνθου, που αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα οργάνωσης και λειτουργίας των αντίστοιχων εταιρειών, η παρουσία των οποίων τα τελευταία 35 χρόνια άλλαξε ριζικά το “στάτους κβο” της ακτοπλοΐας μας. Γίνεται αναφορά στη φιλοσοφία ίδρυσης και λειτουργίας της, παρουσιάζονται οι γραμμές δραστηριότητάς της, ενώ αναλύεται πλήρως η χρηματοοικονομική της θέση.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος της μελέτης αναλύονται οι στόχοι και προοπτικές αφενός μεν του συνόλου των ακτοπλοϊκών εταιρειών, βάσει των νέων δεδομένων που έχουν διαμορφωθεί, όσο και ιδιαιτέρως της εταιρείας, ενώ προτείνονται και μέθοδοι ανάπτυξής της.

Ελπίζω ότι οι ακολουθούσες σκέψεις δύνανται να βοηθήσουν στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Ε/Γ	Επιβατηγό πλοίο
Ο/Γ	Οχηματαγωγό πλοίο
RO/RO	Roll on / Roll off. Εμπορικά πλοία στα οποία τα εμπορεύματα φορτώνονται ή εκφορτώνονται πάνω σε οχήματα (αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα). Υπό την ευρύτερη έννοια τα Ο/Γ μπορούν να θεωρηθούν RO/RO.
H/S/F	High Speed Ferries. Πλοία υψηλών ταχυτήτων. Συμβατικά εμπορικά πλοία που αναπτύσσουν υψηλές υπηρεσιακές ταχύτητες.
N. 959/79 S.O.L.A.S.	Νόμος περί Ελληνικών Ναυτικών Εταιρειών. Safety of Life at Sea. Ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. Διεθνείς κανονισμοί ασφάλειας ναυσιπλοΐας.
Κόρος	Μονάδα μέτρησης όγκου. Ισούται με 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.
Κ.Ο.Χ.	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας. Η χωρητικότητα σε κόρους των υπό το ανώτερο κατάστρωμα και επ' αυτού μονίμως στεγασμένων χώρων (GRT στην Αγγλική).
ALL RISKS INSURANCE HULL AND MACHINERY INSURANCE	Ασφάλεια κατά παντός κινδύνου. Ασφάλεια σκάφους και μηχανής πλοίου
N.E.A.B.	Ναυτιλιακές Εταιρείες Λαϊκής Βάσης. Πρόκειται για ιδιωτικές εταιρείες πολυμετοχικής ευρείας βάσης.
Κ.Δ.Ν.Δ.	Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Πρόκειται για κώδικα ο οποίος περιέχει τις βασικές κανονιστικές διατάξεις που διέπουν την ελληνική ναυτιλία.

CABOTAGE

Προνόμιο ακτοπλοίας. Πρόκειται για κανονισμό που ρυθμίζει την εφαρμογή της παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ε.Σ.Υ.Ε.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

α) Γενικά Στοιχεία Κλάδου

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς τομείς της οικονομίας της χώρας μας. Παρέχει απασχόληση σε μεγάλο αριθμό Ελλήνων εργαζομένων, αποτελεί μια σταθερή πηγή εισροής συναλλάγματος και ενώνει τα λιμάνια της χώρας μας εξασφαλίζοντας την επικοινωνία με τα Ελληνικά νησιά.

Η Ελληνική πλοιοκτησία έχει γίνει γνωστή σε όλο τον κόσμο, προβάλλοντας διεθνώς το όνομα της χώρας και ίσως είναι ο πιο κερδοφόρος τομέας της οικονομίας.

Η σπουδαιότητα της ακτοπλοίας είναι προφανής αφού ενώνει 750 περίπου λιμάνια, συνδέοντας 3.500 νησιά και ακτές μήκους 14.854 χιλιομέτρων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου.

Ο κλάδος της Ελληνικής ακτοπλοίας κατά τα τελευταία χρόνια έχει σημειώσει αλματώδη πρόοδο κυρίως μέσω της συνεχούς βελτίωσης και αναβάθμισης τόσο του στόλου (δρομολόγηση νέων σύγχρονων πλοίων), όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ανάγκη αυτή γίνεται πιο έντονη γιατί σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο μέχρι το 2004 θα έχουν αντικατασταθεί 120 πλοία λόγω ηλικίας.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η συνεχής βελτίωση του στόλου με αντικατάσταση των παλαιών κυρίως ανοικτών Ο/Γ, με κλειστού τύπου Ο/Γ και Ε/Β πλοίων, πολυτελέστερων και ταχύτερων, βελτιώνοντας τις παρεπόμενες υπηρεσίες κυρίως όσον αφορά την ασφάλεια και την άνεση των επιβατών, καθώς και την ταχύτητα, τη συχνότητα, την ακρίβεια και κανονικότητα των δρομολογίων.

β) Τύποι Ακτοπλοϊκών Εταιρειών

Από πλευράς πλοιοκτησίας οι εταιρείες της Ελληνικής ακτοπλοίας διακρίνονται σε δυο κυρίως κατηγορίες. Αυτές είναι:

- i) Ολιγομετοχικές εταιρείες, κυρίως του Ν. 959/79, η πλειοψηφία των μετόχων των οποίων ανήκουν σε εφοπλιστικές οικογένειες και
- ii) Ακτοπλοϊκές εταιρείες πολυμετοχικής βάσης, στις οποίες κυριαρχεί το στοιχείο της εντοπιότητας, αφού η πλειοψηφία των μετόχων προέρχεται από συγκεκριμένη νησιώτικη περιοχή. Η λειτουργία των πολυμετοχικών αυτών εταιρειών έχει συμβάλλει στη βελτίωση των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς στη χώρα μας.

Η ANEZ είναι από τις παλαιότερες εταιρείες πολυμετοχικής μορφής της χώρας μας, ιδρυθείσα το 1979 με πρωταρχικό στόχο την άνετη, ασφαλή και ταχύτατη μεταφορά ανθρώπων και οχημάτων με σύγχρονα και πολυτελή πλοία.

γ) Ιδιαιτερότητες του Κλάδου

Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από την κρατικά ελεγχόμενη είσοδο ανταγωνιστών στην αγορά, από το υψηλό κόστος εισόδου που οφείλεται στο τέλος χορήγησης των αδειών σκοπιμότητας και από τους κρατικά ελεγχόμενους ναύλους. Τουλάχιστον μέχρι την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς ο ανταγωνισμός περιορίζεται στη δυνατότητα παροχής ορισμένων μη σημαντικών εκπτώσεων, στην ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, στην ηλικία και στην ταχύτητα των διατιθέμενων πλοίων.

δ) Νομικό Πλαίσιο Λειτουργίας των Ελληνικών Ακτοπλοϊκών Εταιρειών

Λόγω της σπουδαιότητας της ακτοπλοΐας για την Ελληνική οικονομία και την ομαλή επικοινωνία με τον μεγάλο αριθμό των νησιών της χώρας, η Ελληνική ακτοπλοΐα διέπεται από ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο. Τα σημαντικότερα σημεία όπως ορίζονται από τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) είναι τα εξής:

- Υπό τον γενικό όρο "Ελληνική Ακτοπλοΐα" ορίζεται η μεταξύ των Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ.) που αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό Ελληνική σημαία πλοίων.
- Ελληνική σημαία μπορούν να φέρουν τα εγγεγραμμένα στα Ελληνικά νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να αναγνωρίζονται ως Ελληνικά. Το ίδιο άρθρο ορίζει ως ελληνικό πλοίο αυτό που ανήκει κατά ποσοστό υψηλότερο του 50% σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον.
- Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας δίνει το Προεδρικό Διάταγμα 364/21.7.1988, όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 103/93, όπου ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατικό (πλοίο ναυπηγηθέν ή μετασκευασθέν για μεταφορά τουλάχιστον 12 επιβατών) εάν είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσης μέχρι τη νηολόγησή του.
- Σύμφωνα με το άρθρο 164 του Κ.Δ.Ν.Δ., τα Ελληνικά επιβατικά πλοία απομακρύνονται υποχρεωτικά από την εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας μετά την συμπλήρωση του 35^{ου} έτους της ηλικίας τους από την 31^η Δεκεμβρίου του έτους καθέλκυσής τους. Σημειώνεται ότι το όριο αυτό δεν ισχύει για κρουαζιερόπλοια ή άλλα επιβατικά πλοία που εξυπηρετούν τον άξονα Ελλάδος – Ιταλίας ή αμιγώς τις γραμμές εξωτερικού.
- Το ναυολόγιο για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές προτείνεται αποκλειστικά από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και εγκρίνεται από την Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. Μέχρι το 1992 καθορίζονταν από το Υ.Ε.Ν. και οι τιμές των υπηρεσιών εντός των πλοίων (εστιατόρια κλπ). Από το 1992 υπήρξε μερική απελευθέρωση των εντός των πλοίων παρεχομένων υπηρεσιών.

- Άλλα σημαντικά θέματα καθοριζόμενα από την πολιτεία, για τις αμιγώς εντός Ελλάδος γραμμές, είναι οι άδειες σκοπιμότητας (οι οποίες αφορούν άδειες λειτουργίας σε συγκεκριμένο πλοίο, συγκεκριμένης πλοιοκτησίας, σε συγκεκριμένη γραμμή), η σύνθεση των πληρωμάτων και τα δρομολόγια (ώρες και ημέρες αναχώρησης).

ξ) Κανονισμοί Ευρωπαϊκής Ένωσης – Άρση “CABOTAGE”

Με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κρατικού παρεμβατισμού στον κλάδο της ακτοπλοΐας και την εξασφάλιση συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει σειρά κανονισμών που ρυθμίζουν τα σχετικά θέματα εντός των κρατών μελών της. Ο σπουδαιότερος από αυτούς τους κανονισμούς είναι ο υπ’ αριθ. 3577/92, ο οποίος εισάγει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών μελών από πλοιοκτήτριες εταιρείες που θα διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης συγκεκριμένης γραμμής, εφόσον τα πλοία τους φέρουν σημαία χώρας της Ε.Ε. και ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που τίθενται για τη θαλάσσια διαμετακόμιση στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Ως συνέπεια, απαιτείται η κατάργηση του “ηπειρωτικού” cabotage (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή διακώμιση αγαθών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο ηπειρωτικό έδαφος ενός κράτους μέλους, χωρίς ενδιάμεση στάση σε οποιοδήποτε νησί) καθώς και του “νησιώτικου” cabotage (θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή διακώμιση αγαθών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο ηπειρωτικό κομμάτι και σε ένα ή περισσότερα νησιά ενός κράτους – μέλους ή μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε νησιά κράτους μέλους).

Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τις δυσμενείς επιπτώσεις που θα προξενούσε η άμεση εφαρμογή των κανόνων αυτών σε μεγάλο αριθμό Ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, που δεν είναι ακόμα σε θέση να αντιμετωπίσουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό, προέβλεψε προσωρινή εξαίρεση για την Ελλάδα έως την 31/10/2002.

Η ANEZ διαβλέποντας τις εξελίξεις αυτές στον κλάδο της, έχει θέσει σε εφαρμογή επενδυτικό πρόγραμμα που αφορά όχι μόνο τη βελτίωση και αναβάθμιση του υφισταμένου πλοίου της, αλλά και την ενίσχυσή της με την απόκτηση σύγχρονου πλοίου νέας τεχνολογίας. Επιπλέον, αναπτύσσει και ένα απόλυτα εξελιγμένο σύστημα ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, η ολοκλήρωση του οποίου θα επιτρέπει την πώληση των εισιτηρίων και μέσω του διαδικτύου (internet) αποσκοπώντας στην παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών βασισμένου στις τελευταίες τεχνολογικές εφαρμογές και προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις του 21^{ου} αιώνα.

62) Παράγοντες που Επηρεάζουν τις Υπηρεσίες και τα Έσοδα του Κλάδου

Η ζήτηση των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς εκφράζεται καταρχήν με τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών και οχημάτων. Παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση αυτή και τα έσοδα των εταιρειών του κλάδου είναι οι εξής:

- i) Ο χρόνος μεταφοράς που δεν εξαρτάται μόνο από την διανυόμενη απόσταση, αλλά και από την ταχύτητα του μεταφορικού μέσου. Όσο μεγαλύτερος ο χρόνος μεταφοράς, τόσο περισσότερο η ζήτηση εκτρέπεται σε άλλα μέσα μεταφοράς.
- ii) Η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και συγκεκριμένα η συχνότητα, η ταχύτητα, η κανονικότητα, η ασφάλεια, η άνεση των επιβατών και η ακρίβεια των δρομολογίων.
- iii) Η εξέλιξη της τουριστικής κίνησης σε συνδυασμό με την τάση μεγάλου μέρους αυτών να ταξιδεύουν με τα αυτοκίνητά τους.
- iv) Τέλος, πρέπει να τονισθεί ότι ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, με την περισσότερη κίνηση επιβατών και οχημάτων να πραγματοποιείται κατά την διάρκεια καλοκαιρινών μηνών, αργιών και γιορτών.

2 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

α) Γενικές πληροφορίες

Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1979 (ΦΕΚ τ.ΑΕ και ΕΠΕ 2121/7.6.79), με την επωνυμία "Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Ζακύνθου" και διακριτικό τίτλο "ΑΝΕΖ" Α.Ε. Η εταιρεία χρησιμοποιεί ως έμβλημά της το νησί της Ζακύνθου. Η δραστηριοποίησή της στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1981 με την δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ – Ο/Γ "ΖΑΚΥΝΘΟΣ". Το πλοίο ναυάγησε στις 28.12.89 σε ταξίδι του προς τη Ζάκυνθο, μεταφέροντας καύσιμα στο νησί. Από τον Μάρτιο του 1992 δραστηριοποιείται με το Ε/Γ – Ο/Γ "ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ι".

Έδρα της εταιρείας είναι ο δήμος της Ζακύνθου και τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονται επί της οδού Λομβάρδου 30.

Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται πενήνταετής (μέχρι τον Ιούνιο του 2029) αρχόμενη από της δημοσίευσης του καταστατικού στο ΦΕΚ, δυνάμενη να παραταθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων.

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

- i) Η απόκτηση με αγορά ή ναυπήγηση και εκμετάλλευση επιβατηγών – οχηματαγωγών και κάθε μορφής πλοίων για ασφαλή μεταφορά προσώπων, οχημάτων και εμπορευμάτων, για εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής γραμμής Ζακύνθου – Κυλλήνης, καθώς και άλλων γραμμών.
- ii) Η ναύλωση και εν γένει εκμετάλλευση (εφοπλισμός) πλοίων και γενικά πλωτών μέσων κάθε εθνικότητας και σημαίας.
- iii) Η εκτέλεση παντός είδους μεταφορών δια θαλάσσης, εμπορευμάτων, επιβατών, οχημάτων, με ιδιότητα ή μη πλοία της εταιρείας.
- iv) Η εκτέλεση χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων, επιβατών κλπ.

- v) Η άσκηση κάθε φύσεως και μορφής τουριστικής επιχειρήσεως που έχει σχέση με την μεταφορά επιβατών δια θαλάσσης ή δια ξηράς.
- vi) Για την επίτευξη του σκοπού η εταιρεία δύναται:
- α) να ιδρύει και να λειτουργεί εταιρείες με άλλα νομικά πρόσωπα οποιασδήποτε μορφής και κοινοπραξίες,
 - β) να συμμετέχει σε υπάρχουσες εταιρείες οποιασδήποτε μορφής.
- vii) Κάθε συναφής με τα παραπάνω με κέρδος εργασία.
- Η ANEZ δραστηριοποιείται σήμερα στον κλάδο επιβατηγού ναυτιλίας σε γραμμές εσωτερικού. Σύμφωνα με την ανάλυση της ΕΣΥΕ (ΣΤΑΚΟΔ 91) η δραστηριότητα της εταιρείας υπάγεται στον κλάδο 611.0 "ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ".

ε) Ιστορικό Εταιρείας

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της εταιρείας είναι:

- 1979 Ίδρυση ANEZ
- 1981 Αγορά επιβατηγού πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ που δρομολογήθηκε στη γραμμή ΖΑΚΥΝΘΟΥ – ΚΥΛΛΗΝΗΣ
- 1989 Ναυάγιο πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ
- 1991 Αγορά πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1.
- 1992 Δρομολόγηση πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 στη γραμμή ΖΑΚΥΝΘΟΥ – ΚΥΛΛΗΝΗΣ
- 1999 Απόφαση Γ.Σ. μετόχων για απόκτηση σύγχρονου πλοίου
- 2001 Δρομολόγηση πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 και στις γραμμές Κεφαλληνίας ΠΟΡΟΥ – ΚΥΛΛΗΝΗΣ και ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ – ΚΥΛΛΗΝΗΣ.

ζ) Αντικείμενο Εργασιών

Η εταιρεία δραστηριοποιείται σήμερα με το Ε/Γ – Ο/Γ ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 υπό Ελληνική σημαία. Το πλοίο τηρεί όλους τους διεθνείς όρους ακτοπλοίας και είναι πλήρως ασφαλισμένο έναντι όλων των κινδύνων σκάφους και μηχανής.

Εκτελούμενες άδειες σκοπιμότητας και δρομολόγια
Ζάκυνθος - Κυλλήνη
Πόρος Κεφαλληνίας – Κυλλήνη
Αργοστόλι – Κυλλήνη

Η ANEZ βρίσκεται σε κοινοπραξία με τα πλοία ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ, ΙΟΝΙΣ, ΠΡΩΤΕΥΣ, Δ. ΜΟΙΡΑΣ και εκτελούν από κοινού δρομολόγια στις ως άνω γραμμές του Ιονίου. Η εταιρεία όντας λαϊκής βάσης και δημιούργημα της Ζακύνθου, εξυπηρετώντας τις συγκοινωνίες του νησιού, έχει συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της περιοχής. Έχει καταξιωθεί με την παρουσία της προσφέροντας απασχόληση σε 35 υπαλλήλους και εξασφαλίζοντας εργασία σε εργαζόμενους εις πρακτορεία και σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών.

δ) Δίκτυο Πωλήσεων

Η εταιρεία στα πλαίσια της κοινοπραξίας λειτουργεί κεντρικό πρακτορείο σε ενοικιαζόμενο κτίριο στην Ζάκυνθο, με σκοπό την καλύτερη προώθηση των πωλήσεων, τη διαχείριση των παραγόμενων ναύλων και την άμεση απόδοσή τους στην εταιρεία. Επίσης, συνεργάζεται με πρακτορεία που λειτουργούν με την κοινοπραξία στην Αθήνα, Κυλλήνη, Πόρο Κεφαλληνίας, Αργοστόλι, καθώς και με γραφεία ταξιδιών για την άμεση και σωστή εξυπηρέτηση των πελατών της.

ε) Διοικητικό Συμβούλιο

Σύμφωνα με το άρθρο 15 του καταστατικού, η εταιρεία διοικείται από διοικητικό συμβούλιο αποτελούμενο από οκτώ αιρετά μέλη, τα οποία εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με μυστική ψηφοφορία και με απόλυτη πλειοψηφία των εκπροσωπούμενων σ' αυτή ψήφων και τρία που ορίζονται ως εξής:

- i) Ο εκάστοτε πρόεδρος της Τοπικής Ένωσης Δήμων Ζακύνθου (Τ.Ε.Δ.Ζ.)
- ii) Ο εκάστοτε πρόεδρος της Ένώσεως Αγροτικών Συνεταιρισμών νήσου Ζακύνθου (Ε.Α.Σ.Ζ.) και

iii) Ο εκάστοτε πρόεδρος του Επαγγελματικού – Εμπορικού – Βιοτεχνικού – Βιομηχανικού Επιμελητηρίου νήσου Ζακύνθου (Ε.Ε.Β.Β.Ε.Ζ.).

Σύνολο ένδεκα μέλη εξ' ων τα τρία αριστίνδην.

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο να αποφασίζει και να ενεργεί κάθε πράξη που αφορά την διοίκηση της εταιρείας, τη διαχείριση της περιουσίας αυτής και την επιδίωξη γενικά του σκοπού της εταιρείας, με εξαίρεση εκείνες τις πράξεις για τις οποίες είναι αρμόδια να αποφασίζει η γενική συνέλευση των μετόχων.

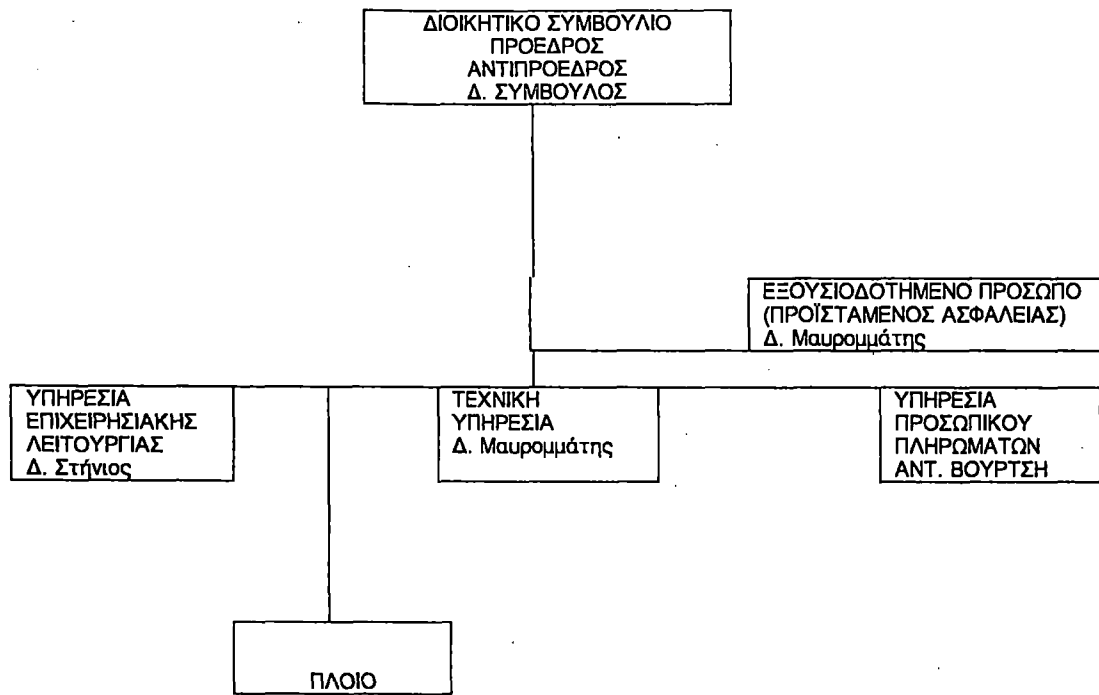
Η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη:

<u>Θέση στο Δ.Σ.</u>	<u>Όνοματεπώνυμο</u>	<u>Ιδιότητα</u>
Πρόεδρος	Διονύσιος Τσουκαλάς	Ιατρός
Αντιπρόεδρος	Νικόλαος Παρτσενίδης	Οικονομολόγος
Αν. Αντιπρόεδρος	Κων/νος Αποστολάκης	Χημικός
Διευθύνων Σύμβουλος	Μάρκος Τσουκαλάς	Εμπορος
Αν. Διευθ. Σύμβουλος	Γεώργιος Πόθος	Πρόεδρος ΕΑΣΖ
Μέλος	Πέτρος Τσουκαλάς	Ιατρός
Μέλος	Διονύσιος Στήνιος	Πολ. Μηχανικός
Μέλος	Διονύσιος Σπίνος	Δάσκαλος
Μέλος	Ηλίας Κωνσταντινίδης	Δάσκαλος
Μέλος	Γιάννης Μαρίνος	Πρόεδρος ΕΕΒΒΕΖ
Μέλος	Γιάννης Αγαλιανός	Πρόεδρος ΤΕΔΖ

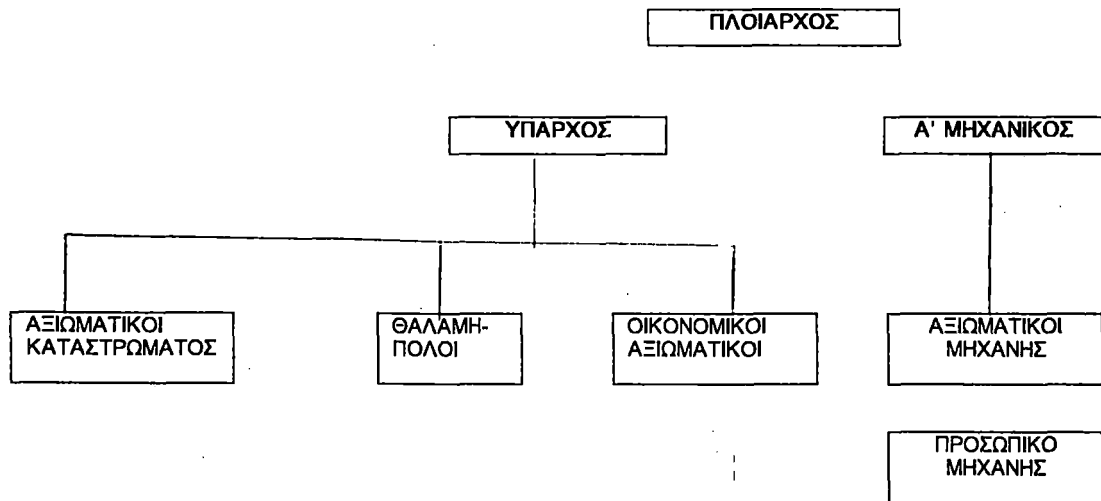
Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι πενταετής. Η θέση του μέλους είναι τιμητική, χωρίς αμοιβή παροχής υπηρεσιών, εκτός του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου. Πέραν αυτών δεν υπάρχουν άλλες ειδικές συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ μελών και εταιρείας.

Την εταιρεία εκπροσωπούν ανά δυο οι πρόεδρος, αντιπρόεδρος, αν. αντιπρόεδρος μαζί με διευθύνοντα σύμβουλο ή αν. διευθύνοντος συμβούλου.

62) Γενικό Οργανωτικό Διάγραμμα ΑΝΕΖ ΑΕ.



Οργανόγραμμα Ε/Γ - Ο/Γ πλοίου



z) Προσωπικό Εταιρείας

Η ANEZ απασχολεί 28 άτομα πλήρωμα στο πλοίο ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1.
Επιπλέον τρεις υπαλλήλους στα γραφεία της.

3 ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας αφορά τα ναύλα, που εισπράττονται από το πλοίο. Η εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των αποτελεσμάτων των χρήσεων της ANEZ για την τριετία 1999 - 2001 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

α) Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως

ΕΤΗ	1999	2000	2001
Κύκλος εργασιών-παροχή υπηρεσ.	656.508.248	593.043.700	962.745.389
Κόστος παροχής υπηρεσιών	471.070.368	512.735.441	765.604.386
Μικτά Αποτελέσματα	185.437.880	80.308.259	197.141.003
(ποσοστό στον κύκλο εργασιών)	28,24%	13,54%	20,47%
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	12.088.000	14.740.480	18.931.788
Μικτά κέρδη εκμετάλλευσης	197.525.880	95.048.739	216.072.791
(ποσοστό στον κύκλο εργασιών)	30,08%	16,02%	22,44%
Πιστωτικοί τόκοι	18.149.683	8.641.632	8.736.446
Χρεωστικοί τόκοι	55.526.959	43.705.248	23.137.929
Διαφορές αποτίμησης χρεωγράφ.		14.397.056	41.314.571
Μερικά κέρδη εκμετάλλευσης	160.148.604	45.588.067	160.356.737
(ποσοστό στον κύκλο εργασιών)	24,39%	7,68%	16,65%
Συναλλαγματικές Διαφορές	5.494.044	3.601.122	83.625
Σύνολο Αποσβέσεων Παγίων στοιχείων ενσωματωμένων στο λειτουργικό κόστος	84.076.275	67.226.029	103.489.169
Καθαρά Κέρδη προ φόρων	154.654.560	49.189.189	160.440.362
(ποσοστό στον κύκλο εργασιών)	23,55%	8,29%	16,66%

πηγή: Ισολογισμοί Α.Ν.Ε.Σ

6) Ανάλυση Ισολογισμών Εταιρείας

Οι Ισολογισμοί της Εταιρείας για την τριετία 1999 - 2001 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	1999	2000	2001
ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις			
Εξοδα Αναδιοργανώσεως	9.285.188	39.120.868	39.696.736
Αποσβέσεις	1.857.097	5.500.486	13.439.833
Λοιπά έξοδα πολυετούς απόσβ.	-	-	57.588.226
Αποσβέσεις	-	-	14.397.056
Ενσώματες Ακινήτοποιήσεις			
Μηχ/τα-Τεχνικές Εγκαταστάσεις	15.621.390	15.508.342	16.343.605
Αποσβέσεις	12.480.682	12.690.078	13.502.025
Ε/Γ-Ο/Γ ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1	1.580.345.357	1.592.845.338	1.592.845.388
Αποσβέσεις	336.313.085	398.587.616	478.229.884
Ναυάγιον ΖΑΚΥΝΘΟΣ	1	1	1
Έπιπλα - Λοιπός Εξοπλισμός	12.661.632	12.711.962	12.914.496
Αποσβέσεις	8.391.042	9.309.007	10.635.881
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1.258.871.962	1.291.687.569	1.189.183.775
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Αναλώσιμα υλικά	4.522.354	9.010.170	9.737.093
Ανταλλακτικά παγίων στοιχείων	64.728.799	70.710.987	74.904.265
Χρεώστες Διάφοροι	43.748.829	49.354.404	22.863.312
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	112.999.982	129.075.561	107.504.670
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ			
Μετοχές εις Χ.Α.Α.	180.432.952	218.763.091	218.763.091
Ζημίες Αποτιμήσεως	-	-	113.299.853
ΣΥΝΟΛΟ ΧΡΕΩΓΡΑΦΩΝ	180.432.952	218.763.091	105.463.238
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ			
Ταμείο	4.265.896	2.514.975	16.494.312
Καταθέσεις όψεως-προθεσμίας	37.276.392	76.640.481	335.061.906
Ενσημα NAT	15.516	15.516	15.516

πηγή: Ισολογισμοί ΑΝΕΞ

ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	41.557.804	79.170.972	351.571.734
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1.593.862.700	1.718.697.193	1.749.723.417

ΠΑΘΗΤΙΚΟ	1999	2000	2001
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Μετοχ.Κεφάλαια (276.000 μετχ. Χ 1.000 Δρχ. εκάστη)	276.000.000	276.000.000	276.000.000
Κατανεμημένη διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	255.457.000	338.612.000	340.561.000
Τακτικό Αποθεματικό	19.477.490	22.428.841	34.545.502
Εκτακτο Αποθεματικό	39.918.434	39.918.434	39.918.434
Ειδικό Αποθεματικό Επενδύσεων	392.743.127	392.743.127	392.743.127
Υπόλοιπο κερδών εις νέον	37.574	189.412	135.684
Ποσά προοριζόμενα για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου	-	139.036.000	144.025.000
Ζημίες αποτίμησης χρεωγράφων	-	2.668.259	38.646.312
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	983.633.625	1.211.596.073	1.189.282.435
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ			
Λοιπές Προβλέψεις	-	71.985.282	-
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ		71.985.282	-
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Τράπεζες Λογ/σμοί Μακρ/σμων υποχρεώσεων	414.607.743	328.409.767	244.875.233
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις			
Τράπεζες Λογ/σμοί Βρ/μων υποχρ.	-	8.826.012	5.187.076
Προμηθευτές	140.187	2.055.180	6.513.468
Μερίσματα πληρωτέα	161.776.923	70.697.678	247.693.561
Πιστωτές Διάφοροι	17.993.261	5.188.415	22.554.779
Υποχρεώσεις φόρων-τελών	14.076.499	18.127.251	32.351.862
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	1.634.462	1.811.535	5.265.003
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	610.229.075	435.115.838	560.440.982
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1.593.862.700	1.718.697.193	1.749.723.417

πηγή: λογολογισμοί ΔΝΕΣ

γ) Χρηματοοικονομικοί Δείκτες Εταιρείας

Οι βασικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες της εταιρείας για την τριετία 1999 - 2001 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

ΧΡΗΣΗ	1999	2000	2001
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ			
Κύκλου εργασιών	-	-9,5%	62,3%
Κερδών προ φόρων	-	-68,4%	227,5%
ενσωμάτων παγίων (αξία κτήσεως)	-		
ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (προ φόρων)			
αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων	15,72%	4,05%	13,49%
αποδοτικότητα συνολικών απασχολουμένων κεφαλαίων	9,70%	2,86%	9,16%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΙΟΡΘΩΣΗΣ ΚΕΦΑΛ.			
Ίδια κεφάλαια/Συνολικά κεφάλαια	61,71%	70,49%	67,96%
Ίδια κεφάλαια/Πάγιο ενεργητικό	78,13%	93,79%	100%
Πάγιο ενεργητικό/Σύνολο ενεργ/κού	78,98%	75,15%	67,96%
ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ			
Ίδια κεφάλαια/Ξένα κεφάλαια	1,61	2,78	2,12
Ίδια κεφάλαια/ Τραπεζικές υποχρεώσεις	2,37	3,57	4,75
ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ			
Γενική ρευστότητα	1,71	4	1,78
Άμεση ρευστότητα	1,13	2,79	1,44
ΔΕΙΚΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ			
Χρηματοοικονομικά έξοδα/ Μικτά αποτελέσματα	17,64%	57,1%	28,22%
Χρηματοοικονομικά έξοδα/ Αποτελέσματα προ τόκων, αποσβέσεων, φόρων	12,14%	31,0%	17,45%

Πηγή: Ισολογισμοί ΑΝΕΞ

δ) Στοιχεία ανά Μετοχή (σε δραχμές)

	1999	2000	2001
Κέρδη προ αποσβέσεων & φόρων	865	422	956
Κέρδη προ φόρων	560	178	581
Κέρδη μετά φόρων & αμοιβές ΔΣ	551	162	566
Μέρισμα ανά μετοχή	518	151	672

ε) Μερισματική Πολιτική

ΧΡΗΣΗ	1999	2000	2001
Καθαρά κέρδη προς διανομή	154.793.164	49.189.189	201.944.345
Συνολικά μερίσματα	142.968.000	41.676.000	185.472.000
Ποσοστό επί των κερδών	92,36%	84,72%	91,84%

στ) Πίνακας Διάθεσης Κερδών

ΧΡΗΣΗ	1999	2000	2001
Καθαρά κέρδη χρήσεως	154.654.560	49.189.189	160.440.362
Υπόλοιπο κερδών προηγούμενων χρήσεων	138.604	-	189.412
Συμφηφισμός αποτίμησης χεωγράφων	-	-	41.314.571
Κέρδη προς διανομή	154.793.164	49.189.189	201.944.345
Τακτικό Αποθεματικό	9.287.590	2.951.351	12.116.661
Αμοιβές Μελών Δ.Σ.	2.500.000	4.410.000	4.220.000
Μερίσματα πληρωτέα	142.968.000	41.676.000	185.472.000
Υπόλοιπο κερδών εις νέο	37.574	151.838	135.684

πηγή: Ισολογισμοί ΑΝΕΣ

4 ΠΑΓΙΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

α) 'Αυλα Αγαθά

Η εταιρεία δραστηριοποιείται επιχειρηματικά κάνοντας χρήση του διακριτικού τίτλου "ΑΝΕΖ".

β) Ενσώματα Πάγια

Η εταιρεία ενοικιάζει γραφεία σε κτίριο στο κέντρο της πόλης της Ζακύνθου, όπου στεγάζονται οι κεντρικές υπηρεσίες της. Ηδη υπάρχει ενδιαφέρον για αγορά των ως άνω γραφείων.

γ) Πλοίο ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1

Η ΑΝΕΖ είναι πλοιοκτήτρια του Ε/Γ –Ο/Γ πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 πρώην "VILLE DE CORTE" που απέκτησε το 1991 προς αντικατάσταση του ναυαγηθέντος ΖΑΚΥΝΘΟΣ.

δ) Τεχνικά Χαρακτηριστικά

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΜΗΚΟΣ (μέτρα)	ΠΛΑΤΟΣ (μέτρα)	Ο. Χωρ. Κ.Ο.Χ.	Αριθμός Επιβατών	Συνδιασμός Φ/Γ – ΙΧ	Έτος Ναυπηγ.	Έτος Μετασκευής
ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1	101,40	16,0	2.157	631	26-135	1973	1992

Το πλοίο κινείται με υπηρεσιακή ταχύτητα 15 knts (Maximum 17) και καλύπτει την απόσταση Ζακύνθου – Κυλλήνης σε 1 ώρα και 15' λεπτά περίπου. Σημειώνεται ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE).

ε) Ασφαλιστήρια Συμβόλαια

Το πλοίο καλύπτεται από ασφαλίσεις κατά παντός κινδύνου του σκάφους και της μηχανής (HULL AND MACHINERY INSURANCE). Η εντολή για την ασφάλιση έχει δοθεί στην ALPHA Ασφαλιστική, η οποία είναι η μεσίτρια εταιρεία για ποσό ύψους 4 εκ. USD.

62) Εξέλιξη Μετοχικού Κεφαλαίου

Το αρχικό Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρείας ήταν τριάντα εκατομμύρια δραχμές, διαιρεμένο σε τριάντα χιλιάδες μετοχές ονομαστικής αξίας χιλίων δραχμών εκάστης και κατατέθηκε ολοσχερώς κατά τη σύστασή της. Ακολούθησαν αυξήσεις:

- i) τριάντα εκατομμυρίων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση τριάντα χιλιάδων μετοχών με την από 17.6.79 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- ii) σαράντα εκατομμυρίων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση σαράντα χιλιάδων μετοχών με την από 24.2.80 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- iii) είκοσι εκατομμυρίων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση είκοσι χιλιάδων μετοχών με την από 6.9.80 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- iv) δώδεκα εκατομμυρίων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση δώδεκα χιλιάδων μετοχών με την από 27.3.83 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- v) ενός εκατομμυρίου διακοσίων χιλιάδων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση χιλίων διακοσίων μετοχών, με την από 26.5.85 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- vi) εξήντα έξι εκατομμυρίων εξακοσίων χιλιάδων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση εξήντα έξι χιλιάδων εξακοσίων μετοχών με την από 6.5.90 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- vii) δέκα έξι εκατομμυρίων εξακοσίων τριάντα πέντε χιλιάδων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση δέκα έξι χιλιάδων εξακοσίων τριάντα πέντε μετοχών, με την από 16.6.91 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.
- viii) σαράντα εννέα εκατομμυρίων τετρακοσίων ενενήντα πέντε χιλιάδων δραχμών σε μετρητά με έκδοση σαράντα εννέα χιλιάδων τετρακοσίων ενενήντα πέντε μετοχών, με την από 2.8.92 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.

ix) δέκα εκατομμυρίων εβδομήντα χιλιάδων δραχμών σε μετρητά, με έκδοση δέκα χιλιάδων εβδομήντα μετοχών, με την από 12.12.93 απόφαση Γενικής Συνέλευσης.

Έτσι σήμερα το Μετοχικό Κεφάλαιο ανέρχεται εις διακόσια εβδομήντα έξι εκατομμύρια δραχμές, διαιρούμενο εις διακόσιες εβδομήντα έξι χιλιάδες μετοχές ονομαστικής αξίας χιλίων δραχμών εκάστης και είναι ολοσχερώς καταβεβλημένο.

2) Ίδια Κεφάλαια – Λογιστική Αξία Μετοχής

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας βάσει του τελευταίου δημοσιευμένου ισολογισμού χρήσεως 2001 (Δρχ.).

Αριθμός Μετοχών	276.000
Ονομαστική αξία Μετοχής	1.000
Μετοχικό Κεφάλαιο	276.000.000
Αποθεματικά υπέρ το άρτιο	340.561.000
Τακτικό Αποθεματικό	34.545.502
Έκτακτο αποθεματικό	39.918.434
Ειδικό Αποθεματικό	392.743.127
Υπόλοιπο Κερδών εις νέο	135.684
Ποσά προοριζόμενα για αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου	144.025.000
Ζημίες αποτίμησης Χρεωγράφων	38.646.312
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων	1.189.282.435
Λογιστική αξία μετοχής	4.308

Σημείωση: η εταιρεία βρίσκεται σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά πεντακόσια πενήντα δυο εκατομμύρια δραχμές σε μετρητά, με την έκδοση πεντακοσίων πενήντα δυο χιλιάδων μετοχών, με την από 25.7.99 απόφαση Γενικής Συνέλευσης, που όμως δεν έχει ολοκληρωθεί.

η) Μετοχική Σύθεση – Διασπορά Μετοχών

Η ANEZ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης με ευρεία διασπορά μετοχών. Σύμφωνα με το άρθρο 8 του καταστατικού: μέτοχοι της εταιρείας δύνανται να είναι Ζακύνθιοι που κατοικούν στη Ζάκυνθο ή κατάγονται από τη Ζάκυνθο, συγγενείς αυτών οποιουδήποτε βαθμού κατ' ευθείαν ή εκ πλαγίου εξ αίματος ή και αγχιστείας αυτών, εγκατεστημένοι στη Ζάκυνθο και αλλαχού της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, ωσαύτως νομικά πρόσωπα Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου, οργανισμοί και Συνεταιρισμοί που έχουν την έδρα αυτών στη Ζάκυνθο, σωματεία, σύλλογοι και οργανισμοί Ζακυνθίων, που έχουν την έδρα τους στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή, καθώς και φίλοι Ζακυνθίων.

Ουδείς εκ των παραπάνω δύναται να συμμετάσχει ως μέτοχος με ποσοστό που ξεπερνά το τρία και μισό στα εκατό (3,5%) του εκάστοτε καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας.

Σήμερα η εταιρεία έχει 1460 μετόχους φυσικά και νομικά πρόσωπα, εντός και εκτός Ζακύνθου, ο μεγαλύτερος εκ των οποίων έχει 9.660 μετοχές στην κατοχή του.

5 ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

α) Γενικά Στοιχεία

Η Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Ζακύνθου από την ίδρυσή της το 1979 έως σήμερα έχει ακολουθήσει μια σταθερή πορεία ανάπτυξης με αποτέλεσμα να αποτελεί μια από τις υγιέστερες οικονομικά εταιρείες του κλάδου. Η στρατηγική ανάπτυξής της στηρίχθηκε σε μια σειρά επιλογών όσον αφορά τις επενδύσεις σε πλοία, τον επιτυχή σχεδιασμό των δρομολογίων και την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των γραμμών δραστηριοποίησης, τη συνεχή αναβάθμιση των παρεχομένων προς το επιβατηγό κοινό υπηρεσιών και τη δημιουργία ισχυρού δικτύου πωλήσεων. Η επιτυχία της στρατηγικής αυτής αντικατοπτρίζεται στην κερδοφορία της εταιρείας και στην εξασφάλιση υψηλών αποδόσεων προς τους μετόχους επί σειρά ετών, παρά όλα τα προσωρινά προβλήματα που υπήρξαν λόγω του ναυαγίου του πρώτου της πλοίου ΖΑΚΥΝΘΟΣ.

Τη σταθερότητα που επικράτησε στον κλάδο επί πολλά έτη λόγω του ιδιότυπου καθεστώτος κρατικού παρεμβατισμού (άδειες σκοπιμότητας χορηγούμενες από το ΥΕΝ), που είχε ως συνέπεια την έλλειψη ουσιαστικού ανταγωνισμού, διαδέχθηκε τα τελευταία έτη μια περίοδος έντονων και σημαντικών αλλαγών που οδήγησε στην καθιέρωση ισχυρών σχημάτων μέσα από εξαγορές, συγχωνεύσεις καθώς και σημαντικών επενδύσεων σε πλοία.

Η αρχή της αναδιάρθρωσης του ακτοπλοϊκού χάρτη της χώρας, έγινε το 1997 με την ίδρυση της MINOAN LINES HIGHSPEED FERRIES με κύριο μέτοχο την εταιρεία λαϊκής βάσεως της Κρήτης MINOAN LINES. Η εταιρεία αυτή το 1998 εξαγόρασε την CERES – DOLPHIN και μετονομάστηκε σε MINOAN FLYING DOLPHIN. Από αυτό το σημείο ξεκίνησε μια ιλιγγιώδης συγχώνευση που ολοκληρώθηκε το 1999 και περιέλαβε όλες σχεδόν τις μεμονωμένες ιδιωτικές – παραδοσιακές ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το σχήμα αυτό (MINOAN LINES – MINOAN

FLYING DOLPHIN) έφτασε να καλύπτει το 80% περίπου της κίνησης των εσωτερικών δρομολογίων.

Παράλληλα, και οι άλλες μεγάλες λαϊκής βάσεως εταιρείες ακολούθησαν αντίστοιχη στρατηγική συνεργασιών. Η ANEK, η δεύτερη μεγάλη εταιρεία λαϊκής βάσεως της Κρήτης (και η πρώτη που ιδρύθηκε το 1967) εξαγόρασε και τελικά συγχωνεύθηκε με την εταιρεία λαϊκής βάσεως ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗ ΝΤΑΕ. Επιπλέον, εισήλθε ως συνεταίρος με 50% στην ΛΑΝΕ – Λασηθιώτικη Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία εισφέροντας το πλοίο ΤΑΛΩΣ. Με ιδιωτική τοποθέτηση απέκτησε το 16,5% της ΝΕΛ – Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, ποσοστό που αύξησε περαιτέρω εις 19%, με νέα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που ακολούθησε. Συμμετείχε ως στρατηγικός επενδυτής και στη ΔΑΝΕ – ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ με 41,9%, συμμετέχοντας ενεργά στην προσπάθεια διάσωσης της, μετά τα γνωστά προβλήματα ρευστότητας που προέκυψαν εις αυτήν. Τέλος, απετέλεσε ιδρυτικό μέτοχο μιας νέας εταιρείας λαϊκής βάσης της ΑΝΕΝ – Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Νότου, που δραστηριοποιείται στη Δυτική Κρήτη και Πελοπόννησο.

Επιπροσθέτως των παραπάνω ενεργειών, άρχισε και ανανέωση του στόλου των εταιρειών με απόκτηση νέων, σύγχρονων, μικρής ηλικίας πλοίων καθώς και ναυπήγηση και δρομολόγηση νεότευκτων. Το κολοσσιαίο αυτό επενδυτικό πρόγραμμα υποστηρίχθηκε έως τις αρχές του 2000 με τις γιγαντιαίες αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου που έκαναν οι εταιρείες μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.), το ύψος των οποίων έφθασε το 1 δις ΕΥΡΩ περίπου.

Δυστυχώς, η πτώση του ΧΑΑ που ακολούθησε άφησε ακάλυπτες τις εταιρείες του κλάδου που είδαν να μην δύνανται να υποστηρίξουν περαιτέρω με άτοκα μετοχικά κεφάλαια τις υπερεπενδύσεις τους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται, ότι μόνο της ΜΙΝΟΑΝ LINES το επενδυτικό πρόγραμμα που αφορούσε την ναυπήγηση 11 υπερσύγχρονων Ε/Γ – Ο/Γ – Η/Σ/Φ πλοίων, κόστισε άνω των 350 δις Δρχ.

Κατά συνέπεια, ο κλάδος οδηγήθηκε σήμερα στην υπερχωρητικότητα σε επιβάτες και οχήματα πλοίων, που κατά την έκφραση του τέως προέδρου της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) "δεν αποσβάνονται στα πλαίσια της εκμετάλλευσής τους στον ελλαδικό χώρο".

β) Οδηγία 98/18 – Κανονισμός EUROSOLAS

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στις 15 Μαΐου 1998, με την οδηγία 98/18/ΕΚ της 17^{ης} Μαρτίου 1998, η οποία δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, συμπλήρωσε τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Σε γενικές γραμμές έγινε χωρισμός των πλοίων ανάλογα με τους πλόες που εκτελούν σε κατηγορίες Α,Β,Γ,Δ. Κατηγορίας Α είναι τα πλοία που απομακρύνονται από την ακτογραμμή περισσότερο από 20 μίλια, ενώ Κατηγορίας Β είναι τα πλοία που κινούνται σε απόσταση από τις ακτές μικρότερη των 20 μιλίων. Σε αυτή την κατηγορία ανήκει και το πλοίο της ANEZ. Ανάλογα δε, του προορισμού του πλοίου, υποχρεούτο να προβεί σε σχετικές μετασκευές συναρτήσει της κατηγορίας που ανήκει. Παράλληλα, η Ε.Ε. υιοθέτησε ένα νέο σύστημα κανονισμών ασφαλείας πλοίων, το EUROSOLAS. Σύμφωνα με αυτούς τους κανονισμούς τα πλοία υποχρεούνται να προβούν σε σειρά πολυδάπανων μετασκευών – προσαρμογών, προκειμένου να αποκτήσουν τα νέα standards ασφαλείας που τίθενται και να συνεχίσουν την παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

γ) Συνέπειες

Στο παραπάνω διαμορφωμένο επιχειρηματικό πλαίσιο καλούνται να ανταπεξέλθουν και όλες οι μικρές μονοβάπορες εταιρείες λαϊκής βάσης που έχουν μείνει ανεξάρτητες (π.χ. Βοιαί, Σκύρου κλπ) μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η ANEZ, οι οποίες λόγω EUROSOLAS αφενός και άρσης cabotage αφετέρου, υποχρεούνται να εκσυγχρονιστούν αντικαθιστώντας το πλοίο τους.

Λύση στο πρόβλημα αυτό θα μπορούσε να δώσει η προσφυγή στην κεφαλαιαγορά όταν οι συνθήκες βελτιωθούν, οπότε οι εταιρείες χωρίς να χάσουν την ανεξαρτησία τους να χρηματοδοτηθούν με τα απαραίτητα κεφάλαια για την περαιτέρω δραστηριοποίησή τους.

Δυστυχώς, οι προϋποθέσεις που τίθενται για εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α.Α. είναι απαγορευτικές. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με απόφαση του Δ.Σ. του Χ.Α.Α. καθορίζονται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- i) Οι ναυτιλιακές εταιρείες για να εισαχθούν στο Χ.Α.Α. θα πρέπει να έχουν πέραν των προβλεπομένων από το ΠΔ 350/85 προϋποθέσεων, τέσσερα πλοία συνολικής ολικής χωρητικότητας (Κ.Ο.Χ.) 20.000, τα οποία θα είναι αναγνωρισμένα ως επιβατηγά σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.
- ii) Η αξία των σκαφών να προσδιορίζεται από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ή από οίκο εκτιμητών σκαφών με διεθνή εμπέλεια.
- iii) Τα σκάφη θα πρέπει να είναι ασφαλισμένα με βάση την αξία τους ως ελάχιστο όριο σε διεθνώς αναγνωρισμένη ασφαλιστική αγορά π.χ. LOYD's Λονδίνου, αγορά Νορβηγίας ή σε διάφορες αγορές για κινδύνους σκάφους, μηχανής και για ζημιές/ απαιτήσεις έναντι τρίτων πρέπει να είναι ασφαλισμένα σε αναγνωρισμένους αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P and I CLUBS).
- iv) Τα σκάφη θα πρέπει να παρακολουθούνται από νηογνώμονα αναγνωρισμένο από το ελληνικό κράτος και να έχουν την ανώτατη δυνατή κλάση στον νηογνώμονα αυτό για πλοία της ίδιας κατηγορίας, χωρίς παρατηρήσεις.
- v) Σε περίπτωση που η πλήρης διαχείριση των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρείας ανατεθεί σε εταιρεία διαχείρισης πλοίων, τότε η τελευταία θα πρέπει να έχει νόμιμη εγκατάσταση στην Ελλάδα.

- vi) Τα πιστοποιητικά με τα οποία εκτιμάται η αξία των πλοίων, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια, τα πιστοποιητικά των νηογνωμόνων καθώς και τα αντίγραφα των εγγράφων εθνικότητας και των πιστοποιητικών κυριότητας και βαρών των πλοίων, θα πρέπει να κατατίθενται μαζί με την αίτηση της εταιρείας για εισαγωγή στο ΧΑΑ και θα πρέπει να έχουν ημερομηνία όχι πέραν από ένα μήνα από την ημερομηνία της αίτησης της εταιρείας προς το Χ.Α.Α.
- vii) Οι νεοεισερχόμενες ναυτιλιακές εταιρείες στο Χ.Α.Α. πρέπει να είναι Α.Ε. του Ν. 2190. Οι εταιρείες αυτές μπορεί να είναι πλοιοκτήτριες οι ίδιες ή να είναι HOLDING και οι θυγατρικές τους πλοιοκτήτριες να είναι είτε Α.Ε. Ν. 2190 είτε του Ν. 959.

Από τις παραπάνω προϋποθέσεις η i) καταδικάζει όλες τις μικρές ακτοπλοϊκές εταιρείες σε απομόνωση από το Χ.Α.Α., αφού ούτε τόσο στόχο έχουν, ούτε αυτή τη χωρητικότητα.

Η λύση που τους απομένει, λοιπόν, είναι ο τραπεζικός δανεισμός, συνήθης βεβαίως πρακτική για ναυτιλιακές εταιρείες (απόκτηση πλοίου με υποθήκευσή του σε τράπεζα μέσω δανεισμού) η οποία όμως στο σημερινό αρνητικό οικονομικό περιβάλλον συναντά δυσκολίες. Οι τράπεζες έχουν ήδη υπερχρηματοδοτήσει ακτοπλοϊκές εταιρείες, πολλές εκ των οποίων αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας, λόγω κακών εκτιμήσεων και υπερβολικών "ανοιγμάτων" με συνέπεια να έχουν γίνει φειδωλές σε οποιαδήποτε νέα αίτηση χορηγήσεως δανείου δέχονται.

δ) Αντιμετώπιση Προβλημάτων

Με δεδομένη την κακή χρηματοοικονομική λειτουργία (διαρκής πτώση Χ.Α.Α.), την απροθυμία των τραπεζών για χορήγηση νέων δανείων στην ακτοπλοΐα, τον επερχόμενο έντονο ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών του κλάδου και την υποχρεωτική προσαρμογή στις διατάξεις EUROSOLAS, έντονα προκύπτει το ερώτημα στις διοικήσεις των εταιρειών τι να πράξουν.

Μια πρώτη ενέργεια είναι να εδραιωθούν στις γραμμές που δραστηριοποιούνται μέσω υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών και ισχυρού δικτύου πωλήσεων. Αφού αξιολογηθεί η θέση τους στην αγορά, να επιδιώξουν δημιουργία οικονομιών κλίμακος μεγαλώνοντας τα μεγέθη τους. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω συγχωνεύσεων για δημιουργία μεγαλύτερων επιχειρήσεων. Αυτομάτως αυξάνεται κύκλος εργασιών, κέρδη, δημιουργείται "στόλος" δύο ή και περισσότερων, αναλόγως, πλοίων, αποκτώνται νέοι προορισμοί, ενώ γίνονται και οικονομίες λόγω κοινών προμηθειών κλπ.

Επιπλέον, από την πλευρά του κράτους ετοιμάζονται ρυθμίσεις ενίσχυσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών σύμφωνα με τις οποίες: α) θα επιδοτείται με 20% αντί του ισχύοντος σήμερα 9% η κατασκευή ή μετασκευή του επιπέδου ασφαλείας πλοίων και β) θα επιδοτείται με 25% η κατασκευή, μετασκευή, επισκευή ή εκσυγχρονισμός του ξενοδοχειακού εξοπλισμού πλοίων. Έντονα επίσης συζητείται και η ένταξη των ακτοπλοϊκών εταιρειών σε αναπτυξιακό νόμο όπως άλλες βιομηχανικές, ξενοδοχειακές κλπ. επιχειρήσεις. Οσον αφορά τα ήδη χορηγηθέντα τραπεζικά δάνεια, ήδη έχουν ξεκινήσει συζητήσεις μεταξύ των εταιρειών και των τραπεζών για την αναδιάρθρωσή τους. Εκτιμάται ότι το ύψος τους είναι άνω των 2 δις ΕΥΡΩ, ύψος που αποτελεί βρόγχο τόσο για τις εταιρείες, όσο και για τις τράπεζες οι οποίες αν δεν βρεθεί λύση κινδυνεύουν να χάσουν αυτά τα κεφάλαια ευρισκόμενες με δεμένα πλοία στην κατοχή τους.

ε) Η θέση της ANEZ

Η ANEZ σήμερα κατέχει αξιοζήλευτη θέση στα πλαίσια της Ελληνικής ακτοπλοΐας για τα δεδομένα που διαθέτει. Κατ' αρχήν συμμετέχει με μεγάλο ποσοστό στην κοινοπραξία πλοίων Ζακύνθου, γεγονός που σημαίνει ανυπαρξία ανταγωνισμού, η οποία έχει επεκταθεί και στην Κεφαλλονιά (Πόρος, Αργοστόλι). Δεν διαθέτει υψηλές υποχρεώσεις προς τράπεζες (245 εκ. Δρχ.), ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της αφορούν κυρίως μερίσματα (78,5% του συνόλου). Η

σχέση ιδίων/ξένα κεφάλαια είναι υγιέστατη, ενώ υψηλή είναι και η λογιστική αξία της μετοχής. Οι γραμμές Κυλλήνης - Ζακύνθου - Πόρου θεωρούνται πορθμιακές και εμπίπτουν στην Β' Κατηγορία πλόων, οπότε και οι προσαρμογές στις διατάξεις EUROSOLAS είναι χαμηλότερου ύψους από άλλες γραμμές. Το πλοίο της ΖΑΚΥΝΘΟΣ 1 είναι οικονομικότατο (το πλεόν οικονομικό της γραμμής), ενώ έχει πολύ καλή αναλογία "μεικτού φορτίου", συνδιασμό, δηλαδή, μεταφοράς ΙΧ και φορτηγών. Το δίκτυο πωλήσεων καλύπτει όλες τις περιοχές δραστηριοποίησης, ενώ υπάρχει συνεργασία και με ταξιδιωτικά γραφεία στην Αθήνα.

Η απόδοση στους μετόχους είναι υψηλή αφού σταθερά μοιράζει με την μορφή μερίσματος άνω του 80% των ετησίων κερδών της, ενώ δεν έχει επηρεασθεί από τα προαναφερθέντα προβλήματα άλλων ακτοπλοϊκών εταιρειών, γεγονός που αποτυπώνεται στους ισολογισμούς της. Να σημειωθεί, επίσης, η πρόσφατη αποχώρηση από την κοινοπραξία του πλοίου Δ. ΜΟΙΡΑΣ λόγω οικονομικών δυσχερειών, η εταιρεία του οποίου οδηγείται σε πτώχευση ενώ το πλοίο ήδη είναι ακινητοποιημένο και δεν εκτελεί δρομολόγια.

στ) Απόκτηση Νέου Πλοίου

Η εταιρεία παρά τα θετικά στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα δραστηριοποίησής της (καλές γραμμές, υγιή χρηματοοικονομική βάση, θέση στην αγορά κλπ) δεν εφησυχάζεται. Οι απαιτήσεις των καιρών είναι γνωστές και γι' αυτό έχει ήδη δρομολογηθεί αύξηση κεφαλαίου για απόκτηση νέου σύγχρονου πλοίου. Το εκτιμώμενο κόστος απόκτησης και μετασκευής μικρής ηλικίας σκάφους, που να πληροί τις απαιτήσεις EUROSOLAS απόλυτα και να καλύπτει τις ανάγκες των γραμμών δραστηριοποίησης της εταιρείας, είναι 2,5 δις Δραχμών περίπου. Με μέσο όρο κερδοφορίας της εταιρείας (προ αποσβέσεων) άνω των 200 εκ. Δραχμών ετησίως (εξαιρέσει του δύσκολου 2000) και με διαθέσιμα σήμερα ήδη 350 εκ. Δραχμών, η εταιρεία είναι εις θέση και με την πραγματοποιούμενη αύξηση μετοχικού κεφαλαίου να

συγκεντρώσει το κρίσιμο ποσό του 1 δις Δραχμών που θεωρείται απαραίτητο για την έναρξη σοβαρών διαπραγματεύσεων.

Ήδη, τα στοιχεία για τη φετινή χρονιά δείχνουν ότι αναμένεται καλύτερη από την περυσινή (όπου υπήρξαν 280 εκ. Δρχ. κέρδη προ αποσβέσεων), παρόλο που το οικονομικό περιβάλλον της ακτοπλοίας εξακολουθεί να είναι δυσμενές.

Επιπλέον, στις σκέψεις της διοίκησης της εταιρείας είναι η δυνατότητα συνεργασίας και με άλλες εταιρείες για συμμετοχή στην απόκτηση του νέου πλοίου. Για το σκοπό αυτό, έχουν ήδη πραγματοποιηθεί προκαταρκτικές συζητήσεις με ενδιαφερόμενους επενδυτές με ενθαρρυντικά συμπεράσματα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρουσίαση της ακτοπλοίας ως επιχειρηματικού κλάδου, καθώς και η αναλυτική μελέτη μιας δραστηριοποιούμενης σε αυτόν εταιρείας, της ANEZ - Ανωνύμου Ναυτιλιακής Εταιρείας Ζακύνθου, ήταν το θέμα της παρούσης εργασίας.

Η ακτοπλοία που θεωρείται "λατρεμένη" κατά δήλωση κορυφαίου στελέχους μεγάλης Ν.Ε.Λ.Β., δυστυχώς σήμερα αντιμετωπίζει σοβαρά και πολυποίκιλα προβλήματα (οικονομικά, τεχνικά, ανταγωνισμού κλπ), με αποκορύφωμα αυτό της έλλειψης εμπιστοσύνης. Το αδιανόητο ναυάγιο του ΕΞΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ ήρθε να ολοκληρώσει μια ήδη δρομολογημένη πτωτική πορεία του κλάδου που είχε ξεκινήσει από την υπερεπένδυση σε πλοία των εταιρειών, σε συνάρτηση με την πτώση του Χ.Α.Α. και την υπερχρέωσή τους. Ο χαρακτηρισμός από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης συλλήβδην των πλοίων μας ως "σαπιοκάραβα" έφερε σύγχυση και προκάλεσε ζημιά σε ηθικό επίπεδο μεγαλύτερη ίσως και από αυτό το ίδιο το τραγικό συμβάν.

Στο πρώτο τμήμα της μελέτης αναλύθηκαν οι παράμετροι λειτουργίας καθώς και το νομικό πλαίσιο που διέπει στη χώρα μας τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις.

Στο δεύτερο μέρος παρουσιάστηκε η ANEZ - Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία Ζακύνθου, μια μικρή ίσως σε μέγεθος, αλλά χαρακτηριστική σε φιλοσοφία λειτουργίας εταιρεία λαϊκής βάσης, από τις παλαιότερες που λειτουργούν σήμερα.

Τέλος, στο τρίτο σκέλος ανεφέρθησαν οι στόχοι και προοπτικές που πρέπει να έχουν τόσο ευρύτερα οι εταιρείες του κλάδου, όσο και συγκεκριμένα η υπό εξέταση εταιρεία.

Σαφώς, το πλαίσιο δραστηριοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλάζει άρδην λόγω της άρσης του cabotage και των νέων κανονισμών ασφαλείας της EUROSOLAS. Δυστυχώς, το κράτος αν και έχει αξιολογήσει την προσφορά των εταιρειών (σύνδεση νησιωτικής χώρας με ηπειρωτική) στον ευαίσθητο τομέα των

μεταφορών, εν τούτοις με λάθη ή παραλήψεις του έχει συμβάλει στην ύπαρξη των σημερινών προβλημάτων.

Οπωσδήποτε κάθε πρόβλημα έχει τη λύση του, κυρίως όταν υπάρχει διάθεση για την εύρεσή της και γνώση του θέματος από τους εμπλεκόμενους φορείς. Θα είναι πράγματι τραγικό σε μια ναυτική χώρα όπως η Ελλάδα με το 1/4 περίπου του παγκοσμίου tonnage να δημιουργηθούν προβλήματα επιβίωσης στις εταιρείες που ουσιαστικά καλύπτουν το δύσκολο έργο των συγκοινωνιών και μάλιστα σε εθνικά ευαίσθητες περιοχές όπως τα νησιά μας.

Η ναυτιλία και ειδικότερα ο ακτοπλοϊκός της τομέας έχουν και παρελθόν και παρόν και οπωσδήποτε μέλλον. Αρκεί να γίνει σωστή επανεκτίμηση των καταστάσεων στις οποίες έχει περιέλθει και να βρεθούν ψύχραιμες λύσεις. Αλλωστε, όπως και στην αρχαία Ελλάδα πίστευαν: "Μέγα το της θαλάσσης κράτος".

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ενημερωτικό Δελτίο ΑΝΕΚ, έτη 1999 - 2000

Ενημερωτικό Δελτίο ΔΑΝΕ, έτη 1994 - 1999

Ενημερωτικό Δελτίο ΜΙΝΟΑΝ LINES, έτη 1998 - 2001

Ενημερωτικό Δελτίο ΝΕΛ LINES, έτη 2000 - 2001

Ενημερωτικό Δελτίο Strintzis LINES, έτη 2000

Καταστατικό ΑΝΕΖ

Περιοδικό "Εφοπλιστής", τεύχη 32-38-39

"ΑΝΕΖ Μετά την τρικυμμία η (αν)ησυχία," τ. 32, Οκτώβριος 1995,
σελ.50-51

"Τα 4 της Ζακύνθου", τ. 38, Απρίλιος 1996, σελ. 90-106

"Ζάκυνθος - Και η κόντρα καλά κρατεί...", τ. 39, Μάιος 1996,
σελ.100-102

ΙΩΑΝΝΗ ΒΑΒΟΥΡΑ - ΚΩΝ. ΑΡΧΟΝΤΑΚΗ (1982), Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές
εταιρείες. Χρησιμότητα, προβλήματα και προτάσεις πολιτικής,
Αθήνα, εκδόσεις ΠΑΠΑΖΗΣΗ

Α. ΣΦΑΡΝΑ (1993), Αποτίμηση επιχειρήσεων, Αθήνα, εκδόσεις ΓΑΛΛΙΟΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Α.Ε.
21^{ος} ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31/12/2000

	Ποσά κλεισμένης χρήσεως 2000			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 1999			Ποσά κλεισμ. Χρήσεως 2000	Ποσά προηγ. Χρήσεως 1999
I. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Αξία κτήσης	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία	Αξία κτήσης	Αποσβέσεις	Αναπ. Αξία		
A. Ασύμμετες ακινήσεις								
1. Εξοδα αναδιοργανώσεως	39.120.868	5.500.486	33.620.382	9.285.488	1.857.097	7.428.391		
2. Λοιπά εξ. πολυετ. αποσβ.			57.588.226			-		
B. Ενσώμιτες ακινήσεις								
1. Μηχ/τα-τεχνικές εγκαταστάσεις	15.508.342	12.690.078	2.818.264	15.621.390	12.480.682	3.140.708		
2. ΕΠ-ΟΓ ΖΑΚΥΝΘΟΣ I	1.592.845.358	398.587.616	1.194.257.741	1.580.345.357	336.313.085	1.244.032.272		
3. Ναυαγία ΖΑΚΥΝΘΟΣ I	1	-	1	1	-	1		
4. Επιπλα & λοιπός εξοπλ.	12.711.962	9.309.007	3.402.955	12.661.632	8.391.042	4.270.590		
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤ.			1.291.687.569			1.258.871.962		
II. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓ.								
1. Αναλώσιμα υλικά			9.010.170			4.522.354		
2. Ανταλλάκτα παγίων στοιχείων			70.710.987			64.728.789		
3. Χρεώστες διάφοροι			49.354.404			43.718.829		
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛ. ΕΝΕΡΓΗΤ.			129.075.561			112.999.962		
III. ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ								
1. Μετοχές εις ΧΑΑ			218.763.091			180.432.952		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΡΕΟΓΡΑΦΩΝ			218.763.091			180.432.952		
IV. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΕΝΕΡΓ/ΚΟ								
1. Ταμείον			2.514.975			4.265.896		
2. Καταβ. όψεως & προθεσμ.			76.640.481			37.276.392		
3. Ενοσημ. ΝΑΤ			15.516			15.516		
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣ. ΕΝΕΡΓ/ΚΟ			79.170.972			41.557.804		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (I+II+III+IV)			1.718.697.193			1.593.862.700		
I. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ								
1. Μετοχικό Κεφάλαιο (Διπρ.εις 276000 μετ. Ον. αξίας 1000 δραχ. εκ)							276.000.000	276.000.000
2. Καταβληθ. διαφ. από Εκδ. μετ. υπέρ το άρτιον							338.612.000	255.457.000
3. Τακτικό Αποθεμ/κό							22.428.841	19.477.490
4. Εκτακτο Αποθεμ/κό							39.918.434	39.918.434
5. Αποθ/κό Επενδύσ.							392.743.127	392.743.127
6. Αποθ/μ. χρεογράφων							2.668.259	-
7. Υπόλ. κερδών εις νέο							189.412	37.574
8. Ποσά προορίσθ. για αύξηση κεφαλαίου							139.036.000	-
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔ. ΚΕΦΑΛ.							1.211.596.073	983.633.625
II. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ								
1. Λοιπές προβλέψεις							71.985.228	-
ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΒΛΕΨ.							71.985.228	-
III. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ								
A. Μακροήμες υποχρ.								
1. Τράπεζες & λοιποί Μακροήμεροι Υποχρ.							328.409.767	414.607.743
B. Βραχυπρόθεσμες υπ.								
1. Τράπ. Α. Βραχ. υποχρ.							8.826.012	-
2. Προμηθευτές							2.055.180	140.187
3. Μέρσματα πληρωτέα							70.697.678	161.776.923
4. Πιστωτές διάφοροι							5.108.415	17.993.261
5. Υποχρ. από φορ-τέλη							18.127.251	14.076.499
6. Ασφαλιστ. Οργανισμοί							1.811.535	1.634.462
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣ.							435.115.838	610.229.075
ΣΥΝ. ΠΑΘΗΤ. (I+II+III)							1.718.697.193	1.593.862.700

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 2000

	Ποσά κλεισμένης χρήσεως 2000		Ποσά προηγούμενης χρήσεως 1999	
Κύκλος εργασιών		593.043.700		656.608.248
Μείον: Κόστος		512.735.441		471.070.368
Μικτά κέρδη		80.308.259		185.437.880
Πλέον: Άλλα έσοδα εκμίσθως		14.740.480		12.088.000
Μικτά κέρδη εκμίσθως		95.048.739		197.525.880
Πλέον: Πιστωτική τόκοι		8.641.632		18.149.683
Μείον:		14.397.056		-
Διαφ. αποστμ. Συμμ. & Χρ.				
Μείον: Χρεωστικοί τόκοι		43.705.248		55.526.959
Μερικά κέρδη εκμίσθως		45.588.067		160.148.604
Πλέον: Πιστ. συναλ. διαφορές		3.601.122		4.881.724
Μείον: Χρεωστ. συναλ. διαφ.		-		212.814
Εξοδα προηγ. χρήσ.		-		10.142.964
Σύνολο αποσβ. παγίων στ.		67.226.029		84.076.275
Μείον: Οι ενσωμ. στο λογ. κ.κ.		67.226.029		84.076.275
ΑΠΟΤΕΛΥΤΑ (Κέρδη) ΧΡΗΣ.		49.199.109		154.654.560

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

	Ποσά κλεισμ. Χρήσεως 2000	Ποσά προηγ. Χρήσεως 1999
Καθαρά κέρδη χρήσ.	49.199.109	154.654.560
Υπόλ. κερδ. προηγ. χρήσ.	-	138.604
Κέρδη προς διανομή	49.199.109	154.793.164
Εις Τακτικό Αποθεμ.	2.951.351	9.287.590
Αμοιβές μελών Δ.Σ.	4.410.000	2.500.000
Μερίσματα πληρωτέα (151 Δραχ. ανά μετοχή)	41.676.000	142.968.000
Υπόλοιπο κερδών εις Νέον	151.838	37.574
	49.199.109	154.793.164

ΖΑΚΥΝΘΟΣ, 28/03/2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ

ΚΛΑΜΠΑΝΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΗΛΙΑΣ

ΡΟΥΣΙΑΝΟΣ ΑΛΕΞΗΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΖΑΚΥΝΘΟΥ Α.Ε.
22^{ος} ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31/12/2001

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσά κλειομένης χρήσεως 2001			ΠΑΘΗΤΙΚΟ	2001
	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβεστη Αξία		
I. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ-ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ	
A. ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΣΙΣ				1. Μετοχικό Κεφάλαιο (Διηρ.εις 276.000 μετοχές ον.αξ.1000 δρχ.εκ)	276.000.000
1. Εξοδα αναδιοργανώσεως	39.696.736	13.489.833	26.256.903	2. Κατ.διαφορά από εκδ.μετ.υπερ άρτ.	340.561.000
2. Λοιπά έξοδα πολ. αποσβ.	57.588.226	14.397.056	43.191.170	3. Τακτικό Αποθεματικό	34.545.502
B. ΕΝΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΣΙΣ				4. Εκτακτο Αποθεματικό	39.918.434
1. Μηχ/τα - Τεχν. εγκ/σεις	16.343.605	13.502.025	2.841.582	5. Αποθεματικό Επενδύσεων	392.743.127
2. ΕΓ-ΟΙΓ ΖΑΚΥΝΘΟΣ Ι	1.592.845.388	478.229.884	1.114.515.504	6. Υπόλοιπο Κερδών εις Νέον	135.684
3. Ναυαίο ΖΑΚΥΝΘΟΣ			1	7. Ποσά προσρ/να για αύξ. κεφαλαίου	144.025.000
4. Επιπλα & Λοιπ. εξοπλισμός	12.414.496	10.635.881	2.278.615	8. Μείον ζημιές εξ απ/σεως συμ-χρήρων	-38.646.312
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			1.129.183.775	ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	1.189.282.435
II. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	
1. Αναλώσιμα Υλικά	9.737.093		9.010.170	1. Λοιπές προβλέψεις	-
2. Αναλ/κά Παγίων στοιχείων	74.904.265		70.710.987	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ	-
3. Χρεώστες διάφορα	22.863.312		49.354.404	II. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛ/ΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤ.	107.504.670		129.075.561	A. ΜΑΚΡΟΠΡ/ΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
III. ΧΡΕΟΓΡΑΦΑ				1. Τράπ./Λοιμοί Μακρύων Υποχρ.	244.875.233
1. Μετοχές εις ΧΑΑ (Τιμή κτήσεως)	218.763.041		218.763.041	B. ΒΡΑΧΥΠΡ/ΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	
Μείον: Ζημιές εξ αποτιμήσεως	-113.299.353			1. Τράπ./Λοιμοί Βρίσμων Υποχρ.	5.187.076
ΣΥΝΟΛΟ ΧΡΕΟΓΡΑΦΩΝ	105.463.238		218.763.091	2. Προμηθευτές	6.513.468
IV. ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ				3. Μερίσματα	247.693.561
1. Ταμείον	16.494.312		2.514.975	4. Πιστωτές διάφορα	22.554.779
2. Καταθέσεως όψεως & προθεσμίες	335.061.906		76.640.481	5. Υποχρ. από φόρους-τέλη	52.351.862
3. Ενοσημα ΝΑΤ	15.516		15.516	6. Ασφαλιστικά Οργανισμοί	5.265.003
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	351.571.734		79.170.972	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	560.440.982
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	1.749.723.417		1.718.697.193	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1.744.723.411

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 2001

Ποσά κλειομένης χρήσεως 2001

Κύκλος εργασιών	962.745.389
Μείον Κόστος	765.604.389
Μικτά Κέρδη	197.141.003
Πλέον άλλα έσοδα εκμ.	18.931.788
Μικτά κέρδη εκμ/σεως	216.072.791
Πλέον πιστωτ. τόκoi	8.736.446
Μείον: Διαφ. αποτ. Συμμ-Χρεογρ.	41.314.571
Μείον: Χρωστ. Τόκoi	23.137.929
Μερικά κέρδη εκμ/σεως	160.356.737
Πλέον: Πιστ. συναλ. διαφορές	83.625
Σύνολο Αποσβ. παγ. στοιχείων	103.489.169
Μείον: Οι ενσ/νες στο λειτ. κόστος	103.489.169
ΑΠΟΤΙΤΑ (Κέρδη) ΧΡΗΣΕΩΣ	160.440.762

ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΕΡΔΩΝ

	Ποσά προηγ. Χρήσεως 2001
Καθαρά κέρδη χρήσ.	160.440.362
Πλέον: Υπόλ. κερδών προηγ. χρήσεως	189.412
Πλέον: Ζημία από απ. Συμ-Χρεογρ. προς συμψηφισμό	41.314.571
Κέρδη προς διανομή	201.444.345
Εις Τακτικό Αποθεματικό	12.116.661
Αμοιβές Μελών Δ.Σ.	4.220.000
Μερ(σ)ματα πληρωτέα (672 Δρχ/μετοχή)	185.472.000
Υπόλοιπο κερδών εις Νέον	135.684

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.

ΚΛΑΜΠΑΝΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΗΛΙΑΣ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ

ΡΟΥΣΙΑΝΟΣ ΑΛΕΞΗΣ