

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

(Ιστορική, θεσμική, κοινωνική και οικονομική προσέγγιση)

Πτυχιακή εργασία

ΒΑΪΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ

ΤΣΑΜΠΙΚΟΣ ΚΟΛΙΑΔΗΣ

Επιβλέπων : Δρ. Πολίτης-Στεργίου Ευάγγελος
Αναπληρωτής καθηγητής

Μεσολόγγι, Νοέμβριος 2004



ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΚΑΙ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ


ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

(Ιστορική, θεσμική, κοινωνική και οικονομική προσέγγιση)

Πτυχιακή εργασία

ΒΑΪΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ

ΤΣΑΜΠΙΚΟΣ ΚΟΛΙΑΔΗΣ



Επιβλέπων : Δρ. Πολίτης-Στεργίου Ευάγγελος
Αναπληρωτής καθηγητής

Μεσολόγγι, Νοέμβριος 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΎΔΡΥΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ.....	8
1. Ιστορικό Λαϊκών Εταιριών Βάσης.....	8
2. Η Ύδρυση της Πρώτης Εταιρίας Λαϊκής Βάσης (ΑΝΕΚ).....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	24
Γενικά.....	24
1. Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες ~ Λ.Α.Ε.	25
2. Ορισμός.....	25
3. Σκοποί των Λ.Α.Ε.	26
4. Θεμελιακές Αρχές	27
5. Πλεονεκτήματα.....	28
6. Τα Άλλα Νομικά Πρόσωπα.....	30
7. Η Λαϊκή Εταιρεία Ως Ιδιαίτερη Μορφή Οικονομικής Μονάδας.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ. ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....	47
1. Φορέας Κοινωνικής Οικονομίας	47
(Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Λαϊκής Βάσης Ως Μια Πρώτη Μορφή Κοινωνικοποίησης των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών)	
2. Η Διοίκηση και Οργάνωση των Ν.Ε.Λ.Β.	48
3. Το Οργανόγραμμα των Ν.Ε.Λ.Β.	55
4. Οι Εργασιακές Σχέσεις στις Λ.Α.Ε.	58
5. Δραστηριότητες – Κοινωνικό Έργο.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ Ν.Ε.Λ.Β.	62
Γενικά.....	62
1. Πληθωρισμός – Οικονομικοί Δείκτες.....	62
2. Οικονομικά Αποτελέσματα Ακτοπλοϊκών Εταιρειών.....	63
3. Οικονομικές Σχέσεις Ν.Ε.Λ.Β.	65
4. Ακτοπλοϊκές Εταιρείες – Εισηγμένες στο Χ.Α.	74
5. Το Κόστος των Υπηρεσιών Ακτοπλοϊκής Μεταφοράς.....	77
6. Το Κόστος Κεφαλαίου των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών.....	81
7. Ζήτηση – Προσφορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών.....	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	87
Γενικά.....	87
1. Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	88
2. Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Θαλάσσιων Ενδομεταφορών.....	89
3. Συμπεράσματα για το Θεσμικό Πλαίσιο.....	92
4. Η Κρατική Παρέμβαση.....	95
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	98
1. Προβλήματα – Αδυναμίες στην Ίδρυση και Λειτουργία Των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης.	98
2. Εισαγωγή στα Προβλήματα των Λαϊκών Εταιρειών.....	99
2.1 Ενδογενή Προβλήματα	99
2.2 Εξωγενή Προβλήματα.....	100
3. Προϋποθέσεις Επιβίωσης Λ.Ε.Β.	102
4. Η Ανάπτυξη των Λαϊκών Εταιριών και τα Μέσα της Χρηματοδότησης...104	
5. Το Πρόβλημα της Περαιτέρω Χρηματοδότησης Των Επενδύσεων των Λαϊκών Εταιρειών.....	110
6. Τρόποι Χρηματοδότησης των Επενδυτικών Δραστηριοτήτων.....	111
7. Οι Ευρύτερες Επιπτώσεις των Λ.Α.Ε.	116
7.1 Συμβολή στην Οικονομική, Κοινωνική και Πολιτιστική Ανάπτυξη των Νησιών.	117
7.2 Περιορισμός του Έμμεσου Κόστους των Υπηρεσιών Ακτοπλοϊκής Μεταφοράς.	119
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	121
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ.....	161

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η επιλογή του θέματος έγινε με τη συμβολή του καθηγητή μας Πολίτη-Στεργίου Ευάγγελο με τη καθοδήγηση του οποίου πραγματοποιήσαμε την παρούσα πτυχιακή εργασία.

Για την υλοποίηση της, χρησιμοποιήσαμε τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες από ποικίλες πηγές : βιβλία και επιστημονικές θεωρήσεις, ομιλίες σε συνέδρια, συνεντεύξεις, συζητήσεις με ανθρώπους σχετικούς και έμπειρους στον συγκεκριμένο χώρο αλλά και σχόλια απλών ανθρώπων, άρθρα από εφημερίδες και περιοδικά αλλά και έρευνα στο Internet.

Επεξεργάζοντας το διαθέσιμο υλικό προσπαθήσαμε να δημιουργήσουμε μια εργασία που να είναι μια εισαγωγή στις ναυτιλιακές εταιρίες λαϊκής βάσης και να παρουσιάζει ταυτόχρονα το σημείο όπου βρίσκεται σήμερα η ιδιαίτερη αυτή μορφή εταιριών καθώς και της προσφοράς τους στην τοπική κοινωνία.

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερα τα ακόλουθα πρόσωπα για την διάφορων ειδών βοήθεια που μας προσέφεραν, επισημαίνοντας βέβαια ότι οι όποιες ατέλειες ή παραλήψεις είναι της προσωπικής μας ευθύνης . Για την βοήθεια με υλικό από τα Χανιά στα κεντρικά γραφεία της ANEK είμαστε υπόχρεοι στις κυρίες που εργάζονται στο τμήμα Marketing, από το Ηράκλειο στα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών του τμήματος Marketing στην κυρία Μωυσιάδου Ελένη, από την Ρόδο στους υπεύθυνους του πρακτορείου της ΔANE, από την Πάτρα στο πρακτορείο της ANEK τους κ.Παναγιώτη, Γρηγόρη και Θεόδωρο Σπηλιωτακόπουλο, στο πρακτορείο των Μινωικών Γραμμών τον κ. Παναγιώτη Σπυρόπουλο. καθώς και το κεντρικό Λιμεναρχείο Πάτρας .Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε για τις πολύτιμες σε εμάς πληροφορίες-παρατηρήσεις του, από την Αθήνα, τον κ. Μηνά Τσαμόπουλο, δημοσιογράφο της εφημερίδας Ναυτεμπορικής.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το 1920 θεσμοθετήθηκε ο νόμος 2190 περί των Ανωνύμων Εταιριών. Από τότε έως σήμερα ο νόμος αυτός έχει δυναμική ισχύ. Βέβαια δεν έχει μείνει ανεπηρέαστος από την διέλευση του χρόνου, έχει υποστεί μερικές διορθώσεις λόγω του ότι τα οικονομικά δεδομένα και οι συνθήκες έχουν διαμορφωθεί σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις του οικονομικού γίγνεσθαι.

Το Συνεταιριστικό κίνημα στην χώρα μας εμφανίστηκε σε μια περίοδο την οποία πολλοί αμφισβήτησαν. Τον 18^ο αιώνα, έμποροι παρήγαγαν ομοιοειδή προϊόντα με εμπορική δραστηριότητα όμοια των συνεταιρισμών. Αυτή η δραστηριότητα όμως αποτέλεσε και αποτελεί αντικείμενο αντιπαράθεσης για πολλούς. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι τα Αμπελάκια ήταν μια συνεταιριστική οργάνωση και άλλοι ισχυρίζονται ότι ήταν απλά μια επιχείρηση. Το 1915 με τον νόμο 602/1915 οι συνεταιρισμοί αποκτούν ιδιαίτερη νομική μορφή.

Στα τέλη της 10ετίας του 1970 κάνει την εμφάνισή της, η πρώτη Εταιρία Λαϊκής Βάσης, η οποία νομικά ακολουθεί κατά βάση τον τύπο και λειτουργία της ανώνυμης εταιρίας, παράλληλα όμως θέτει περιορισμούς οι οποίοι αναφέρονται στο καταστατικό της, κυρίως όσον αφορά την απόκτηση κεφαλαίου και της συσσώρευσης δύναμης του μεμονωμένου μετόχου, προσεγγίζοντας έτσι τις αρχές του Συνεργατισμού. Παρότι έχουν περάσει σχεδόν 37 χρόνια, δεν έχουμε εντοπίσει πουθενά κάποια νομική πρόβλεψη ειδικά για τις εταιρίες αυτές. Πιστεύουμε ότι ο θεσμός αυτός δεν είναι ευρέως γνωστός εξαιτίας της μικρής σχετικά χρονικά εμφάνισης του, της μη ανάλυσης του σε βάθος, καθώς και λόγου της απύσας σχετικά βιβλιογραφίας, αλλά και ειδικής περί αυτού νομοθεσίας, εκτός βέβαια των εξαιρέσεων που αναφέρονται στην παρούσα εργασία. Με αποτέλεσμα, τα επιτεύγματα και οι αδυναμίες του, να αγνοούνται μαζί με αυτόν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σήμερα οι Εταιρίες Λαϊκής Βάσης δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας, των αεροπορικών εταιριών, στον αγροτουρισμό ακόμα και με δραστηριότητα στον χώρο του αθλητισμού.

Η πτυχιακή μας εργασία διακρίνεται στα εξής κεφάλαια : Στο **κεφάλαιο Α** , παρουσιάζεται εν ολίγοις οι απαρχές και η μορφή ίδρυσης των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης. Στο **κεφάλαιο Β** αναφερόμαστε στην νομική υπόσταση των εταιριών αυτών, στο **κεφάλαιο Γ** όσον αφορά την δομή και τις δραστηριότητες των Λαϊκών Ακτοπλοϊκών Εταιριών, στο **κεφάλαιο Δ** αναλύουμε την οικονομική εξέλιξη των Λαϊκών Ακτοπλοϊκών Εταιριών βασιζόμενοι κυρίως σε ισολογισμούς τους και στο **κεφάλαιο Ε** παρουσιάζεται μια γενική εικόνα του τομέα της ακτοπλοΐας και των εξελίξεων – αλλαγών του. Τέλος στο **κεφάλαιο ΣΤ** καταλήγουμε σε συμπεράσματα, εξετάζοντας παράλληλα τα προβλήματα-αδυναμίες

αλλά και τις προοπτικές εξέλιξης των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης, όπως έχουν αναδειχθεί από την έως τώρα λειτουργία του θεσμού.

Κεφάλαιο Α. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΊΔΡΥΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

1. Ιστορικό Λαϊκών Εταιριών Βάσης

Η 37χρονη και πλέον πορεία των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης (Ν.Ε.Λ.Β.) στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας, τις καθιστά κυρίαρχες στο χώρο τους. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο πλοίο μέχρι και σήμερα, οι Ν.Ε.Λ.Β. διασχίζουν τα νερά του Αιγαίου και της Αδριατικής με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια.

Ιδιαίτερα οι Ν.Ε.Λ.Β. δημιουργήθηκαν με μέτοχους τους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου και των άλλων νησιών, που ήθελαν ένα δικό τους μεταφορικό μέσο για να ταξιδεύουν με ασφάλεια από τον τόπο τους προς την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό, άλλωστε είναι που τις διαφοροποιεί από τις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρίες: η πολυμετοχική βάση τους. Οι άνθρωποι των νησιών αναζήτησαν τα δικά τους πλοία για να ταξιδεύουν στις δικές τους θάλασσες. Φαινόταν ουτοπικό, όμως όλοι συνέβαλαν σε αυτό το σκοπό.

Σήμερα, η ANEK παραμένει η πρώτη εταιρία λαϊκής βάσης αλλά όχι η μοναδική, αφού πολλοί ακολούθησαν το παράδειγμά της, οι Μινωικές Γραμμές, η Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου κ.ο.κ.. Αναστήλωσαν τη ναυτική παράδοση των νησιών που ανατρέχει στους Μινωικούς χρόνους. Κέρδισαν και κράτησαν την εμπιστοσύνη των ανθρώπων τους και όλων των επιβατών τους.

Η εξελικτική πορεία των Ν.Ε.Λ.Β. συνεχίζεται με εντυπωσιακούς ρυθμούς. Ο μεγάλος, σύγχρονος στόλος τους και ο πρωτοποριακός τους χαρακτήρας τις καθιστούν πρότυπο σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κι αυτές, με τη σειρά τους ακολουθούν όλα τα πρότυπα και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παρακάτω θα κάνουμε μια ιστορική αναδρομή ενδεικτικά κάποιων ακτοπλοϊκών εταιριών λαϊκής βάσης ξεκινώντας από το έτος ίδρυσής τους ως το πρόσφατο παρόν, προκειμένου να δούμε την εξελικτική τους πορεία. Έτσι, έχουμε :

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης (ANEK LINES)

Οι Σημαντικότεροι σταθμοί στην ιστορική εξέλιξη της ANEK είναι:

1967

Στις 10 Απριλίου ιδρύεται η εταιρεία με έδρα τα Χανιά

1970

Δρομολόγηση του πρώτου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου της εταιρείας "ΚΥΔΩΝ" στην γραμμή Πειραιά - Χανιά

1973

Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΑΝΤΙΑ" & "ΡΕΘΥΜΝΟ" στην γραμμή Πειραιά-Ηράκλειο

1978

Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

1987

Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΑΠΤΕΡΑ" στην γραμμή Πειραιά-Χανιά

1989

Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων "ΛΑΤΩ" & "ΛΙΣΣΟΣ" στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα και πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου "ΚΥΔΩΝ"

1992

Δρομολόγηση στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας του Ε/Γ-Ο/Γ "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ". Δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ" στην γραμμή Πάτρα-Τεργέστη.

1996

Αγορά και μετασκευή των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ I" & "ΚΡΗΤΗ II". Πώληση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ"

1997

Δρομολόγηση των Ε/Γ-Ο/Γ "ΚΡΗΤΗ I" & "ΚΡΗΤΗ II" στην γραμμή Πάτρα-Αγκώνα

1998

Αύξηση κεφαλαίου με εισαγωγή των μετοχών της εταιρείας στην κύρια αγορά του χρηματιστηρίου αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α)

1999

Έναρξη διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρείας στις
21/01/1999

Αγορά και μετασκευή του Ε/Γ-Ο/Γ "ΣΟΦΟΚΛΗΣ Β." και δρομολόγηση
του στη γραμμή Πάτρα-Τεργέστη

Συμμετοχή στο 50% του Μ.Κ της "ΛΑΝΕ" και παραχώρηση σε αυτή
του Ε/Γ-Ο/Γ "ΤΑΛΩΣ"

Συγχώνευση δια απορροφήσεως της "Ρεθυμνιακής" από την ΑΝΕΚ
Ένταξη των πλοίων "ΠΡΕΒΕΛΗΣ", "ΑΡΚΑΔΙ" στο στόλο.

Συμμετοχή στο 16,5% του Μ.Κ. της "ΝΕΛ"

Ίδρυση της "ΑΝΕΚ LINES ITALIA s.r.l." και συμμετοχή στο ιδρυτικό
της κεφάλαιο κατά 51 %

Ίδρυση της "ΑΝΕΝ" και συμμετοχή στο Μ.Κ. με 20%

2000

Αγορά, μετασκευή & δρομολόγηση του Ε/Γ-Ο/Γ "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ" στη
γραμμή Πάτρα - Τεργέστη

Συμμετοχή 41,9 % στο Μ.Κ. της "ΔΑΝΕ"

Συμμετοχή 50 % στο Μ.Κ. της "ΕΤΑΝΑΠ" Α.Ε

Συμμετοχή 62 % στο Μ.Κ. της "ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ Α.Β.Ε.Ε."

Υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης για δύο υπερσύγχρονα Ε/Γ-Ο/Γ
με τα ναυπηγεία "FOSEN MEK SHIPYARD" & παράδοση τον Οκτώβριο
του 2000 & τον Μάιο του 2001 αντίστοιχα, με ορτίον για άλλα δύο
Παραλαβή και δρομολόγηση στη γραμμή Πάτρα - Αγκώνα του
νεότευκτου πλοίου "OLYMPIC CHAMPION" που πραγματοποιεί το
δρομολόγιο Ηγουμενίτσα-Αγκώνα σε 15 ώρες.

Αύξηση Μ.Κ. (25% κάλυψη = 9,5 δις. δρχ / 27,88 εκατ. EURO

Πώληση Ε/Γ - Ο/Γ ΚΑΝΤΙΑ και ΡΕΘΥΜΝΟ

Αύξηση συμμετοχής στο Μ.Κ. της ΝΕΛ στο 19,05 %

2001

Σύνδεση με τα διεθνή συστήματα κρατήσεων START, MERLIN,
AMADEUS και SIGMA

Παράδοση του δεύτερου νεότευκτου πλοίου "HELLENIC SPIRIT" που
δρομολογήθηκε μαζί με το "OLYMPIC CHAMPION" στη γραμμή Πάτρα
- Ηγουμενίτσα - Αγκώνα μειώνοντας το χρόνο ταξιδιού από
Ηγουμενίτσα-Αγκώνα σε 15 ώρες.

Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου (NEL LINES)

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της ΝΕΛ είναι:

1972

Ίδρυση της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.
Αγορά του πλοίου "ΣΑΠΦΩ"

1974

Τίθενται σε εφαρμογή οι γραμμές Μυτιλήνης - Χίου και Μυτιλήνης - Θεσσαλονίκης

1975

Τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης - Χίου - Πειραιά - Ρόδου - Κύπρου - Χάιφας, με εβδομαδιαία τακτικά δρομολόγια

1976

Διάθεση σε τακτά δρομολόγια μη επιδοτούμενων μεγάλων πλοίων στη γραμμή Λήμνου - Καβάλας

1980

Έναρξη της μηχανογράφησης των υπηρεσιών της Εταιρίας

1981

Αγορά του πλοίου "ΑΛΚΑΙΟΣ"

Ίδρυση της Αναπτυξιακής Εταιρίας Λέσβου Α.Ε. με σκοπό την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της Λέσβου και τη συνεργασία με την ΝΕΛ Α.Ε. για τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της Λέσβου

1988

Αγορά του πλοίου "ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ"

1990

Αγορά του πλοίου "ΜΥΤΙΛΗΝΗ"

Τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης - Βόλου

1994

Ίδρυση του κεντρικού πρακτορείου Πειραιώς

Αγορά κτίσματος στη Μυτιλήνη για τη στέγαση των γραφείων της Εταιρίας

1995

Αγορά του πλοίου "ΘΕΟΦΙΛΟΣ"

Αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρίας με δημόσια εγγραφή και εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (έναρξη διαπραγμάτευσης μετοχών της ΝΕΛ στις 28.08.1995)

1998

Παραγγέλλεται για ναυπήγηση το υπερταχύπλοο CORSAIRE 12000 στα Γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval

1999

Αγορά του πλοίου "ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ"

Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας με καταβολή μετρητών. Συνολικά έσοδα αύξησης Δρχ. 17 δις περίπου. Συμμετοχή στρατηγικού επενδυτή (ΑΝΕΚ) στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας με ποσοστό 16,5%

Παραγγέλλονται για ναυπήγηση δύο νέα υπερταχύπλοα τύπου CORSAIRE 10000 και CORSAIRE 14000, στα γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval

2000

Εξαγορά του 42% της ακτοπλοϊκής εταιρίας MedLink S.A., κατόχου τριών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με δραστηριοποίηση στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, με στόχο το ποσοστό να ανέλθει σε 70%

Παραλαβή του υπερταχύπλοου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" (CORSAIRE 12000) και δρομολόγηση στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς ή Ραφήνα - Άνδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος)
Δρομολόγηση του "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς ή Ραφήνα - Άνδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος)
Δρομολόγηση του "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" στη γραμμή της Πειραιάς ή Ραφήνα - Πάρος - Νάξος και στη γραμμή Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη

2001

Ίδρυση των θυγατρικών εταιρειών Arisvi Shipping Ltd και Irina Shipping Ltd.

Δρομολόγηση του πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ" στη γραμμή Ικαρίας-Σάμου.

Λήφθηκε η απόφαση για έκδοση Ομολογιακού Δανείου Μετατρέψιμου σε Μετοχές.

Παραλαβή του ταχυπλόου πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ 2" τύπου Corsaire 10000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάρου - Νάξου.

Παραλαβή του ταχυπλόου πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ" τύπου Corsaire 14000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πειραιά - Χίου Μυτιλήνης.

Πώληση του πλοίου "ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ"

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Νότου (ANEN LINES)

Η ελλιπής επικοινωνία και η προβληματική συγκοινωνία είναι μετριοπαθείς χαρακτηρισμοί για το καθεστώς που επικρατούσε μεταξύ των περιοχών της Δυτικής Κρήτης, των Κυθέρων και της Νότιας Πελοποννήσου ακόμα και μέχρι το 1999.

Η ανάγκη δρομολόγησης ενός επιβατικού-οχηματαγωγού πλοίου κατάλληλου για να προσεγγίζει στα λιμάνια της περιοχής ήταν επιτακτική. Η δρομολόγηση πλοίου θα έδινε νέα ζωή και προοπτικές ανάπτυξης σε όλες τις παραπάνω περιοχές.

Επώνυμοι και ανώνυμοι από τις παραπάνω περιοχές, άνθρωποι με στόχους και οράματα ένωσαν τις δυνάμεις τους για την ίδρυση μίας ναυτιλιακής εταιρίας Λαϊκής Βάσης με σκοπό την μόνιμη ακτοπλοϊκή σύνδεση των περιοχών, την ωφέλεια των μετόχων και την ανάπτυξη των περιοχών τους.

Την 23/10/1998 υπεγράφη το καταστατικό της νέας ναυτιλιακής εταιρίας με την επωνυμία ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΟΤΟΥ και με το διακριτικό τίτλο ANEN LINES.

Σκοπός της εταιρίας η απόκτηση και δρομολόγηση επιβατικού - οχηματαγωγού πλοίου στη γραμμή Κίσαμος - Αντικύθηρα - Κύθηρα - Γύθειο - Καλαμάτα, με προέκταση του δρομολογίου προς Πειραιά.

Όσον αφορά την δρομολόγηση του πλοίου, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με απόφασή του την 6.3.2000 χορήγησε στην ANEN, άδεια σκοπιμότητας για πλοίο το οποίο να μπορεί να δρομολογηθεί στη γραμμή ΚΙΣΑΜΟΥ - ΚΥΘΗΡΩΝ - ΓΥΘΕΙΟΥ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ με λιμάνι αφετηρίας της ΚΙΣΑΜΟΥ και θα εκτελεί δρομολόγια στις ακόλουθες διαδρομές:

- α) ΚΙΣΑΜΟΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΓΥΘΕΙΟ
- β) ΚΙΣΑΜΟΣ - ΚΥΘΗΡΑ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ
- γ) ΚΙΣΑΜΟΣ - ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ - ΚΥΘΗΡΑ - ΠΕΙΡΑΙΑ



Το πλοίο υποχρεούται σε διαρκή και πλήρη εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και να προσεγγίζει ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ κατά μετάβαση και επιστροφή τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα στη διαδρομή (α).

Η διαδρομή (γ) θα εκτελείται όταν υπάρχουν συγκοινωνιακές ανάγκες, σε πλοία τελευταίας τεχνολογίας.

Το πλοίο παραδόθηκε στην ANEN την 31^η Μαρτίου του 2000, έγιναν οι απαραίτητες εργασίες, έλεγχοι επιθεωρήσεις ώστε να του χορηγηθούν όλα τα πιστοποιητικά ασφαλείας και δρομολογήθηκε την 7^η Απριλίου 2000 με συχνά δρομολόγια συνδέοντας της περιοχές της Δυτικής Κρήτης, Αντικυθήρων, Κυθήρων και Νότιας Πελοποννήσου.

Μινωικές Γραμμές (MINOAN LINES)

Μετά την ίδρυση της ANEK η επόμενη μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία τέτοιου χαρακτήρα υπήρξαν οι Μινωικές Γραμμές, μια άλλη κρητική εταιρία, αυτή την φορά από το Ηράκλειο ακολούθησε το παράδειγμα της πρώτης και είχε ανάλογη επιτυχία.

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ είναι:

1972

Στις 25 Μαΐου, με ιδρυτικό κεφάλαιο 40.000.000 δρχ. τίθενται οι βάσεις για την ίδρυση της μεγαλύτερης ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας.

1974

Οι Μινωικές Γραμμές εισέρχονται δυναμικά στην ελληνική ακτοπλοΐα. Αποκτάται το **F/B Μίνως** και στις 5 Ιουλίου πραγματοποιεί το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο. Η θαλασσοκρατία των Μινωικών Γραμμών έχει μόλις αρχίσει.

1976

Το δεύτερο πλοίο της εταιρείας το ταχύτατο και σύγχρονο **F/B Αριάδνη** δίνει το στίγμα του δυναμισμού των Μινωικών Γραμμών. Τα καθημερινά δρομολόγια από και προς την Κρήτη είναι πλέον γεγονός.

1978

Το **F/B Κνωσός** μπαίνει στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς. Το **F/B Μίνως** αρχίζει δρομολόγια στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά. Τα

δύο κύρια κρητικά λιμάνια συνδέονται πια καθημερινά με την ηπειρωτική Ελλάδα.

1981

Το μεγάλο βήμα των Μινωικών Γραμμών. Η εταιρεία βάζει πλώρη για τη διεθνή αγορά. Το **F/B ΕΛ Γκρέκο** των Μινωικών Γραμμών ξεκινά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα, ανοίγοντας νέους επιχειρηματικούς ορίζοντες.

1985

Με εδραιωμένη τη θέση τους στη ναυτιλιακή αγορά οι Μινωικές Γραμμές αρχίζουν πλέον την ανανέωση του στόλου τους. Ένα νέο **F/B, το Φαιστός**, έρχεται να αντικαταστήσει το **F/B Μίνως**.

1986

Οι Μινωικές Γραμμές επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους. Το **Ro.Ro Αγία Γαλήνη** που δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιά, δίνει τη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων, ψυγείων, βυτιοφόρων και ειδικών φορτίων με εύφλεκτα υλικά, υλικών με τον πιο σίγουρο και ασφαλή τρόπο.

1987

Η γραμμή Πάτρα-Αγκόνα γίνεται "διπλή." Η διαρκώς αυξανόμενη προτίμηση του επιβατικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές επιβάλλει στην εταιρεία τη δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου, του **F/B Φαίδρα** (ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού πλοίου).

1988

Το τρίτο πλοίο των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Πάτρα - Αγκόνα είναι γεγονός.

Το **F/B Κίνγκ Μίνως** κάνει ακόμα πιο πλούσια τα δρομολόγια για την Ιταλία και οι Μινωικές Γραμμές βάζουν πλώρη για την κορυφή.

1990

Μια ακόμα πρωτιά για τις Μινωικές Γραμμές. Δρομολογείται το **F/B Αριάδνη** στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλία - Τουρκία ενώνοντας έτσι τα παράλια της Ιωνίας με την Ελλάδα και την Ευρώπη.

Το υπερσύγχρονο **F/B Ν. Καζαντζάκης** δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς και οι Μινωικές Γραμμές θέτουν νέα standards ποιότητας στη γραμμή αυτή.

1991

Για μια ακόμη φορά οι Μινωικές Γραμμές αλλάζουν τα δεδομένα στην επιβατηγό ναυτιλία με το νέο υπερσύγχρονο **F/B Δαίδαλος** που δρομολογείται στις διεθνείς γραμμές Πάτρας-Αγκόνας. Την ίδια

επίσης χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ενώνουν και την Κρήτη με την Ανκόνα και τη Δυτική Ευρώπη με το ανανεωμένο **F/B ΕΛ Γκρέκο**.

1992

Τη χρονιά αυτή οι Μινωικές Γραμμές καινοτομούν ακόμα μια φορά, μειώνοντας το χρόνο για την Ιταλία στις 24 ώρες. Το νέο και υπερσύγχρονο **F/B Ερωτόκριτος** κάνει πιο άνετο και πιο γρήγορο το ταξίδι, ενώ με την νέα υπηρεσία **Camping on board** που πρώτες οι Μινωικές Γραμμές προσφέρουν, δίνουν μια επιπλέον δυνατότητα σε επιβάτες που ταξιδεύουν με το τροχόσπιτο ή το camper τους.

1993

Είναι η χρονιά που αρχίζει να εφαρμόζεται το πιο φιλόδοξο, για την εταιρεία, επενδυτικό πρόγραμμα. Η ναυπήγηση του πλέον σύγχρονου, σύμφωνα με τις νέες εξελιγμένες προδιαγραφές ασφάλειας, ταχύτητας και πολυτέλειας πλοίου, του **Highspeed Ferry Αρετούσα**, φέρνει τις Μινωικές Γραμμές για μια φορά ακόμη, στην πρώτη θέση μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων της ελληνικής ναυτιλίας.

1994

Το ιστορικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας στο Ηράκλειο που είχε υποστεί ολοκληρωτική καταστροφή από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περνά στην ιδιοκτησία της εταιρείας όπου και στεγάζει πλέον τη διοίκηση και όλες τις υπηρεσίες των Κεντρικών της Γραφείων.



1995

Παραλαμβάνεται το πρώτο νεοναυπηγημένο, το υπερσύγχρονο **Highspeed Ferry Αρετούσα** και γίνεται το ενδέκατο πλοίο αλλά και η ναυαρχίδα του στόλου της εταιρείας. Η Πάτρα και η Αγκόνα απέχουν τώρα, 22 μόνο ώρες! Η πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων σε τακτικές γραμμές ανταμείβεται με την αθρόα εμπιστοσύνη και προτίμηση του επιβατικού κοινού.

1996

Το επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών "ταράζει" εκ νέου τα νερά της Μεσογείου. Με τα νέα **Highspeed Ferries** που παραγγέλλονται, **Ίκαρος** και **Πασίφαη**, με συνολικό ύψος επένδυσης 56 δις. δρχ., ανοίγονται νέοι ορίζοντες για το μέλλον.

1997

Το **H/S/F Ίκαρος** στις 5 Μαΐου καθελκύεται στα νερά Νορβηγικών ναυπηγείων και φτάνει στην Ελλάδα μέσα σε κλίμα μεγάλης υπερηφάνειας και ενθουσιασμού.

Την ίδια χρονιά οι Μινωικές Γραμμές ιδρύουν από κοινού με άλλους Έλληνες εφοπλιστές και επιχειρηματίες τη Minoan Lines Highspeed Ferries, και αμέσως δρομολογείται στη γραμμή Πειραιάς - Κυκλάδες το υπερσύγχρονο Catamaran Ferry Highspeed 1 και το **F/B Αριάδνη**.

1998

Νέο ρεκόρ για τις Μινωικές Γραμμές. Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και η καθολική συμμετοχή και εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού, συμβάλλει στον σχεδιασμό ακόμα πιο φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων.

Το τρίτο Highspeed Ferry της εταιρείας, το **Πάσιφαη** παραδίδεται στις Μινωικές Γραμμές και μαζί με τα H/S/Fs **Ίκαρος** και **Αρετούσα** αντιπρόσωπεύουν με 80 δις δρχ. τη μεγαλύτερη επένδυση μέχρι τώρα στην ελληνική ακτοπλοία.

Την ίδια χρονιά ένας ακόμα φιλόδοξος στόχος μπαίνει σε εφαρμογή. Τα ταχύτερα, πολυτελέστερα και μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο αρχίζουν να κατασκευάζονται στην Ιταλία για λογαριασμό των Μινωικές Γραμμές. Τα **Highspeed Ferries, Κνωσός Παλλάς και Φαιστός Παλλάς** θα μειώσουν την ταχύτητα από τον Πειραιά στο Ηράκλειο σε 6 μόνο ώρες!!!

Οι φιλοδοξίες όμως της εταιρείας "δεν βρίσκουν λιμάνι". Δύο ακόμα ταχύτατα **Highspeed Ferries** για τις γραμμές της Αδριατικής παραγγέλλονται στην Ιταλία. Σχεδιαστής τους; Το διάσημο αρχιτεκτονικό γραφείο "De Jorio".

Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας προβλέπει ακόμα δύο **Highspeed Ferries**. Τα **Ro-Pax Ferries** που παραγγέλλονται στο ναυπηγείο **Samsung** της Ν. Κορέας θα είναι σε θέση να αναπτύσσουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων!!!

Οι Μινωικές Γραμμές όμως μεγαλώνουν ακόμη πιο πολύ. Αποκτούν το 70% της εταιρείας **Ceres Hydrofolis** και διευρύνουν τη στρατηγική τους ανάπτυξη.

Στο τέλος του 1998 επιβεβαιώνεται για μια φορά ακόμη η εμπιστοσύνη του επενδυτικού κοινού στις Μινωικές Γραμμές αφού σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου από τους υφιστάμενους μετόχους αντλούνται 3 δις δρχ.

1999

Είναι η χρονιά της δημιουργίας μια νέας μεγάλης εταιρείας. Της **HELLAS FLYING DOLPHINS**, που προκύπτει από την κοινοπραξία **CERES HYDROFOILS**, της **MINOAN LINES HIGH SPEED FERRIES** και των **ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ**. Η **AIR GREECE** και η **AEGEAN AIRLINES** συνεργάζονται και δημιουργούν τη μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία στην Ελλάδα.

Η στιγμή της απογείωσης έχει φτάσει για τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ. Μετά τη συνεργασία και τελικά συνχώνευση των δύο αεροπορικών εταιριών, οι Μινωικές Γραμμές βρίσκονται να έχουν ένα μεγάλο πακέτο των μετοχών της ιδιωτικής αεροπορικής εταιρείας AIR GREECE. Έτσι, η δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο επιβατικό κοινό αποκτά νέα διάσταση. Παραγγέλλεται ένα ακόμη HIGHSPEED FERRY στα ναυπηγεία SAMSUNG και δύο ακόμη HIGHSPEED FERRIES στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI, ανεβάζοντας το συνολικό κόστος του επενδυτικού προγράμματος από το 1995, σε 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

2000

Τα πολύ υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιοτικής μεταφοράς επιβατών από τις Μινωικές Γραμμές πιστοποιούνται πλέον και επίσημα. Η πιστοποίηση κατά ISO 9002 από την Germanischer Lloyd στην Ελλάδα γίνεται πλέον από την επίσημη πολιτεία και αφορά την **Ασφαλή και Ποιοτική Μεταφορά Επιβατών και Οχημάτων δια Θαλάσσης**.

Καθελκύεται ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Προμηθέας**, από τα ναυπηγεία **Samsung** και παραγγέλλεται ένα ακόμη, με τα ίδια χαρακτηριστικά.

Παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** ένα ακόμη **Highspeed Ferry**, το **Κνωσός Παλάς**, ένα από τα πλέον σύγχρονα πλοία στον κόσμο.

2001

Το φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών εξελίσσεται απρόσκοπτα, με την παραλαβή ενός ακόμη νεότευκτου **Highspeed Ferry**, το **Προμηθέας**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.

Πωλείται το **F/B N. Καζαντζάκης**, το οποίο εξυπηρετούσε τη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο. Έτσι, ακολουθείται πιστά, το στρατηγικό πρόγραμμα των Μινωικών Γραμμών που σαν βασικό στόχο έχει την πλήρη ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου. Λίγους μήνες μετά, παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία **Fincantieri** το αδελφό πλοίο του **Highspeed Ferry Knossos Palace**, το **Festos Palace**. Το τελειότερο δίδυμο της ελληνικής ακτοπλοΐας δρομολογείται στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς - Ηράκλειο, παρέχοντας στο επιβατικό κοινό μοναδική πολυτέλεια, υπερσύγχρονες υπηρεσίες και ταχύτητα.

Μετά την παραλαβή του νεότευκτου πλοίου **Highspeed Ferry Festos Palace**, ανακοινώνεται η στρατηγική συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με τον μεγαλύτερο ιδιωτικό όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών της Ιταλίας, **Grimaldi**. Με τη συνεργασία αυτή, οι Μινωικές Γραμμές θα επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους, πέρα των

γραμμών της Αδριατικής, στο χώρο της Δυτικής Μεσογείου, συνδέοντας τη Δυτική Ιταλία με την Τυνησία σε πρώτη φάση, και στη συνέχεια σε Γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου. Η πορεία των Μινωικών Γραμμών προς την επιτυχία συνεχίζεται με την παραλαβή του **Highspeed Ferry Ωκεανός** από τα ναυπηγεία **Samsung**, το οποίο δρομολογείται στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία.

2002

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ συνεχίζοντας το επενδυτικό τους πρόγραμμα παραλαμβάνουν στις 10 Μαΐου 2002 το Η/S/F ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Ιταλίας. Πρόκειται για ένα ακόμη υπερσύγχρονο πλοίο, που έρχεται να ενισχύσει τη θέση της εταιρείας στις γραμμές της Αδριατικής και να συμβάλλει στην αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοΐας αλλά και στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας,

Το Η/S/F ΕΥΡΩΠΗ ΠΑΛΑΣ, το οποίο ξεκίνησε τα δρομολόγια του την Τρίτη 14 Μαΐου 2002 στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα, είναι το τέταρτο και τελευταίο πλοίο που παραλαμβάνουν οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από τα ναυπηγεία FINCANTIERI της Ιταλίας, ενώ αναμένεται μέσα στο καλοκαίρι του 2002 η παραλαβή του Η/S/F ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ από τα ναυπηγεία SAMSUNG της Νότιας Κορέας. Με την παραλαβή και του Η/S/F ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ ολοκληρώνεται ένα σημαντικό και αξιόλογο επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής 7 νέων πλοίων, συνολικού ύψους 670 εκατ. Ευρώ και η εταιρεία μπαίνει σε μία νέα περίοδο, έχοντας ανανεώσει πλήρως το στόλο της με νεότευκτα πλοία, που συνδυάζουν τις μεγάλες ταχύτητες με την άνεση και την πολυτέλεια στα ταξίδια.

Στις 31.5.2002 ξεκίνησε τα δρομολόγια του το Η/S/F ΑΡΙΑΔΝΗ ΠΑΛΑΣ 1 πρώην ΩΚΕΑΝΟΣ στη νέα γραμμή ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΛΤΑ - ΤΥΝΗΣΙΑ, που επεκτείνονται οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε συνεργασία με τον Ιταλικό όμιλο GRIMALDI.

2. Η Ίδρυση της Πρώτης Εταιρίας Λαϊκής Βάσης (ANEK)

Αφορμή για την ίδρυση της 1^{ης} Εταιρίας Λαϊκής Βάσης, στάθηκε το μοιραίο γεγονός της 8^{ης} προς 9^{ης} Δεκέμβρη του 1966. Το βράδυ εκείνο το F/B <<ΗΡΑΚΛΕΙΟ>>, της τότε εταιρίας Τυπάλδου, που εκτελούσε το δρομολόγιο Χανιά – Πειραιά βυθίστηκε τα μεσάνυχτα στα νερά της Φαλκονέρας με συνέπεια το πνιγμό 300 ατόμων. Σύμφωνα με το πόρισμα τα αίτια αποδίδονται σε κατασκευαστικές ατέλειες καθώς και στην αμέλεια πρόσδεσης ενός φορτηγού αυτοκινήτου στο γκαράζ του πλοίου, με αποτέλεσμα να προσκρούει, λόγω των κλυδωνισμών, στην πλάγια πόρτα του πλοίου δημιουργώντας ρήγμα με ακόλουθη συνέπεια, την εισροή νερού στο πλοίο.¹

Για άλλη μια φορά η ανθρώπινη θέληση έρχεται να αποδείξει ότι οι θεσμοί δημιουργούνται για την ικανοποίηση των αναγκών του ανθρώπου. Στην περίπτωση του ναυαγίου κάποιοι δεν έμειναν στις άσχημες πτυχές του, αλλά έσπευσαν να ανατρέψουν τα ισχύοντα και να διασφαλίσουν με δικές τους ενέργειες, αυτά που δεν μπόρεσαν να διασφαλίσουν οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες και η πολιτεία. Στις 12.12.1966, τρεις μέρες μετά το πολύνεκρο ναυάγιο, ο Κωνσταντίνος Αρχοντάκης, Επιθεωρητής Συνεταιρισμών της Αγροτικής Τράπεζας, ήταν ο εμπνευστής μιας ιδέας, με την οποία θα μπορούσαν με συλλογικό τρόπο να κάνουν την ιδέα αυτή πράξη. Η πρόταση που έγινε από τον Κωνσταντίνο Αρχοντάκη απευθυνόμενος στον τοπικό Σύνδεσμο Οικονομικών Επιστημόνων Χανίων, έγινε αποδεκτή και όλοι μαζί έσπευσαν για να υλοποιήσουν το όραμα που όπως πίστευαν θα έδινε λύση και αναζωογόνηση στην *τοπική οικονομία* αλλά και στην ασφαλή ακτοπλοϊκή δραστηριότητα.

Για να πετύχουν όμως το στόχο που απορρέει από το όραμα έπρεπε *πρώτον* Να γνωστοποιήσουν το θέμα της πρότασης με κύρος και σοβαρότητα, *δεύτερον* να πείσουν το ευρύ κοινό αλλά και τους τοπικούς φορείς, για τα πλεονεκτήματα της και *τρίτον* όλοι μαζί να πιστέψουν στο νέο εγχείρημα.

Η πρόταση ήταν απλή, Ίδρυση ενός **τοπικού Λαϊκού φορέα**, που θα ασκούσε δραστηριότητα στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και θα έδινε βάση στην ασφαλή μεταφορά, στο χαμηλό κόστος μετακίνησης, στα τακτικά δρομολόγια.

Την 21^η Δεκεμβρίου του 1966, ύστερα από πρόσκληση του Συνδέσμου διπλωματούχων οικονομικών επιστημόνων Χανίων προς όλους τους τοπικούς φορείς, συμφώνησαν στην ίδρυση εταιρίας. Ορίστηκαν εκπρόσωποι απ όλους τους τοπικούς φορείς ως επιτροπή ίδρυσης της εταιρίας. Η επιτροπή αποτελούταν από : 1) Εκ μέρους της Εκκλησίας, οι δύο Μητροπολίτες του Νομού Χανίων, ο Κισσάμου

¹Ι.Τζαμαριουδάκης, Το Ιστορικό Ίδρυσης Της ANEK σελ.23
εφημ. ΤΑ ΝΕΑ 9/12/1966, εφημ. ΤΟ ΒΗΜΑ 2/2/1967 αρ.ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ, Εμμ. Ρουκουνάκης
(βλέπε παράρτημα)

και Σελίνου και ο Κυδωνίας και Αποκορώνου. 2) Εκ μέρους της τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι Δήμαρχοι Χανίων και Ρεθύμνης.

3) Ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Χανίων, καθώς και ο πρόεδρος Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Ρεθύμνης

4) Ο πρόεδρος του Συλλόγου Αυτοκινητιστών Χανίων. 5) Οι πρόεδροι των εργατικών κέντρων Χανίων και Ρεθύμνης. 6) Οι πρόεδροι του Δικηγορικού και Ιατρικού Συλλόγου Χανίων.

7) Εκπρόσωπος των Αγροτικών Συνεταιριστικών Οργανώσεων

Χανίων. 8) Ο πρόεδρος και τα τέσσερα μέλη του Συνδέσμου Οικονομικών Επιστημόνων Χανίων, μεταξύ των οποίων και ο εμπνευστής της ιδέας Ιωάννης Τζαμαριουδάκης².

Η συμφωνία μπορεί να επετεύχθη, αλλά έμεναν ανοιχτά κάποια θέματα όπως ήταν η μετά από αξιολόγηση επιλογή νομικής μορφής του φορέα, που έπρεπε να συσταθεί για την υλοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού. Να προχωρήσουν σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την νόμιμη σύσταση του φορέα, τη σύνταξη του καταστατικού του και υποβολή του για έγκριση στις αρμόδιες αρχές. Επίσης έπρεπε να κάνουν μια εκτενή και ουσιαστική αναφορά για τους επιδιωκόμενους σκοπούς της υβριδικής εταιρίας, για να πείσουν και να προσελκύσουν πολίτες που, με το τιμώμενο μερίδιό τους, θα θέσουν θεμέλια αρχικού κεφαλαίου χρήσιμου για την σύσταση της εταιρίας.

Η επιτροπή σύστασης της εταιρίας συνεδρίασε για πρώτη φορά την 27-12-1966 στο χώρο του Δημαρχείου Χανίων και μετά από διεξοδική συζήτηση αποφάσισε μεταξύ άλλων τα εξής :

- Να προκριθεί για τον υπό σύσταση φορέα η μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας υπό τον τίτλο « Ναυτική Εταιρία Κρήτης Α.Ε. »
- Στο καταστατικό της εταιρίας να προβληθεί μετοχικό κεφάλαιο δρχ. 50.000.000, κατανεμόμενο σε 50.000 μετοχές των 1.000 δρχ.
- Να ορισθεί ανώτατο ποσό εγγραφής κάθε μετόχου το ποσό των δρχ. 1.000.000, εξαιρουμένων των Δήμων, οι οποίοι θα μπορούσαν να εγγραφούν για μεγαλύτερο ποσό.
- Στη διοίκηση της εταιρίας θα μετέχουν οι Μητροπολίτες Κισάμου Σελίνου, Κυδωνίας και Αποκορώνου και Ρεθύμνης ή Λάμπης και Σφακίων, οι Δήμαρχοι Χανίων και Ρεθύμνης και 13 αιρετά μέλη εκλεγόμενα από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.
- Να κληθεί το κοινό της Κρήτης και οι απανταχού Κρήτες να εγγραφούν στο μετοχικό κεφάλαιο της υπό ίδρυση εταιρίας στα καταστήματα των τραπεζών καταβάλλοντας το μισό της αξίας των μετοχών που θα δηλώνουν.

²βλέπε ΣΔΟΕ παράρτημα 1

- Να συγκροτηθεί προσωρινή διαχειριστική επιτροπή υπό τον Μητροπολίτη Ειρηναίο, η οποία θα αναλάμβανε επαφές με τις τράπεζες για το θέμα των εγγραφών, καταθέσεων κ.τ.λ.

Στην διάθεση του επενδυτικού κοινού υπήρχαν οι μετοχές για την κάλυψη 50.000.000 δρχ. , με εγγραφή για απόκτηση 1.000 δρχ. και σε αριθμό μέχρι 1.000 μετοχές ανά άτομο, με άμεση κατάθεση τουλάχιστον του μισού τιμήματος στις τράπεζες, στις οποίες δόθηκαν οδηγίες να δέχονται τις καταθέσεις μαζί με τις δηλώσεις για το ύψος των μετοχών που επιθυμούσε ο κάθε αγοραστής-μέτοχος σε προθεσμία τριών μηνών. Μετά από τρίμηνη διάθεση των μετοχών στο κοινό, έκλεισαν οι λογαριασμοί στις τράπεζες και διεπιστώθη ότι, η κάλυψη του κεφαλαίου ξεπέρασε το επιδιωκόμενο στόχο κατά 78.4% δηλαδή 39.200.000 δρχ. από 1500 μετόχους.

Με το αρχικό μετοχικό κεφάλαιο των 89.200.000 δρχ , υπεγράφη την 1^η Απρίλη 1967 από τα μέλη της Επιτροπής Ίδρυσης το Ίδρυτικό και καταστατικό της Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας Κρήτης (Α.Ν.Ε.Κ.) Την ίδια περίοδο το Δ.Σ. της εταιρίας άρχισε την διαδικασία εξεύρεσης και αγοράς του πρώτου πλοίου της εταιρίας.

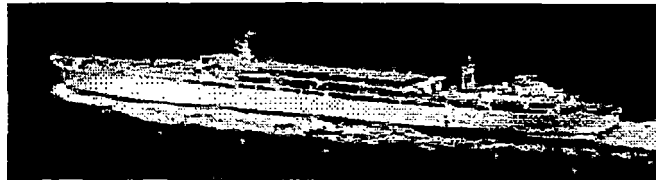
Το έτος 1970 και το μήνα Σεπτέμβριο το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο με το όνομα «ΚΥΔΩΝ» ήταν πλέον κτήση της πρώτης Λαϊκής Εταιρίας. Επίσης το πλοίο αυτό καθώς και η Α.Ν.Ε.Κ. αποτέλεσαν το παράδειγμα προς τα άλλα νησιά και περιοχές για την σύσταση Λαϊκών Εταιριών με τους ίδιους σκοπούς και τους ίδιους κανόνες. Συγκεκριμένα, ιδρύθηκαν με την σειρά οι εξής ναυτιλιακές εταιρίες λαϊκής βάσης **1.** Το 1972, ιδρύθηκαν οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ με έδρα το Ηράκλειο, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου με έδρα τη Λέσβο και η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Νάξου με έδρα τη Νάξο. **2.** Το 1974 ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Θάσου με έδρα τη Θάσο. **3.** Το 1976, ιδρύθηκε η Ανώνυμη Ναυτιλιακή και Τουριστική Εταιρεία Σάμου και Ικαρίας με έδρα την Σάμο. **4.** Το 1977 ιδρύθηκε η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λακωνίας με έδρα την Σπάρτη. **5.** Το 1978 ιδρύθηκαν η Ναυτιλιακή Εταιρεία Χίου και η Εταιρεία Αναπτύξεως Αποκορώνου. **6.** Το 1979 ιδρύθηκαν η Δωδεκανησιακή Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία με έδρα την Ρόδο και η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Σύμης με έδρα την Σύμη, η Ναυτιλιακή Εταιρεία Ζακύνθου και η εταιρεία ΕΥΡΩΚΡΕΤΑ-εταιρεία μεταφορών. **7.** Το 1981 ιδρύθηκε η Ρεθυμνιακή Ναυτιλιακή και Τουριστική Ανώνυμη Εταιρεία με έδρα το Ρέθυμνο. **8.** Το 1987 ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Εταιρεία Καλύμνου με έδρα το Κάλυμνο. Τέλος το 1993 η Λασιθιωτική Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία με έδρα το Λασιθί.

Να σημειώσουμε ότι περίπου το 60% της ακτοπλοΐας καλύπτουν οι Εταιρίες Λαϊκής Βάσης.³

³ Υ.Ε.Ν. , Δ/ΝΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Από το 1967 έως σήμερα έχουν περάσει 37 χρόνια. Τριάντα επτά χρόνια η Α.Ν.Ε.Κ. οδεύει στους θαλάσσιους δρόμους της πατρίδας μας αλλά και στην θαλάσσια οδό της Αδριατικής , εξυπηρετώντας τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων, γεφυρώνοντας πολιτισμούς και οικονομίες. Είναι η εταιρία που απ την πρώτη κιόλας στιγμή, επέδειξε ένα κοινωνικό-πολιτιστικό πρόσωπο, αφού αποτελεί ένα προϊόν ηθελημένης ένωσης προσώπων με κοινό σκοπό. Είναι η εταιρία που σέβεται και τιμά όχι μόνο τον άνθρωπο αλλά και την ιστορία του, αναδιπλώνοντας την ιστορία της Κρήτης χαρίζοντας στα πλοία της ονόματα όπως : ΚΥΔΩΝ , ΛΑΤΩ, ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ, ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ,HELLENIC SPIRIT,κ.α..

Η πιο επιτυχημένη Εταιρία Λαϊκής Βάσης δεν έχει μείνει στάσιμη απέναντι στις προκλήσεις και τον εκσυγχρονισμό τόσο των πλοίων όσο και των υπηρεσιών.



Εικόνα 1:Το πρώτο πλοίο των ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης 'ΚΥΔΩΝ'

ΠΗΓΗ 1:www.anek.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Γενικά

Οι εταιρείες λαϊκής βάσης μπορούν να διαιρεθούν σε δύο κατηγορίες : σε εκείνες που λειτουργούν υπό νομικό καθεστώς και σε εκείνες που δεν λειτουργούν αλλά υπάρχουν σαν ιδέα ή θεσμός.

Στην πρώτη κατηγορία κατατάσσονται οι ναυτιλιακές εταιρείες πλατιάς συμμετοχικής βάσης ,οι οποίες θεσμοθετήθηκαν με τους αναπτυξιακούς νόμους *849/1978 αρθ.21 και 38 , ν.959/1979 "περί ναυτικής εταιρίας" , ν.1116/1981 αρθ.24§4 και ν.1262/1982 αρθ.24§4 η οποία αντικαθιστά την §1 του αρθ.21 ν.849/1978 και αρθ.2 §1 του ιδίου ν.1262/1983.Πρότυπο παράδειγμα εταιρείας ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ αποτελεί η Α.Ν.Ε.Κ.(1967).

Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται γενικά όλες οι άλλες εταιρείες λαϊκής βάσης, όπως κατασκευαστικές , μεταφορικές ,συγκοινωνιακές , δημοτικές, κλπ ,από την πλευρά του φορέα τους .Οι συγκεκριμένες εταιρείες θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουν περισσότερο την μορφή κοινοπραξίας . Στοιχεία των εταιρειών αυτών είναι ότι:

- είναι κρατικές αφού πάνω από το 50% των μετοχών ανήκει στο ελληνικό δημόσιο.
- Υπάρχει κρατική εγγύηση για την σταθερότητα της ονομαστικής αξίας των μετοχών. Με λίγα λόγια εξαλείφεται η διαφορά μεταξύ ομολογίας και μετοχής που δεν είναι άλλη από το ότι η πρώτη είναι μέσο απλής τοποθέτησης χρημάτων ενώ η δεύτερη μέσο κερδοσκοπίας. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η μετοχή εξομοιώνεται με την ομολογία μόνο όταν δεν μειώνεται η αξία της. Δηλαδή ο επιχειρηματικός κίνδυνος του μετόχου εκμηδενίζεται και δεν φτάνει ως το ύψος της αξίας των μετοχών του όπως ισχύει στην α.ε. και στην ε.π.ε.
- Το μέρισμα είναι αφορολόγητο . Παλιότερα τα κίνητρα για την περιφερειακή ανάπτυξη προέβλεπαν μείωση του συντελεστή φορολογίας ανάλογα με τη περιοχή .

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι Λαϊκές Εταιρείες έχουν ευρύ φάσμα όσον αφορά το αντικείμενο τους και τον τρόπο οργάνωσής τους, καθώς όλες προϋποθέτουν την λαϊκή συμμετοχή και στοχεύουν στην ανάπτυξη του τόπου τους με ενδογενείς πόρους.

Παρακάτω, όμως θα εξετάσουμε την πρώτη κατηγορία εταιρειών λαϊκής βάσης, που δεν είναι άλλες από τις ναυτιλιακές, μιας και όσες ανήκουν στην δεύτερη έχουν ορισμένο χρόνο διάρκειας ζωής .

1. Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες ~ Λ.Α.Ε.

Με την ίδρυση της πρώτης εταιρίας λαϊκής βάσης ANEK στην Ελλάδα το 1967, οι Λ.Α.Ε. αποτελούν μια νέα θεσμική οργάνωση με σημαντικά επιτεύγματα στον τριτογενή τομέα .Ιδιαίτερα οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ιδρύθηκαν οι λαϊκές εταιρείες βάσης (Λ.Ε.Β.) προσδιόρισαν ως επί των πλείστον τον χαρακτήρα τους. Χαρακτηριστικό δε των εταιρειών αυτών είναι η άμβλυση της παραδοσιακής διάκρισης των οικονομικών παραγόντων σε παραγωγούς και καταναλωτές ,αν λάβουμε υπ' όψιν ότι το σύνολο των μετόχων τους (παραγωγοί) είναι δυνητικοί καταναλωτές, όπως επίσης καταναλωτές είναι και οι μη μέτοχοι των εταιρειών -ντόπιοι, ομοεθνείς και αλλοεθνείς τουρίστες .Στο σημείο αυτό μπορούμε να πούμε ότι από τη φύση τους οι Λ.Α.Ε. προσβλέπουν περισσότερο στην προαγωγή της ευημερίας των καταναλωτών δηλαδή των υπηρεσιών που προσφέρουν παρά στην εξυπηρέτηση του κέρδους των μετόχων τους .Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι πρώτες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πραγματοποίησαν μεγάλες επενδύσεις με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας παροχής υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής μεταφοράς τους .

2. Ορισμός

Πολλοί γνωρίζουν τις εταιρείες λαϊκής βάσης μόνο σαν ανώνυμες αλλά σύμφωνα με τους σχετικούς αναπτυξιακούς νόμους αυτές μπορούν να είναι και περιορισμένης ευθύνης.

Συνθέτοντας τα επιμέρους στοιχεία που δίνει ο οικονομολόγος καθηγητής Παπακωνσταντινίδης¹ και των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων των Λ.Α.Ε. ,συγκλίναμε στον εξής παρακάτω ορισμό :

Εταιρεία λαϊκής βάσης ή Εταιρεία ευρείας πολυμετοχικής βάσης είναι κυρίως οι Ανώνυμες και Περιορισμένης Ευθύνης Εταιρείες των οποίων φορέας, συντίθεται από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς και ιδιώτες, απαιτεί δε την συμμετοχή πολλών ατόμων με περιορισμένο αριθμό μετοχών με σκοπό την τοπική ανάπτυξη με την αξιοποίηση των τοπικών δυνάμεων (δυναμικού και πόρων και την εξ αυτών εξυπηρέτηση των μελών της).

¹ Κ.Λ. ΠΑΠΠΑΣ, ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ & Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, (ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Π.Α.Σ.Π.Ε.), 1983

Συνήθως ,όταν το κράτος γίνεται ο πλειοψηφών εταίρος η εταιρεία λαϊκής βάσης κινδυνεύει να καταντήσει ψευδολαϊκής βάσης αφού χάνει την ανεξαρτησία της και την έννοια της πλατιάς λαϊκής συμμετοχής.

3. Σκοποί των Λ.Α.Ε.

Οι σκοποί των Λ.Α.Ε. μπορούν να αναζητηθούν στον εταιρικό τύπο τους γενικά και στο καταστατικό της κάθε μιας ειδικά .Η διάκριση τους μπορεί να γίνει ανάλογα με το κριτήριο διάρκειας , προτεραιότητας , εξάρτησης , σταθερότητας , αποτελεσματικότητας , εφικτότητας κλπ σε πολλές κατηγορίες, κάτι όμως που θα έκανε την διάκριση τους πολυπλοκότερη και δυσανάγνωστη .Για το λόγο αυτό, τους διακρίνουμε σε δυο κατηγορίες : σε *Πρωτεύοντες-Άμεσους Σκοπούς* , οι οποίοι αναφέρονται ρητά στα καταστατικά των εταιρειών και σε *Δευτερεύοντες-Έμμεσους Σκοπούς* , οι οποίοι δεν αναφέρονται στα καταστατικά των εταιρειών αλλά συνέβαλαν σημαντικά στην ίδρυση τους .

Πρωτεύοντες-Άμεσοι Σκοποί

Άμεσοι σκοποί² κάθε Λ.Α.Ε. είναι:

- i. η **απόκτηση** με αγορά ή ναυπήγηση ή άλλο νόμιμο τρόπο και η **εκμετάλλευση** πλοίων που να είναι ικανά να **διασφαλίζουν** την *ασφαλή , γρήγορη και άνετη* μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων .
- ii. Η **ασφαλής μεταφορά** ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος της μεταφοράς και συνεπώς το κόστος των ασφαλίσεων .
- iii. Η **ταχύτητα** χρίζει ιδιαίτερης σημασίας στον σύγχρονο τρόπο ζωής ,πόσο μάλλον στον τομέα των συγκοινωνιών και μεταφορών . Αξίζει να σημειωθεί ότι η σημασία της είναι ακόμη μεγαλύτερη όταν πρόκειται για μεταφορά ευπαθών προϊόντων όπως είναι τα αγροτικά προϊόντα ή όταν η ζήτηση είναι επειγόντως χαρακτήρα π.χ. η μεταφορά απαραίτητων φαρμάκων .Επιπλέον με την ταχύτητα περιορίζεται το μέγεθος των αναγκαίων αποθεμάτων όταν πρόκειται για μεταφερόμενα αγαθά μεγάλης αξίας και ο κίνδυνος της επιρροής των τιμών των αγαθών από τις διακυμάνσεις των τιμών .
- iv. Η **άνεση** όπως και η ασφαλής και γρήγορη μεταφορά λαμβάνονται σοβαρά υπόψιν από τους επιβάτες οι οποίοι είναι και μέτοχοι των Λ.Α.Ε.

² Ε. Γεωργακόπουλος, Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική,σελ.123

Δευτερεύοντες-Έμμεσοι Σκοποί

Έμμεσοι σκοποί των Λ.Α.Ε. είναι κυρίως :

- i. **η συχνή και κανονική εκτέλεση των δρομολογίων .** Παρόλο που σήμερα είναι αυτονόητη η συχνότητα και κανονικότητα των δρομολογίων ,θα πρέπει να σημειωθεί ότι πριν την εμφάνιση των Λ.Α.Ε. δεν μπορούσε να γίνει λόγος περί αυτών. Αντίθετα συχνή ήταν η ταλαιπωρία και αναμονή των επιβατών στα κατά τόπους λιμάνια της ελληνικής επικράτειας και η διάρκεια των δρομολογίων δεν ήταν καθορισμένη .Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν να τίθενται σε κίνδυνο και τα εμπορεύματα ,αυξάνοντας έτσι το πραγματικό κόστος της μεταφοράς τους .
- ii. **Το άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών.** Οι Λ.Α.Ε. απόφιο δημιούργημα της συνεργασίας των κατοίκων μιας περιοχής, γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα τις ακτοπλοϊκές ανάγκες του τόπου τους, με αποτέλεσμα την συχνότερη δρομολόγηση πλοίων στις ήδη υπάρχουσες γραμμές(απόκτηση νέων πλοίων) αλλά και το άνοιγμα νέων γραμμών.
- iii. **Η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών.** Οι Λ.Α.Ε. πολλές φορές παρεκκλίνουν της χάραξης της πορείας τους για να αντιμετωπίσουν έκτακτα περιστατικά όπως περισυλλογή ναυαγών ή βαριά ασθενών από τα νησιά κυρίως των άγονων γραμμών, παρέχουν μειωμένο ή δωρεάν εισιτήριο σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών π.χ. σε φοιτητές, συνοδηγούς φορτηγών-οχημάτων, άνεργους, πολύτεκνους, κλπ., χρηματοδοτούν τοπικές πολιτιστικές , εκπαιδευτικές , περιβαλλοντικές ,αθλητικές καθώς και φιλανθρωπικές δραστηριότητες ,που αποσκοπούν κυρίως στην βελτίωση της ποιότητας των όρων ζωής των κατοίκων της περιοχής τους .

4. Θεμελιακές Αρχές

Οι βασικές αρχές των Λ.Α.Ε. όπως διατυπώνονται στη §4 αρθ.24 ν.1116/1981* παρατίθενται παρακάτω :

- I. **Οι μετοχές των εταιριών είναι ονομαστικές.** Ισχύει η ονομαστικοποίηση των μετοχών ώστε να διευκολύνει τον τρόπο ελέγχου σχετικά με το ποιος είναι ο μέτοχος. Οι ονομαστικές μετοχές μεταβιβάζονται με γραπτή διαδικασία και παρακολουθούνται μέσα από επίσημα βιβλία στα οποία έχει γίνει η καταχώρηση τους κατά μέτοχο.
- II. **Το ποσοστό συμμετοχής είναι περιορισμένο.** "...το μετοχικό ή εταιρικό (ή πλειόνων προσώπων συνδεδεμένων με πρόσωπα β' συγγενικού βαθμού ή συζύγου) μερίδιο δεν υπερβαίνει το ποσοστό του 5% καθώς και των δήμων, κοινοτήτων και γεωργικών συνεταιρισμών το 25%, επί του συνόλου των μετοχών ή των εταιρικών μεριδίων για κάθε περίπτωση ..."
- Με αυτή την αρχή δεσμεύονται όσοι μέτοχοι επιδιώκουν να κυριαρχήσουν μέσα στην εταιρία, ενώ το μικρό ποσοστό συμμετοχής διασφαλίζεται η πλατύτερη λαϊκή συμμετοχικότητα στο κεφάλαιο και στη διοίκηση της εταιρίας.
- III. **Η εντοπιότητα των μετόχων,** "των οποίων το μετοχικό ή εταιρικό κεφάλαιο απαρτίζεται τουλάχιστον του ποσοστού του 80% από εισφορές των μόνιμων κατοίκων ή εγγεγραμμένων στα οικεία δημοτολόγια της "B" περιοχής ή των δήμων, κοινοτήτων και γεωργικών συνεταιρισμών της περιοχής αυτής ..."
- Αυτή η αρχή προσβλέπει στο να ενώσει τους κατοίκους ενός τόπου και να τους ενθαρρύνει στην ενασχόληση με τα προβλήματα του τόπου τους. Η τήρηση της εντοπιότητας των μετόχων της εταιρείας είναι αυστηρή και διασφαλίζεται από την πρώτη αρχή (I).
- IV. **Τα πλοία εξυπηρετούν τον τόπο τους.** "... Τα πλοία των εταιριών αυτών θα εξυπηρετούν για μια δεκαετία τουλάχιστον από την έναρξη τους τις ανάγκες της περιοχής όπου έχει έδρα η εταιρία ..." και
- V. **Τα πλοία πρέπει να φέρουν ελληνική σημαία.**

Οι δυο τελευταίες αρχές έχουν καθαρά αναπτυξιακό και περιφερειακό χαρακτήρα και όλες μαζί διασφαλίζουν την ύπαρξη και διατήρηση των χαρακτηριστικών της πλατιάς λαϊκής συμμετοχής και περιφερειακής ανάπτυξης.

5. Πλεονεκτήματα

Φυσιολογική συμπεριφορά όταν εξετάζεται ένα σύστημα ή ένα θεσμός είναι, να παρατηρούμε ποιες ανάγκες και κατά πόσο αυτές εξυπηρετούνται. Με αυτό τον τρόπο εντοπίζουμε τα πλεονεκτήματα

και τα μειονεκτήματα κάνοντας μια καθολική και πλήρη αναφορά σε αυτά και κατ' επέκταση διαπιστώνουμε τα ανάλογα.

Έτσι και εμείς θα προσπαθήσουμε να παραθέσουμε τα ανάλογα, για να καταλήξουμε σε ένα αποτέλεσμα. Τα πλεονεκτήματα των Ε.Λ.Β. είναι τα παρακάτω:

- I.** Οι εταιρίες λαϊκής βάσης, είναι εταιρίες με ένα προφίλ που θυμίζει δημοκρατικό δημόσιο φορέα, παρότι δεν είναι εταιρίες δημοσίου δικαίου. Αυτό μπορούμε να το διαπιστώσουμε από το γεγονός του ότι υλοποιούν περιφερειακή ανάπτυξη. Οι εταιρίες, όπως θα αναφέρουμε παρακάτω, συγκεντρώνουν κεφάλαια από πολίτες-μέτοχους, οι οποίοι προέρχονται από ίδια γεωγραφική περιοχή. Με αυτό το χαρακτηριστικό δικαιολογούμε την παραπάνω άποψή μας καθώς επίσης οι ίδιες εταιρίες αναζωογονούν την τοπική οικονομία και τις υπηρεσίες.
- II.** Μέτοχοι της εταιρίας μπορούν μόνο να είναι οι κάτοικοι της περιοχής που εδρεύει η εταιρία ή οι εγγεγραμμένοι στα δημοτολόγια της περιοχής ή οι Δήμοι ή οι κοινότητες και οι Συνεταιρισμοί της περιοχής οι οποίοι πρέπει συνολικά να κατέχουν το 80% του μετοχικού κεφαλαίου.
- III.** Όπως είπαμε οι Ε.Λ.Β. είναι ένα προϊόν που προέρχεται από την ενεργοποίηση πολιτών που ανήκουν στον ίδιο γεωγραφικό χώρο. Το γεγονός αυτό, δημιουργεί στους πολίτες ένα αίσθημα κτήσης. Δηλαδή νοιώθουν οι ίδιοι πως η εταιρία είναι δικιά τους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να προτιμούν τις υπηρεσίες που προσφέρει η εταιρία, καθώς επίσης είναι ευκολότερη η προσέλκυση κεφαλαίου διότι τα λεφτά των πολιτών δεν επενδύονται σε μια άγνωστη εταιρία.
- IV.** Οι μετοχές της εταιρίας είναι ονομαστικές και αυτές μεταβιβάζονται με την διαδικασία των ονομαστικών μετοχών.
- V.** Το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μετόχου είναι περιορισμένο. Το ποσοστό αυτό καθορίζεται από το καταστατικό αλλά και από κάποιους αναπτυξιακούς νόμους, οι οποίοι καθορίζουν για τις Ναυτιλιακές Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. που ιδρύονται στην περιοχή Έ το 2% και το 5% αντίστοιχα για τους ιδιώτες. Για τους Δήμους και τις Κοινότητες αλλά και για τους Συνεταιρισμούς το ποσοστό ανέρχεται μέχρι 25%.

Ο περιορισμός αυτός έχει ένα σκεπτικό, κάποια φιλοσοφία. Επιδιώξή της είναι να αποτρέψει μετόχους που θα επιδίωκαν να κυριαρχήσουν στην Εταιρία συγκεντρώνοντας την πλειοψηφία των μετοχών και κατ' επέκταση την δυναμική τους στην Γενική Συνέλευση.

- VI.** Οι Ε.Λ.Β. τελούν υπό μορφή επιχείρησης με αναπτυξιακό χαρακτήρα κυρίως σε τοπικό επίπεδο, αξιοποιώντας τους πόρους και τις δυνατότητες της περιοχής.

- VII.** Συμβάλουν στην μείωση της ανεργίας και συγκρατεί τους νέους στην περιοχή απ' όπου κατάγονται και αποτρέπεται κατά κάποιο τρόπο η εσωτερική μετανάστευση για ανεύρεση εργασίας σε άλλη περιοχή της Χώρας.
- VIII.** Ενεργοποιεί τον τοπικό πληθυσμό να ενασχοληθεί με τα προβλήματά του τόπου του και αναπτύσσεται η ιδέα της Περιφερειακής αποκέντρωσης.

6. ΤΑ ΑΛΛΑ ΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Γενικά

Αφού έχουμε αναφερθεί στις Λ.Α.Ε. και προσδιορίσαμε την έννοια, τους σκοπούς, τις αρχές και την διάκρισή τους, θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο να συγκρίνουμε όλα τα νομικά πρόσωπα παίρνοντας ως κοινό παρανομαστή τις Λ.Α.Ε.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα και να εντοπίσουμε ευκολότερα τις διαφορές που έχουν οι εταιρές μεταξύ τους, πρέπει να κάνουμε μια ξεχωριστή αναφορά σε κάθε ένα από τα νομικά πρόσωπα.

ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (Α.Ε.)

Ορισμός

Η Ανώνυμη Εταιρεία είναι ένα νομικό πρόσωπο που έχει ως επί το πλείστον κερδοσκοπικό χαρακτήρα με κυριότερο πλεονέκτημα, οι συμμετέχοντες σ αυτή (μέτοχοι) να ευθύνονται μόνο μέχρι το ύψος της συμμετοχής τους.

Σκοποί των Α.Ε.

Ο σκοπός της Α.Ε. αφορά το αντικείμενο της δραστηριότητας το οποίο χαρακτηρίζει την Α.Ε. Το αντικείμενο μπορεί να είναι ευρύ ή πολλαπλό, δεν μπορεί όμως να είναι αόριστο ή γενικό (λ.χ. εμπορία γενικά). Ο σκοπός της Α.Ε. πρέπει να είναι νόμιμος και να μην αντιβαίνει στα χρηστά ήθη. Ο καθαρός σκοπός της Α.Ε. είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους για τους ιδιοκτήτες – επενδυτές .

Αρχές των Α.Ε.

Στο άρθρο 2 του Ν. 2190/1920 αναφέρεται το υποχρεωτικό περιεχόμενο του Καταστατικού. Συγκεκριμένα το Καταστατικό πρέπει να περιέχει διατάξεις:

- i. Το Καταστατικό είναι ένα έγγραφο το οποίο περιέχει κατ' αρχάς τη σύμβαση της σύστασης της Α.Ε. Επίσης το Καταστατικό περιλαμβάνει τους όρους οργάνωσης και λειτουργίας της Α.Ε. καθώς επίσης και τις συμβάσεις ανάληψης του μετοχικού Κεφαλαίου.*
- ii. Τα πρόσωπα που συμβάλλονται για τη σύσταση της Α.Ε. λέγονται ιδρυτές. Οι ιδρυτές έχουν περιορισμένη ευθύνη μέχρι του ποσού της εισφοράς τους και δεν αφορά την προσωπική τους περιουσία. Πρέπει να είναι ενήλικοι και να έχουν την ικανότητα διενέργειας εμπορικών πράξεων. Επίσης ιδρυτές Α.Ε. μπορεί εκτός από Φυσικά Πρόσωπα να είναι και Νομικά Πρόσωπα.*
- iii. Οι ιδρυτές πρέπει να είναι τουλάχιστον δύο. Δεν επηρεάζει τη σύσταση και τη λειτουργία της Α.Ε. το γεγονός της μετέπειτα συγκέντρωσης όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο.*
- iv. Για την εταιρική επωνυμία της εταιρείας. Η επωνυμία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 2190/1920 λαμβάνεται από το αντικείμενο της εταιρείας. Σε περίπτωση που ο σκοπός της εταιρείας εκτείνεται σε πολλά αντικείμενα η επωνυμία μπορεί να λαμβάνεται από τα κυριότερα από αυτά. Στην επωνυμία δύναται να περιέχεται και το ονοματεπώνυμο κάποιου ιδρυτού ή άλλου φυσικού προσώπου ενώ πρέπει να περιέχονται και οι λέξεις «Ανώνυμη Εταιρεία».*
- v. Για τη διάρκεια της εταιρείας. Η Α.Ε. πρέπει να έχει ορισμένη διάρκεια μετά την πάροδο της οποίας λύνεται. Ο νόμος δεν καθορίζει ανώτατο ή κατώτατο όριο διάρκειας. Η διάρκεια της Α.Ε. παρατείνεται με απόφαση της Γ.Σ. που πρέπει να ληφθεί πριν από τη λήξη της διάρκειας και να ληφθεί με αυξημένη απαρτία και πλειοψηφία*
- vi. Για το ύψος και τον τρόπο καταβολής του Μετοχικού Κεφαλαίου. Το Μετοχικού Κεφαλαίου αναγράφεται πάντοτε σε χρήμα ακόμη και στην περίπτωση που εισφορές των μετόχων συνίστανται σε είδος. Το μέρος του Κεφαλαίου που ισούται με το ελάχιστο όριο του Μ.Κ. για τις Α.Ε. είναι από 1/1/2002 60.000 ευρώ (άρθρο 8, του Ν. 2190/1920 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 11, παρ. 1 του Ν. 2842/2000).*
- vii. Οι μετοχές της Α.Ε. μπορεί να είναι ανώνυμες ή ονομαστικές, ανάλογα με το τι επιθυμούν οι ιδρυτές. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι καθίσταται υποχρεωτικό με βάση είτε το αντικείμενο της Α.Ε. είτε την διάρθρωση του ενεργητικού της, οι μετοχές να είναι ονομαστικές για τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11α του Ν. 2190/1920 (τραπεζικές, ασφαλιστικές κλπ.), στο άρθρο 24 του Ν. 2214/1994, στα άρθρα 3 και 4 του Π.Δ. 310/96, κλπ.
Η ονομαστική αξία των μετοχών δεν μπορεί να είναι*

μικρότερη των τριάντα (0,30) λεπτών ευρώ.

Οι μετοχές μπορεί να είναι κοινές ή προνομιούχες με δικαίωμα ή χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Το Καταστατικό μπορεί να επιτρέπει ή να απαγορεύει τη μετατροπή ονομαστικών μετοχών σε ανώνυμες ή ανωνύμων σε ονομαστικές.

- viii. *Για τη σύγκλιση, τη συγκρότηση, τη λειτουργία και τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου. Τα θέματα του Δ.Σ. καθορίζονται από τα άρθρα 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 του Ν. 2190/1920. Περιληπτικά στο Καταστατικό πρέπει να καθορίζεται ο αριθμός των μελών του Δ.Σ. (κατώτερος και ανώτερος) και ο χρόνος θητείας ο οποίος δεν μπορεί να υπερβαίνει την εξαετία. Επίσης τα μέλη του Δ.Σ. που μπορεί να είναι μέτοχοι ή μη, είναι πάντοτε επανεκλέξιμοι και ελεύθερα ανακλητοί. Το Δ.Σ. επιτρέπεται εφόσον ορίζεται από το Καταστατικό να συνεδριάζει και σε τόπο εκτός της έδρας στην ημεδαπή ή μετά από ειδική άδεια του Υπουργού Εμπορίου στην αλλοδαπή.*

Προϋποθέσεις Ίδρυσης

Για την ίδρυση ανώνυμης εταιρείας πρέπει να συμπράξουν δύο τουλάχιστον μέλη ή κατά την έκφραση του νόμου το κεφάλαιο αυτής πρέπει να αναληφθεί από δύο τουλάχιστον ιδρυτές (άρθρο 8, Κ.Ν. 2190/20). Η αναλογία συμμετοχής των ιδρυτών δεν ορίζεται.

Τα ιδρυτικά μέλη της ανώνυμης εταιρείας μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Τα φυσικά πρόσωπα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18ο) έτος της ηλικίας τους (σύμφωνα με το άρθρο 127 του Αστικού Κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του Ν.1329/83). Συμμετοχή ανηλίκου στην ίδρυση ανώνυμης εταιρείας επιτρέπεται μόνο κατόπιν δικαστικής άδειας.

Κατώτερο όριο γενικώς για την ίδρυση Ανώνυμης Εταιρείας είναι τα είκοσι εκατομμύρια (20.000.000) δρχ. (άρθρο 8, παρ.2 Κ.Ν. 2190/20), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 11 παρ.1 του Ν.2579/98), ενώ υπάρχουν περιπτώσεις που ο νόμος απαιτεί πολύ μεγαλύτερο ποσό κεφαλαίου. Π.χ. οι προερχόμενες από συγχώνευση ή μετατροπή κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. 1297/72 και του Ν. 2166/93 ανώνυμες εταιρείες πρέπει να έχουν ελάχιστο ύψος μετοχικού κεφαλαίου 100.000.000 δρχ. Σύμφωνα με το Ν.2842/2000, το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για την ίδρυση Α.Ε. από 1/1/2002 ορίζεται στα 60.000 Euro (20.445.000 δρχ). Για τις ήδη υπάρχουσες εταιρείες προβλέπεται η δυνατότητα να συνεχίσουν να λειτουργούν με 2.5% χαμηλότερο κεφάλαιο (δηλ. 58.500 Euro).

Βασικά Χαρακτηριστικά

Τα βασικά χαρακτηριστικά της ανώνυμης εταιρείας είναι τα ακόλουθα:

1. Το μεγάλο σχετικά κεφάλαιο που απαιτείται για την ίδρυσή της
2. Η διαίρεση του κεφαλαίου σε ίσα μερίδια, που ενσωματώνονται σε έγγραφα, τις μετοχές
3. Οι αυστηροί όροι δημοσιότητας κατά την ίδρυσή της αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής της
4. Η μακρά διάρκειά της (συνήθως 50 ετών)
5. Η περιορισμένη ευθύνη των μετόχων
6. Η λήψη αποφάσεων κατά πλειοψηφία
7. Η ύπαρξη δύο οργάνων, ήτοι της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων και του Διοικητικού Συμβουλίου.

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (Ε.Π.Ε.)

Ορισμός

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 3190/1995, η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης είναι εμπορική, έστω και αν ο σκοπός της δεν είναι εμπορική επιχείρηση. Ωστόσο, απαγορεύεται η άσκηση ορισμένων δραστηριοτήτων, όπως τραπεζικές, ασφαλιστικές, χρηματοπιστηριακές, διαχείριση χαρτοφυλακίου αξιογράφων, διαχείριση αμοιβαίων κεφαλαίων, χρηματοδοτική μίσθωση, πρακτορεία επιχειρηματικών απαιτήσεων, προώθηση και υλοποίηση επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας (μόνο venture capital) και αθλητικές δραστηριότητες.

Αρχές των Ε.Π.Ε.

Η ευθύνη των εταίρων είναι περιορισμένη μέχρι το ποσό της εισφοράς τους.

Το κεφάλαιο διαιρείται σε «μερίδες συμμετοχής» καθεμία εκ των οποίων αποτελείται από εταιρικά μερίδια, από τα οποία το καθένα δεν μπορεί να είναι, σύμφωνα με το Ν. 2848/2000, μικρότερο των 30 ευρώ

Το μισό τουλάχιστον του ποσού αυτού πρέπει να είναι καταβεβλημένο σε μετρητά. Θα πρέπει να έχει καταβληθεί ολόκληρο κατά την υπογραφή του καταστατικού (άρθρο 4 παρ.1 του Ν. 3190/1995) απαιτείται εταιρικό κεφάλαιο το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 18.000 ευρώ (άρθρο 4 παρ.1 του Ν. 3190/1995)

Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης μπορεί να συστήσει και ένα μόνο πρόσωπο ή μία ήδη συσταθείσα ΕΠΕ να μετατραπεί σε μονοπρόσωπη.

Προϋποθέσεις Ίδρυσης

Για την ίδρυση εταιρείας περιορισμένης ευθύνης απαιτείται εταιρικό κεφάλαιο το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 6.000.000 δρχ., ενώ θα πρέπει να έχει καταβληθεί ολόκληρο κατά την υπογραφή του Καταστατικού άρθρο 4 παρ.1 του Ν.3190/1995 όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.3 του αρθρ.11 του Ν.2579/1998). Το μισό τουλάχιστον του ποσού αυτού πρέπει να είναι καταβεβλημένο σε μετρητά. Περιορισμός ως προς το ύψος του κεφαλαίου δεν υπάρχει.

Σύμφωνα με το Ν.2842/2000, το ελάχιστο κεφάλαιο για την ίδρυση Ε.Π.Ε. από 1/1/2002 ορίζεται στα 18.000 Euro (6.133.500 δρχ). Για τις ήδη υπάρχουσες εταιρείες προβλέπεται η δυνατότητα να συνεχίσουν να λειτουργούν με 2.5% χαμηλότερο κεφάλαιο (δηλ. 17.550 Euro).

Βασικά Χαρακτηριστικά

1. Η διαίρεση του κεφαλαίου σε "μερίδες συμμετοχής" κάθε μία εκ των οποίων αποτελείται από εταιρικά μερίδια, από τα οποία το καθένα δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 10.000 δρχ.
2. Συγκεκριμένοι όροι δημοσιότητας κατά την ίδρυσή της αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής της
3. Η ορισμένη διάρκειά της (αν και η παράλειψη αναγραφής της διάρκειας δεν αποτελεί λόγο ακυρότητας της εταιρείας)
4. Η περιορισμένη ευθύνη των εταίρων
5. Η λήψη αποφάσεων κατά πλειοψηφία πλέον του μισού του όλου αριθμού των εταίρων, που εκπροσωπούν πλέον του μισού του όλου εταιρικού κεφαλαίου
6. Η ύπαρξη δύο οργάνων, ήτοι της Γενικής Συνέλευσης των εταίρων και του διαχειριστή ή διαχειριστών.

ΕΤΕΡΟΡΡΥΘΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Ορισμός

Ετερόρρυθμοι Εταιρία είναι η εταιρία που υπάρχουν δύο κατηγορίες εταίρων. Ο ένας τουλάχιστον **ομόρρυθμος** που ευθύνεται απεριόριστα και ένας τουλάχιστον **ετερόρρυθμος** που έχει περιορισμένη ευθύνη.

Προϋποθέσεις Ίδρυσης

Για την ίδρυση ετερόρρυθμης εταιρείας πρέπει να συμπράξουν δύο τουλάχιστον μέρη ή κατά την έκφραση του νόμου υποχρεούνται αμοιβαίως στην επιδίωξη κοινού σκοπού (άρθρο 741, Αστικού Κώδικα).

Τα ιδρυτικά μέλη της ετερόρρυθμης εταιρείας μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Τα φυσικά πρόσωπα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18ο) έτος της ηλικίας τους (σύμφωνα με το άρθρο 127 του Αστικού Κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του Ν.1329/83). Συμμετοχή ανηλίκου στην ίδρυση προσωπικής εταιρείας επιτρέπεται μόνο κατόπιν δικαστικής άδειας.

Βασικά Χαρακτηριστικά

1. Διαίρεση των εταίρων της ετερόρρυθμης εταιρείας σε δύο κατηγορίες: τους ομόρρυθμους και τους ετερόρρυθμους. Η ευθύνη των ομόρρυθμων εταίρων απέναντι στους πιστωτές της εταιρείας είναι αλληλέγγυα και απεριόριστη. Η ευθύνη των ετερόρρυθμων εταίρων είναι περιορισμένη και δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό της εισφοράς του στην εταιρεία.
2. Η ετερόρρυθμη εταιρεία δεν χρειάζεται συμβολαιογραφικό έγγραφο για την κατάρτισή της, αντιθέτως αρκεί ένα ιδιωτικό συμφωνητικό.

ΟΜΟΡΡΥΘΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Ορισμός

Είναι η εταιρία που απαρτίζεται από εταίρους που είναι ομόρρυθμοι και έχουν απεριόριστη ευθύνη.

Προϋποθέσεις Ίδρυσης

Για την ίδρυση ομόρρυθμης εταιρείας πρέπει να συμπράξουν δύο τουλάχιστον μέρη ή κατά την έκφραση του νόμου υποχρεούνται

αμοιβαίως στην επιδίωξη κοινού σκοπού (άρθρο 741, Αστικού Κώδικα).

Τα ιδρυτικά μέλη της ομόρρυθμης εταιρείας μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα. Τα φυσικά πρόσωπα πρέπει να έχουν συμπληρώσει το δέκατο όγδοο (18ο) έτος της ηλικίας τους (σύμφωνα με το άρθρο 127 του Αστικού Κώδικα, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του Ν.1329/83). Συμμετοχή ανηλίκου στην ίδρυση προσωπικής εταιρείας επιτρέπεται μόνο κατόπιν δικαστικής άδειας.

Βασικά Χαρακτηριστικά

1. Οι εταίροι της ομόρρυθμης εταιρείας ευθύνονται με ολόκληρη την περιουσία τους για όλες τις υποχρεώσεις της εταιρείας, με αλληλέγγυα ευθύνη τους.
2. Με τη λύση της εταιρείας δεν παύει η ευθύνη των εταίρων για τυχόν υπάρχοντα χρέη της εταιρείας.
3. Η ομόρρυθμη εταιρεία δεν χρειάζεται συμβολαιογραφικό έγγραφο για την κατάρτισή της, αντιθέτως αρκεί ένα ιδιωτικό συμφωνητικό.

ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

Η ιδέα του συνεργατισμού έχει προέλθει απ την εποχή που υπήρχε οικονομική ανισορροπία και εκμετάλλευση του ανθρώπινου γένους. Την εποχή που ο άνθρωπος εφεύρισκε ιδεολογίες για να αντιμετωπίσει την μιζέρια και την εξαθλίωση. Από τότε έως σήμερα πολλοί επιδίωξαν να δώσουν έναν ορισμό για το συνεταιρισμό.

Ορισμός

Εμείς σαν σπουδαστές του τμήματος Συνεταιριστικών Οργανώσεων και Εκμεταλλεύσεων, οφείλουμε να παραθέσουμε το δικό μας ορισμό. Έτσι λοιπόν **Συνεταιρισμός είναι ένα οικονομικό σύστημα με κοινωνικό-δημοκρατικό χαρακτήρα. Προέρχεται από την εκούσια ένωση ανθρώπων με κοινό στόχο και κοινά ενδιαφέροντα, που αποβλέπουν στην κοινωνικό-πολιτιστική και οικονομική προαγωγή των μελών, μέσα από τις συναλλάχτηκες δραστηριότητές τους με τον συνεταιρισμό.**

Σκοποί των Συνεταιριστικών Οργανώσεων

Ο σκοπός της συνεταιριστικής οργάνωσης, εκτός από την πολιτιστική και κοινωνική προαγωγή είναι η μεγιστοποίηση του συνεταιριστικού πλεονάσματος για την αύξηση του καθαρού εισοδήματος των μελών.

Αρχές των Συνεταιριστικών Οργανώσεων

Η λειτουργία της συνεταιριστικής οργάνωσης διέπεται από ένα σύνολο αρχών γνωστών ως συνεταιριστικές αρχές. Έχουν επηρεάσει το νομικό πλαίσιο ίδρυσης, λειτουργίας και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων του συνεταιρισμού. Οι συνεταιριστικές λοιπόν αρχές είναι οι παρακάτω³:

- i. Ελεύθερη και εκούσια είσοδο και έξοδο των μελών.
- ii. Ένα άτομο μια ψήφος.
- iii. Θρησκευτική και πολιτική ουδετερότητα.
- iv. Διασυνεταιριστική συνεργασία .
- v. Συνεταιριστική εκπαίδευση των μελών.
- vi. Περιορισμένο τόκο στο κεφάλαιο ή καθόλου.
- vii. Το κεφάλαιο καταβάλλεται από τα μέλη.
- viii. Το πλεόνασμα διατίθενται στα μέλη ανάλογα με το ύψος των συναλλαγών τους.
- ix. Ισότιμη συμμετοχή των δύο φύλλων.
- x. Δημοκρατική διαχείριση.

Προϋποθέσεις Ίδρυσης των Συνεταιριστικών Οργανώσεων

Προϋπόθεση για την συγκρότηση μιας Συνεταιριστικής οργάνωσης είναι η αυτόνομη ένωση προσώπων, η οποία συγκροτείται εθελοντικά και επιδιώκει, με την αμοιβαία βοήθεια των μελών της, την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη και προαγωγή.

Για την σύσταση ενός Αγροτικού Συνεταιρισμού απαιτείται η σύνταξη καταστατικού και η υπογραφή του από τουλάχιστον 7 πρόσωπα. Τα πρόσωπα αυτά πρέπει να τηρούν τις προϋπόθεσης του άρθρου 5 του ιδίου νόμου.

Σε αυτό το σημείο και δεδομένου ότι έχουμε αναφερθεί σε όλα τα Νομικά Πρόσωπα αλλά και τις Εταιρίες Λαϊκής Βάσης, θεωρούμε ότι οι διαφορές θα είναι περισσότερο κατανοητές όταν τις έχουμε συγκεντρωμένες σε μορφή πίνακα. Για αυτόν ακριβώς το λόγο φτιάξαμε τον παρακάτω πίνακα (2.1.) .

³ Βασίλης Πατρώνης Διδακτικές σημειώσεις του μαθήματος «Συνεταιριστική Οικονομία»

Σύγχρονες Μορφές Κοινωνικής Οικονομίας - Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Λαϊκής Βάσης

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	ΣΥΝ/ΚΗ ΕΠΙΧ/ΣΗ	ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΠΙΧ/ΣΗ	ΕΤΑΙΡΙΕΣ Α.Ε.-Ε.Π.Ε.-Ο.Ε.	ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ
Σκοπός	Μεγιστοποίηση συνεταιριστικού πλεονάσματος για την αύξηση του βιοτικού κοινωνικού οικονομικού επιπέδου των μελών.	Μεγιστοποίηση κέρδους των ιδιοκτήτη της επιχείρησης	Μεγιστοποίηση κέρδους για τους ιδιοκτήτες - επενδυτές	Σκοπός τους η προώθηση των συμφερόντων και η ανάπτυξη του τόπου της με την αξιοποίηση των πόρων και δυνατοτήτων που ίδιου του τόπου.
Οργάνωση	Σύμφωνα με τον ειδικό νόμο για τον Συνεταιρισμό		Σύμφωνα με ειδικούς νόμους	Σύμφωνα με καταστατικό/ Λόγους Ίδρυσης
Ιδιοκτησία	Ανήκει στα μέλη του.	Ανήκει στον ιδιοκτήτη - επιχειρηματία	Ανήκει στους κατόχους μετοχών	Ανήκει στα μέλη του/ Σύμφωνα με αναπτυξιακούς νόμους που καθορίζουν το ποσοστό συμμετοχής τους.
Δραστηριότητες	Αγορά/ πώληση / παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών.	Αγορά/ πώληση / παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών.	Αγορά/ πώληση / παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών.	Αγορά/ πώληση / παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών.
Πελάτες	Απευθύνεται κυρίως στα μέλη του αλλά και στο ευρύ κοινό	Απευθύνεται στο ευρύ κοινό	Απευθύνεται στο ευρύ κοινό	Απευθύνεται κυρίως στα μέλη του αλλά και στο ευρύ κοινό
Έλεγχος	Κάθε μέλος έχει μία ψήφο	Από επιχειρηματία	Από τον επενδυτή που συγκεντρώνει την πλειοψηφία των μετοχών	Από τα μέλη του. Κάθε μέλος έχει Το ποσοστό συμμετοχής του κάθε μετόχου είναι περιορισμένο
Πηγές κεφαλαίου	Από τα μέλη ή επένδυση πλεονασμάτων ή από δάνεια	Ατομική επένδυση ή Δάνεια	Επενδυτές ή κοινά Από κέρδη ή δάνεια	Από τα μέλη ή επένδυση πλεονασμάτων ή από δάνεια
Διανομή κερδών	Διανομή πλεονάσματος στα μέλη ανάλογα με το ύψος των συναλλαγών τους με το Συνεταιρισμό	Το κέρδος πηγαίνει στον Επιχειρηματία	Διανομή κερδών στους μετόχους ανάλογα με το ύψος των μετοχών που κατέχουν	Τα κέρδη διανεμονται στα μέλη ανάλογα με το κεφάλαιο που έχουν συνεισφέρει και όχι ανάλογα με το ύψος των Συναλλαγών τους με την εταιρία

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.

Με τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι, η Εταιρία Λαϊκής Βάσης προέρχεται από ένα Συνδυασμό- Πάντρεμα Συνεταιριστικών Αρχών και άλλων Νομικών Προσώπων αφού, συνδυάζει τα θετικά από τους Συνεταιρισμούς και τις Εταιρίες, δηλαδή την ενεργοποίηση του τοπικού πληθυσμού, την αύξηση του κοινωνικού και βιοτικού επιπέδου των μελών της επιχείρησης, της συνεργασίας, του

συνεργατισμού, της μεγιστοποίησης του κέρδους, της ύπαρξης δημοκρατικών αρχών μέσα στην επιχείρηση, δημιουργώντας έτσι ένα θεσμό άξιο για την ύπαρξή του.

7. Η ΛΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΜΟΡΦΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

Η Διαφορά της Λαϊκής Εταιρίας από τον Συνεταιρισμό και την Ανώνυμη Εταιρεία

Όλες οι μορφές εταιρικής οικονομικής δραστηριότητας που στηρίζονται στη συλλογική ιδιωτική πρωτοβουλία συγκροτούνται από ένα αριθμό φυσικών ή νομικών προσώπων που συνεισφέρουν και το απαιτούμενο κεφάλαιο. Από πλευράς πλήθους μετεχόντων προσώπων μπορούμε να διακρίνουμε δύο κατηγορίες εταιριών, δηλαδή εκείνες που κατά κανόνα συγκροτούνται από λίγα πρόσωπα, όπως είναι η ομόρρυθμη, η ετερόρρυθμη, η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης και η συμπλοιοκτησία, ως ιδιαίτερη μορφή ολιγομελούς εταιρείας στον κλάδο της ναυτιλίας- και εκείνες που συνήθως συγκροτούνται από μεγάλο αριθμό μελών, όπως είναι ο συνεταιρισμός και η ανώνυμη εταιρία. Η συσχέτιση της δύναμης που είναι δυνατό να διαμορφωθεί μεταξύ των μετεχόντων στη λήψη βασικών αποφάσεων αποτελεί ένα ουσιώδες διακριτικό γνώρισμα των δυο αυτών κυριότερων πολυάνθρωπων μορφών της εταιρικής οικονομικής δραστηριότητας.

Έτσι, στο συνεταιρισμό του Νόμου 602/1915 και των νεωτέρων, καθιερώνεται κατά κανόνα η διεθνώς παραδεδεγμένη συνεταιριστική αρχή της κυριαρχίας του προσωπικού παράγοντα με βάση το αξίωμα «ένας άνθρωπος - μία ψήφος», καθώς και το αμεταβίβαστο της ψήφου (αρχή της δημοκρατικής διοίκησης, κατά την οποία οι αποφάσεις λαμβάνονται από την πλειοψηφία των μελών και όχι από την πλειοψηφία του κεφαλαίου). Ο συνεταιρισμός αποσκοπεί κατά βάση στην κινητοποίηση ανθρώπων και όχι κεφαλαίου, στο πλαίσιο

της παροχής υπηρεσιών στα μέλη του. Το δημοκρατικό στοιχείο της ισότιμης συνεργασίας των μελών του καθιστά το συνεταιρισμό τη γνησιότερη μορφή λαϊκής εταιρείας, της οποίας όμως ο αυτοβοηθητικός και αλληλοβοηθητικός χαρακτήρας που καθιερώνουν συμπληρωματικά μια σειρά συνεταιριστικών αρχών, οι οποίες ισχύουν διεθνώς, περιορίζουν την ευέλικτη επιχειρηματική της δραστηριότητα καθώς και τη συγκρότηση υψηλών κεφαλαίων. Οι συνεταιριστικές αρχές έχουν αφαιρέσει από το κεφάλαιο το δικαίωμα της διεύθυνσης και του κέρδους.

Αντίθετα, στην κλασική ανώνυμη εταιρεία του Νόμου 2190/1920, όπως έχει τροποποιηθεί μεταγενέστερα, καθιερώνεται η κυριαρχία του κεφαλαίου με βάση την αρχή «κάθε μετοχή και ψήφος». Με αυτό και τη δυνατότητα που παρέχει ο Νόμος στον καθένα να αποκτήσει απεριόριστο αριθμό μετοχών και, φυσικά, ψήφων, καθώς και με την καθιέρωση της κατ' εξουσιοδότηση ψηφοφορίας, καθιερώνεται η κυριαρχία του κεφαλαίου. Έτσι, ένας ελάχιστος αριθμός μετόχων ή και ένας μόνο μέτοχος που εκπροσωπεί την πλειοψηφία των μετοχών μπορεί να κυριαρχεί απόλυτα στην πλειοψηφία των μετόχων που εκπροσωπεί τη μειοψηφία των μετοχών. Εξάλλου, στην πράξη είναι γνωστό ότι η κυριαρχία από ένα πρόσωπο ή μια μικρή ομάδα μπορεί να εξασφαλισθεί και χωρίς το πρόσωπο ή η ομάδα να έχει την πλειοψηφία του συνόλου του κεφαλαίου, αλλά απλά την πλειοψηφία του παριστάμενου κεφαλαίου στη Γενική Συνέλευση των μετόχων, που συνήθως είναι μικρό τμήμα του συνόλου.

Ανάμεσα σ' αυτές τις τελείως αντίθετες μορφές εταιρικής οργάνωσης, παρουσιάσθηκε η λαϊκή εταιρεία ή εταιρεία λαϊκής βάσης, στην οποία επιδιώκεται η εξισορρόπηση των δύο βασικών παραγόντων, του κεφαλαίου και των μετόχων. Οι τρόποι με τους οποίους επιτυγχάνεται η εξισορρόπηση αυτή είναι κυρίως ο καθορισμός από το καταστατικό της εταιρείας ανώτατου ποσοστού συμμετοχής στο κεφάλαιο για κάθε μέτοχο, το οποίο προσδιορίζεται

σε χαμηλό επίπεδο, καθώς και ανώτατο ποσοστό άσκησης ψήφων στη γενική συνέλευση κατ' εξουσιοδότηση άλλων μετοχών, που επίσης αποτελεί μικρό ποσοστό του συνόλου των ψήφων. Έτσι, αποτρέπεται η ύπαρξη και η κυριαρχία μιας δυναμικής μειοψηφίας μεγαλομετόχων στις γενικές συνελεύσεις των εταιρειών, πράγμα που αποτελεί τον κανόνα στην παραδοσιακή μορφή εταιρικής οργάνωσης, ήτοι την ανώνυμη εταιρεία.

Οι σχέσεις μεταξύ συνεταιρισμού, ανώνυμης εταιρείας και λαϊκής εταιρείας αναλύονται εκτενέστερα παρακάτω. Πάντως σημειώνεται εδώ ότι η λαϊκή εταιρεία αποτελεί βέβαια ένωση κεφαλαίου, αλλά παράλληλα και κατ' ανάγκην και ένωση πολλών προσώπων, αφού το μικρό ποσοστό κεφαλαίου κατ' άτομο απαιτεί σημαντικό αριθμό προσώπων για την κάλυψή του. Εξάλλου, τα οφέλη που επιδιώκουν τα άτομα που ιδρύουν ένα συνεταιρισμό προκύπτουν από τις συναλλαγές τους με το συνεταιρισμό, ενώ τα μέλη του συνεταιρισμού που δεν συναλλάσσονται με αυτόν δεν έχουν σχεδόν κανένα οικονομικό όφελος από αυτόν. Στο συνεταιρισμό δηλαδή τα μέλη, έστω και αν έχουν συνεισφέρει ίσα ποσά στο εταιρικό κεφάλαιο, δεν απολαμβάνουν ίσα οικονομικά οφέλη εφόσον διαφοροποιούνται στην έκταση της συνεργασίας τους με το συνεταιρισμό. Τα οφέλη είναι κατά βάση ανάλογα με το ύψος των συναλλαγών τους με το συνεταιρισμό (αρχή της διανομής των πλεονασμάτων ανάλογα με τις συναλλαγές). Η καταβαλλόμενη στο καταβεβλημένο κεφάλαιο αμοιβή ούτε είναι το κύριο όφελος που απολαμβάνουν από το συνεταιρισμό τα μέλη του, ούτε αποτελεί το βασικό λόγο της δημιουργίας του (αρχή της πληρωμής περιορισμένου ή καθόλου επιτοκίου).

Αντίθετα, στη λαϊκή εταιρεία τα μέλη-μέτοχοι απολαμβάνουν οφέλη ανάλογα με το κεφάλαιο που έχουν συνεισφέρει και όχι ανάλογα με το ύψος των συναλλαγών τους με την εταιρεία. Δηλαδή, για ίσα κεφάλαια απολαμβάνουν ίσα κέρδη, αφού η διανομή των κερδών γίνεται ανά μετοχή. Ακόμη, δεν μπορεί να αγνοείται το

στοιχείο της συνεργασίας στη διάκριση μεταξύ συνεταιρισμού και λαϊκής εταιρείας. Η συνεργασία μεταξύ των μελών του είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία των σκοπών του συνεταιρισμού. Σε αντίθεση με το συνεταιρισμό, στην περίπτωση της λαϊκής εταιρείας η συνεργασία των μελών με αυτήν δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επιτυχία των σκοπών της και γι' αυτό δεν συνιστά υποχρέωση των μετόχων. Υπάρχει και μια άλλη ενδιαφέρουσα διαφορά μεταξύ συνεταιρισμού και λαϊκής εταιρείας, η οποία αναφέρεται στο ζήτημα της έκτασης της ευθύνης των μελών. Στο συνεταιρισμό η νομοθεσία επιτρέπει και το καταστατικό προβλέπει την ευθύνη των συνεταιριτών έναντι των πιστωτών του συνεταιρισμού σε πολλαπλάσιο της μερίδας τους. Αντίθετα, στην περίπτωση της λαϊκής εταιρείας, ως ιδιαίτερης μορφής ανώνυμης εταιρείας, η ευθύνη των μετόχων φθάνει μέχρι το ύψος της μετοχής. Εκτός από την εξισορρόπηση των δύο βασικών παραγόντων κεφαλαίου και μετόχων, έχουν καθιερωθεί καταστατικά και τα εξής χαρακτηριστικά των λαϊκών εταιρειών που συμπληρώνουν και εξασφαλίζουν την ιδιομορφία του θεσμού:

(α) *Η συμμετοχή των μετόχων είναι καταρχήν γεωγραφικά περιορισμένη.* Με την αναπτυξιακή προσπάθεια της λαϊκής εταιρείας επιδιώκεται, κυρίως, η οικονομική συνεργασία των κατοίκων μιας περιοχής και όσων κατάγονται από αυτή, που στηρίζεται όχι μόνο στην παραγωγική αξιοποίηση της αποταμίευσης τους, αλλά και στο συναισθηματικό στοιχείο που συνδέει τα άτομα κοινής καταγωγής με τον τόπο τους και το ενδιαφέρον τους για κάλυψη της ανάγκης που αποτελεί το σκοπό της εταιρείας. Σημειώνεται όμως ότι η αρχή αυτή έχει διαδοχικά υποχωρήσει, επιτρεπόμενης της συμμετοχής και άλλων Ελλήνων.

(β) *Υπαρξη μόνον ονομαστικών μετοχών.* Με τον τρόπο αυτό γίνεται δυνατός ο έλεγχος της τήρησης του προηγούμενου χαρακτηριστικού και ιδιαίτερα η διασφάλιση της ρήτηρας του ανώτατου ποσοστού κεφαλαίου κατά μέτοχο.

(γ) *Πολιτική ανοιχτής θύρας στην είσοδο μετόχων.* Εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις της εντοπιότητας και της μη υπέρβασης του ανώτατου ποσοστού κεφαλαίου κατά μέτοχο, τόσο η αρχική όσο και η μεταγενέστερη εγγραφή μετόχων ή απόκτηση μετοχών είναι ελεύθερη, χωρίς καμιάς μορφής περιορισμούς ή ελέγχους, πραγματοποιούμενη και με απλή μεταβίβαση μετοχών μεταξύ ατόμων κατά τη διαδικασία μεταβίβασης ονομαστικών μετοχών.

(δ) *Ανυπαρξία ιδρυτικών τίτλων.* Αποφεύγεται συστηματικά η έκδοση ιδρυτικών τίτλων που κατά το Νόμο δημιουργούν μια πάγια μορφή οικονομικής δουλείας υπέρ αυτών. Αυτό αποτελεί δείγμα της ανυστεροβουλίας των πρωτεργατών των εταιρειών και είναι σύμφωνο με το λαϊκό πνεύμα του θεσμού.

(ε) *Επιστράτευση κοινωνικών παραγόντων για την ίδρυση και ενίστε τη λειτουργία τους.* Στα διοικητικά συμβούλια των λαϊκών εταιρειών συμμετέχουν ενίστε και εκπρόσωποι των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, πολιτιστικών και επιστημονικών συλλόγων, αγροτικών συνεταιρισμών και επαγγελματικών οργανώσεων, που κατά τεκμήριο επιδιώκουν κοινωνικούς σκοπούς. Μπορεί, λοιπόν, να υποστηριχτεί ότι οι λαϊκές εταιρείες αποτελούν την πρώτη μορφή εφαρμογής της κοινωνικοποίησης με ιδιωτική πρωτοβουλία.

Αποτέλεσμα των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των λαϊκών εταιρειών είναι η σημαντική συμβολή τους στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας, μέσα σε ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα. Η διάθεση των αποταμιευμάτων του τοπικού πληθυσμού για επενδύσεις στην περιφέρεια με τη μορφή της λαϊκής εταιρείας, πέρα από το ετήσιο μέρισμα που εξασφαλίζει στους μετόχους της, δημιουργεί ευκαιρίες απασχόλησης για το εργατικό δυναμικό της περιοχής και συμβάλλει στην οικονομική αξιοποίηση των φυσικών πόρων της. Οι λαϊκές εταιρείες μπορούν να συμβάλλουν παράλληλα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη με την τόνωση του ενδιαφέροντος για τα κοινά, αφού είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας αντιμετώπισης σοβαρών τοπικών προβλημάτων είτε της

συνειδητοποίησης των δυνατοτήτων οικονομικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης περιοχής.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι η λαϊκή εταιρεία έχει αυξημένη κοινωνική ευθύνη σε σχέση με την παραδοσιακή ιδιωτική επιχείρηση. Η κοινωνική της ευθύνη αναφέρεται στην ευθύνη της προς τους καταναλωτές των αγαθών ή και υπηρεσιών της, τους εργαζόμενους σε αυτήν, καθώς και στη συμβολή της στην οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας. Το στοιχείο, βέβαια, της κοινωνικής ευθύνης της λαϊκής εταιρείας δεν πρέπει να υπερεκτιμάται, δεδομένου ότι η λαϊκή εταιρεία εξακολουθεί να αποτελεί ιδιωτική και όχι δημόσια επιχείρηση. Αν και η μεγιστοποίηση του κέρδους δεν φαίνεται να αποτελεί κατά κανόνα τον αποκλειστικό σκοπό της λαϊκής εταιρείας, μεταξύ των κύριων σκοπών της δεν μπορεί να μην είναι και η μακροχρόνια οικονομική της επιβίωση και η και η οικονομική ικανοποίηση των μετόχων. Ένα, λοιπόν, σημαντικό πρόβλημα της λαϊκής εταιρείας είναι η σύνθεση του επιχειρηματικού με το κοινωνικό στοιχείο. Τυχόν επικράτηση του επιχειρηματικού στοιχείου θα σήμαινε προσέγγιση της λαϊκής εταιρείας προς την παραδοσιακή ιδιωτική επιχείρηση, ενώ επικράτηση του κοινοτικού στοιχείου θα σήμαινε προσέγγιση προς τη μη επιχειρηματικού χαρακτήρα δημόσια υπηρεσία, με ενδεχόμενος προβληματική οικονομική επιβίωση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι εξαιτίας της αυξημένης τους κοινωνικής ευθύνης οι λαϊκές εταιρείες έδωσαν ιδιαίτερη έμφαση στην εξασφάλιση των δικαιωμάτων της μειοψηφίας και στον έλεγχο της οικονομικής τους διαχείρισης. Στην Α.Ν.Ε.Κ., για παράδειγμα, όπως εξάλλου και σε όλες τις ανώνυμες εταιρείες, ο τακτικός έλεγχος της οικονομικής διαχείρισης και των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας ενεργείται από ορκωτούς λογιστές. Για να ληφθεί έγκυρη απόφαση από τη Γενική Συνέλευση επί των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, πρέπει αυτές να έχουν εξελεγχθεί από ένα ορκωτό λογιστή, ο οποίος εκλέγεται με τον αναπληρωτή του από

την προηγούμενη Τακτική Συνέλευση της χρήσης που θα εξελεγχθεί. Παράλληλα με τον τακτικό έλεγχο της οικονομικής διαχείρισης από τον ορκωτό λογιστή, διενεργείται στην Α.Ν.Ε.Κ. συνεχής έλεγχος της και από δύο ελεγκτές μετόχους, οι οποίοι εκλέγονται από την Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση. Ως ελεγκτές - μέτοχοι διορίζονται οικονομολόγοι, πτυχιούχοι Πανεπιστημίων. Οι ελεγκτές - μέτοχοι οφείλουν κατά τη διάρκεια της χρήσεως να παρακολουθούν την οικονομική και διαχειριστική κατάσταση της εταιρείας και δικαιούνται να λαμβάνουν γνώση οποιουδήποτε βιβλίου, λογαριασμού ή εγγράφου και να παρίστανται στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου άνευ ψήφου, ενώ υποχρεούνται να υποβάλλουν στο Διοικητικό Συμβούλιο τις παρατηρήσεις και διαπιστώσεις τους, με εκθέσεις κατά μήνα ή οποτεδήποτε συντρέχει λόγος κατά την κρίση τους (άρθρο 36 του Καταστατικού της Α.Ν.Ε.Κ.).

Όσον αφορά τα δικαιώματα της μειοψηφίας, (σύμφωνα με το καταστατικό της Α.Ν.Ε.Κ.) αναφέρονται τα εξής : α) Αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό τον καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου υποχρεώνει το Διοικητικό Συμβούλιο να συγκαλέσει Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης που δεν απέχει περισσότερο από τριάντα ημέρες από την ημέρα επίδοσης της αίτησης προς τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου. Η αίτηση πρέπει να περιέχει και το αντικείμενο της ημερήσιας διάταξης. Β) Αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου που υποβάλλεται στην εταιρεία πέντε πλήρεις ημέρες πριν από την Τακτική Γενική Συνέλευση, υποχρεώνει το Διοικητικό Συμβούλιο να ανακοινώνει στη Γενική Συνέλευση τα ποσά που καταβλήθηκαν κατά την τελευταία διετία από την εταιρεία για οποιαδήποτε αιτία σε μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου ή τους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους της, καθώς και οποιαδήποτε τυχόν υφιστάμενη σύμβαση με τα άτομα αυτά και να παρέχει τυχόν αιτούμενες συγκεκριμένες πληροφορίες όσον αφορά τις υποθέσεις της εταιρείας, εφόσον αυτές είναι χρήσιμες για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, γ) Αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα τρίτο του καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την προθεσμία της προηγούμενης περίπτωσης, υποχρεώνει το Διοικητικό Συμβούλιο να παράσχει πληροφορίες περί της πορείας των εταιρικών υποθέσεων

και της περιουσιακής κατάστασης της εταιρείας (άρθρο 37 του Καταστατικού της Α.Ν.Ε.Κ.), σύμφωνα με το Νόμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ. ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

1. Φορέας Κοινωνικής Οικονομίας (Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Λαϊκής Βάσης ως μια Πρώτη Μορφή Κοινωνικοποίησης των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών)

Η κοινωνικοποίηση συνιστάται στην κατανομή του δικαιώματος στη λήψη αποφάσεων στις κοινωνικές ομάδες που τις αφορούν, μέσα στην ίδια την επιχείρηση και την κοινωνία. Η κοινωνικοποίηση, λοιπόν, των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών είναι εκείνη η μορφή άσκησης της εξουσίας που στοχεύει στο να δώσει τη μέγιστη δυνατή εξουσία στη λήψη των σχετικών αποφάσεων στις κοινωνικές ομάδες που επηρεάζονται από τη λειτουργία των επιχειρήσεων ακτοπλοϊκών μεταφορών. Οι ομάδες αυτές είναι ο τοπικός πληθυσμός, οι μέτοχοι των εταιριών, οι καταναλωτές των υπηρεσιών και οι εργαζόμενοι στις εταιρίες.

Μια επιχείρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως φορέας κοινωνικής οικονομίας, εφόσον: Πρώτον, τηρείται το αποκεντρωτικό σύστημα στη λήψη αποφάσεων, ανάλογα με τη σημασία τους, δεύτερον, σκοπός της είναι το γενικότερο συμφέρον, τρίτον, όλα τα υπεύθυνα όργανα της εκλέγονται και ελέγχονται από τις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες και εκτελούν τις αποφάσεις που έχουν παρθεί συλλογικά και τέταρτον, υπάρχει πραγματικός διάλογος μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων πάνω σε κάθε θέμα που τους αφορά και έτσι η σχετική απόφαση στηρίζεται στη συλλογική συναίνεση. Σε μια τυπική, παραδοσιακή, ιδιωτική ακτοπλοϊκή επιχείρηση η εξουσία λήψης αποφάσεων ανήκει στον επιχειρηματία. Το διοικητικό συμβούλιο της επιχείρησης συχνά συγκροτείται από μέλη της οικογένειας του που είναι και οι μοναδικοί ή κύριοι μέτοχοι.

Οι καταστατικοί περιορισμοί των λαϊκών εταιριών ως προς το ανώτατο ποσοστό μετοχών κατά φυσικό πρόσωπο και ανώτατο ποσοστό εκπροσώπησης έχουν ως κύρια συνέπεια την αυξημένη συμμετοχή της μετοχικής βάσης στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Επιπρόσθετα, στα διοικητικά συμβούλια των λαϊκών εταιριών, όπως αποδεικνύεται και από τους πίνακες του παρόντος κεφαλαίου, μετέχουν ενίοτε και εκπρόσωποι της εκκλησίας, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, πολιτιστικών και επιστημονικών συλλόγων, αγροτικών συνεταιρισμών και επαγγελματικών οργανώσεων, που κατά τεκμήριο επιδιώκουν ευρύτερους κοινωνικούς σκοπούς. Βέβαια θα πρέπει να σημειωθεί η μη θεσμοθετημένη συμμετοχή εκπροσώπων των εργαζομένων στη διοίκηση όλων των λαϊκών εταιριών. Μπορεί, λοιπόν, να υποστηριχτεί ότι οι λαϊκές εταιρίες, στο μέτρο βέβαια που δεν έχουν απομακρυνθεί από τους σκοπούς τους, αποτελούν την πρώτη μορφή ή το πρώτο στάδιο της

εφαρμογής της κοινωνικοποίησης των μεταφορών στη χώρα μας, η πρώτη μορφή κοινωνικής οικονομίας στις μεταφορές . *

2. Η Διοίκηση Και Οργάνωση Των Ν.Ε.Λ.Β.

Παρακάτω θα παρατηρήσουμε ότι η σύσταση των εταιριών λαϊκής βάσης δεν αποτελείται μόνο από οικονομολόγους, αλλά από ανθρώπους που έχουν διάφορες ειδικότητες, π.χ. ιατροί, κληρικοί, πολιτικοί, συνταξιούχοι ,δημόσιοι υπάλληλοι κ.ο.κ..

Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου είναι τριετής ή τετραετής και αρχίζει την ενδέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους της εκλογής των και λήγει την δέκατη ημέρα μετά την Τακτική Γενική Συνέλευση του έτους της εξόδου των. Η θέση των μελών των Δ.Σ. είναι τιμητική. Τα μέλη δεν ανταμείβονται για τις υπηρεσίες τους, δεν απασχολούνται ως μισθωτοί σε αυτή καθ'αυτή την εταιρία και δεν υπάρχουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ αυτών και των εταιριών. Πριν την εκλογή τους ως μέλη, οι συνεργασίες μπορούν να υφίστανται. Τα μέλη των Δ.Σ. καθώς και τα διευθυντικά στελέχη των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης έχουν ελληνική ιθαγένεια, ενώ ως προς την ταχυδρομική τους διεύθυνση θεωρείται η έδρα των εταιριών. Σημειώνεται ότι δεν υφίσταται συγγενική σχέση, μέχρι και 2^{ου} βαθμού εξ αγχιστείας, μεταξύ των μελών των Δ.Σ. και των διευθυντικών στελεχών των εταιριών αυτών. Επίσης κανένα από τα μέλη των Δ.Σ. και των Διευθύνσεων δεν μπορούν να έχουν καταδικαστεί για πράξεις ατιμωτικές ή οικονομικά εγκλήματα ή είναι αναμειγμένα σε δικαστικές εκκρεμότητες που αφορούν πτώχευση, εγκληματική πράξη και απαγόρευση άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας, χρηματιστηριακών συναλλαγών, επαγγέλματος ως σύμβουλος επενδύσεων, διευθυντικό στέλεχος τραπεζών και στέλεχος χρηματιστηριακών εταιριών.

Δ . Σ . ANEK

Σύμφωνα με το άρθρο 15 του Καταστατικού της Εταιρίας, το Διοικητικό Συμβούλιο της ANEK LINES αποτελείται από 15 μέλη, 11 αιρετά-εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων και ορίζονται από τους μετόχους σύμφωνα προς το άρθρο 18 του Ν.2190/1920 και 4 που ορίζονται από το καταστατικό της εταιρίας. Αυτά τα τέσσερα είναι ο Μητροπολίτης Κισσάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης (Πρόεδρος), ο Δήμαρχος Χανίων, ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, καθώς και ένα μέλος του Συνδέσμου Διπλωματούχων Οικονομικών Επιστημών Χανίων.

* Ι.ΒΑΒΟΥΡΑΣ- Κ.ΑΡΧΟΝΤΑΚΗΣ Οι Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρείες : Χρησιμότητα ,Προβλήματα και Προτάσεις Πολιτικής, Εκδόσεις Παπαζήση, σ.. 37.

Διεύθυνση ANEK

ΘΕΣΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ / ΣΠΟΥΔΕΣ
Αναπληρωτής Γεν. Διευθυντής- Δ/ντης Οικ. Υπηρεσιών	Μεσαρχάκης Κωνσταντίνος	Πτυχιούχος ΑΣΟΕΕ
Αρχιπλοίαρχος	Καντιδάκης Γρηγόριος	Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' Τάξεως Ε.Ν.
Αρχιπλοίαρχος	Χατζηδάκης Πέτρος	Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' Τάξεως Ε.Ν.
Αρχιμηχανικός	Βαβουλές Ιωάννης	Πτυχ. Μηχανολόγος Μηχανικός Bsc,Msc University College of London
Διευθυντής Δ/νσης Ανθρ. Δυναμικού	Μπαδιερίτης Κυριάκος	Απόφοιτος Λυκείου
Διευθυντής Δ/νσης Προμηθειών	Βεργανελάκης Γεώργιος	Απόφοιτος Λυκείου
Αρχιπλοίαρχος	Δημάκης Κωνσταντίνος	Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' Τάξεως Ε.Ν.
Διευθυντής Δ/νσης Εμπορικής Εκμετάλλευσης	Βασιλόπουλος Πέτρος	Απόφοιτος Λυκείου

Πίνακας 3.2: Διεύθυνση ANEK

ΠΗΓΗ : Βιβλίο χρήσης 2003

Δ.Σ. Ν.Ε.Λ.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του Καταστατικού της Εταιρίας, η ΝΕΛ διοικείται από ενδεκαμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Η θητεία του είναι τετραετής και η σύνθεσή του έχει ως εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΝΕΛ

ΘΕΣΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Πρόεδρος	Γιακαλής Αθανάσιος	Ιατρός
Αντιπρόεδρος	Σηφάκης Ιωάννης	Ιατρός
Διευθύνων Σύμβουλος	Αθηναίος Απόστολος	Οικονομολόγος, Διευθυντής ΝΕΛ
Εντεταλμένος Σύμβουλος επί τεχνικών θεμάτων	Αγιακάτσικας Εμμανουήλ	Μηχανολόγος-Ηλεκτρολόγος, Τέως Δ/ντης ΟΤΕ συνταξιούχος
Σύμβουλος	Γαλανάκης Εμμανουήλ	Επιχειρηματίας
Σύμβουλος	Μανουσογιάννακης Ιωσήφ	Ανπναύαρχος ε.α. Π.Ν., Επίτημος Αρχηγός ΓΕΝ
Σύμβουλος	Μπαλής Φώτιος	Συνταξιούχος ΝΕΛ
Σύμβουλος	Σαλβαράκης Χαράλαμπος	Υπάλληλος ANEK A.E.
Σύμβουλος	Χατζηπαναγιώτης Κωνσταντίνος	Οικονομολόγος
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΜΗ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΑ ΜΕΛΗ		
Δ.Σ.		
Σύμβουλος	Ζούρος Ιωάννης	Δημόσιος Υπάλληλος
Σύμβουλος	Κουντσούρος Μιχαήλ	Συνταξιούχος

Πίνακας 3. 3 : Δ.Σ. ΝΕΛ
 ΠΗΓΗ : www.nel.gr

Διεύθυνση ΝΕΛ

Η διεύθυνση της Εταιρίας ασκείται από έμπειρα στελέχη με πολύχρονη παρουσία στο κλάδο της επιβατηγού ναυπλίας, με αξιόλογη επιστημονική κατάρτιση και βασίζεται στον καταμερισμό των ευθυνών και αρμοδιοτήτων έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα στην εφαρμογή της χαρασόμενης από τη Διοίκηση πολιτικής. Τα στοιχεία των στελεχών παρατίθενται στη συνέχεια:

ΘΕΣΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΣΠΟΥΔΕΣ
Διευθύνων Σύμβουλος- Διευθυντής.	Αθηναίος Απόστολος	πτυχιούχος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών (Α.Σ.Ο.Ε.Ε.). Στην Εταιρία απασχολείται από την ίδρυσή της.
Αναπληρωτής Διευθυντής.	Καυλακώνης Παναγιώτης	πτυχιούχος Χημικός Μηχανικός του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, κάτοχος MSc in Chemical Engineering του Tufts University (Η.Π.Α.) και κάτοχος Ms Διοίκησης Επιχειρήσεων (M.B.A.) από το Yale University (Η.Π.Α.). Στην Εταιρία απασχολείται από το 1999.
Αρχιμηχανικός - Προϊστάμενος Τεχνικής Υπηρεσίας.	Καραβάς Ευστάθιος	απόφοιτος της Ανωτέρας Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου. Έχει πολύχρονη θαλάσσια εμπειρία καθώς και μακρόχρονη υπηρεσία ως Αρχιμηχανικός.
Προϊστάμενος Λογιστηρίου.	Αθανασίου Ιωάννης	πτυχιούχος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών (Α.Σ.Ο.Ε.Ε.). Στην Εταιρία απασχολείται από το 1992.
Προϊστάμενος Υπηρεσίας Εκμετάλλευσης.	Σαλιακέλλης Ευστράτος	απόφοιτος Πρακτικού Λυκείου. Στην Εταιρία απασχολείται από το 1980.

Πίνακας 3.3 : Διεύθυνση ΝΕΛ

ΠΗΓΗ : www.nel.gr

Δ.Σ. ANEN

Η σύνθεση του σημερινού Διοικητικού Συμβουλίου είναι η εξής:

ΘΕΣΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Πρόεδρος	Ειρηναίος Γαλανάκης	Μητροπολίτης Κισάμου Σελίνου
Α' Αντιπρόεδρος	Δημήτριος Δράκος	Νομάρχης Μεσσηνίας
Β' Αντιπρόεδρος	Στυλιανός Καλαϊτζάκης	Τέως Δντης Εθνικής Τράπεζας Μέλος Δ.Σ. ANEK οικονομολόγος
Διευθύνων Σύμβουλος	Γεώργιος Τσαπάκης	Πολιτικός Μηχανικός Μέλος Δ.Σ. ANEK
Αναπ. Διευθύνων Σύμβουλος	Ιωάννης Ξηνταράκος	Μηχ. Ε.Ν. ε.α. εκπρόσωπος Δήμου Κυθήρων
Μέλη		
	Αρνόκουρος Κωνσταντίνος	Οικονομολόγος επιχειρηματίας
	Κατζουράκης Νικόλαος	Ιατρός Δήμαρχος Κισάμου
	Κλωνιζάκης Ιωάννης	Πολιτ. Μηχανικός Νομαρχιακός σύμβουλος
	Κωνσταντακόπουλος Θεοφάνης	Πλοίαρχος Ε.Ν.
	Λαγανάκος Γεώργιος	Πλοίαρχος ΕΝ. ε.α. Πρόεδρος Εμπορικού συλλόγου Μεσσηνίας Επιχειρηματίας
	Λαμπρινάκης Φώτιος	Οικονομολόγος σύμβουλος επιχειρήσεων Εκπρόσωπος Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χανίων
	Μπολουδάκης Αναστάσιος	Συν/χος Μηχαν. ΕΝ Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
	Ξηρουχάκης Εμμανουήλ	Επιχειρηματίας
	Σαραβελάκης Κυριάκος	Δικηγόρος
	Λευθέρης Γεώργιος	Συν/χος ΕΝ, επιχειρηματίας Κυθήρων

Πίνακας 3.4 : Δ.Σ. ANEN

ΠΗΓΗ : www.anen.gr

Δ.Σ. ΔΑΝΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του καταστατικού της εταιρίας το Δ.Σ. αποτελείται από 12 μέλη ,η θητεία τους είναι τριετής και η σύνθεση του έχει ως εξής :

ΘΕΣΗ	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ
Πρόεδρος	Γερονικόλας Ιάκωβος	Ξενοδόχος-Τουριστικός Πράκτορας
Αντιπρόεδρος	Πρωτοπαππαδακης Σπυρίδων	Γ' Αντιπρόεδρος Δ.Σ ANEK
Μέλη	Κουκούλας Δημήτριος	Επιχειρηματίας
	Αθηναίος Απόστολος	Διευθύνων Σύμβουλος ΝΕΛ
	Βαρδινογιάννης Ιωάννης	Επιχειρηματίας, Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
	Μπαλής Αριστοτέλης	Μέλος ΔΣ ANEK
	Μπολουδάκης Αναστάσιος	Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
	Καλογηράτος Γεράσιμος	Εφοπλιστής
	Σκευοφύλακας Εμμανουήλ	Συνταξιούχος Π.Ν.
	Κουτσοκώστας Νικόλαος	Ιδιωτικός υπάλληλος
	Μανουσσογιαννάκης Ιωσήφ	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ ANEK (Προεδρεύων)
	Σκορίνης Νικόλαος	Δικηγόρος

5. Δραστηριότητες -Κοινωνικό Έργο

Οι Ν.Ε.Λ.Β, ως πολυμετοχικές Εταιρίες Λαϊκής βάσης, είναι άμεσα συνδεδεμένες με τον τόπο και τους ανθρώπους του τόπου τους. Συγκεκριμένα, οι δυο μεγάλες εταιρίες (ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ) είναι χορηγοί Προγραμμάτων Ανακατασκευής Μινωικού Πλοίου. Σήμερα τα πλοία του ομίλων ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, ταξιδεύουν στους ίδιους προγονικούς θαλάσσιους δρόμους, ως φυσικοί συνεχιστές του Μινωικού πολιτισμού και των πλοίων που αποτελούσαν το μέσο μεταφοράς και διάδοσής του, αποδεικνύοντας ότι και τώρα είναι συνδεδεμένες με την ιστορία και την πολιτιστική κληρονομιά του τόπου τους.

Πέραν των ατομικών περιπτώσεων αναξιοπαθούντων Κρητών , στους οποίους παρέχονται διευκολύνσεις και οικονομική ενίσχυση, η Εταιρίες έχουν να επιδείξουν σημαντικές χορηγίες σε πολλές επιστημονικές, καλλιτεχνικές, πολιτισμικές, αθλητικές και εκπαιδευτικές εκδηλώσεις που διοργανώνουν αντίστοιχοι φορείς. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν εκδηλώσεις και χορηγίες όπως:

Από την πλευρά της ΑΝΕΚ

Στο Ναυτικό Όμιλο Χανίων, Ν.Ο.Χ. ως επίσημος χορηγός του αθλήματος Καγιάκ, ως κεντρικός χορηγός του αθλήματος Πόλο (η ομάδα αγωνίζεται στην Α' Εθνική Πόλο με την επωνυμία ΝΟΧ-ΑΝΕΚ Lines) και γενικά ως χορηγός σε κάθε εκδήλωση του Ομίλου

Στον Ποδηλατικό Όμιλο «ΤΑΛΩΣ» ως κύριοι χορηγοί του Ομίλου για τις αγωνιστικές του δραστηριότητες σε Πανελλήνιους και Διεθνείς Αγώνες όπως και σε διάφορους άλλους πολιτισμικούς και κοινωνικούς φορείς και σωματεία Κρητών, πανελληνίως

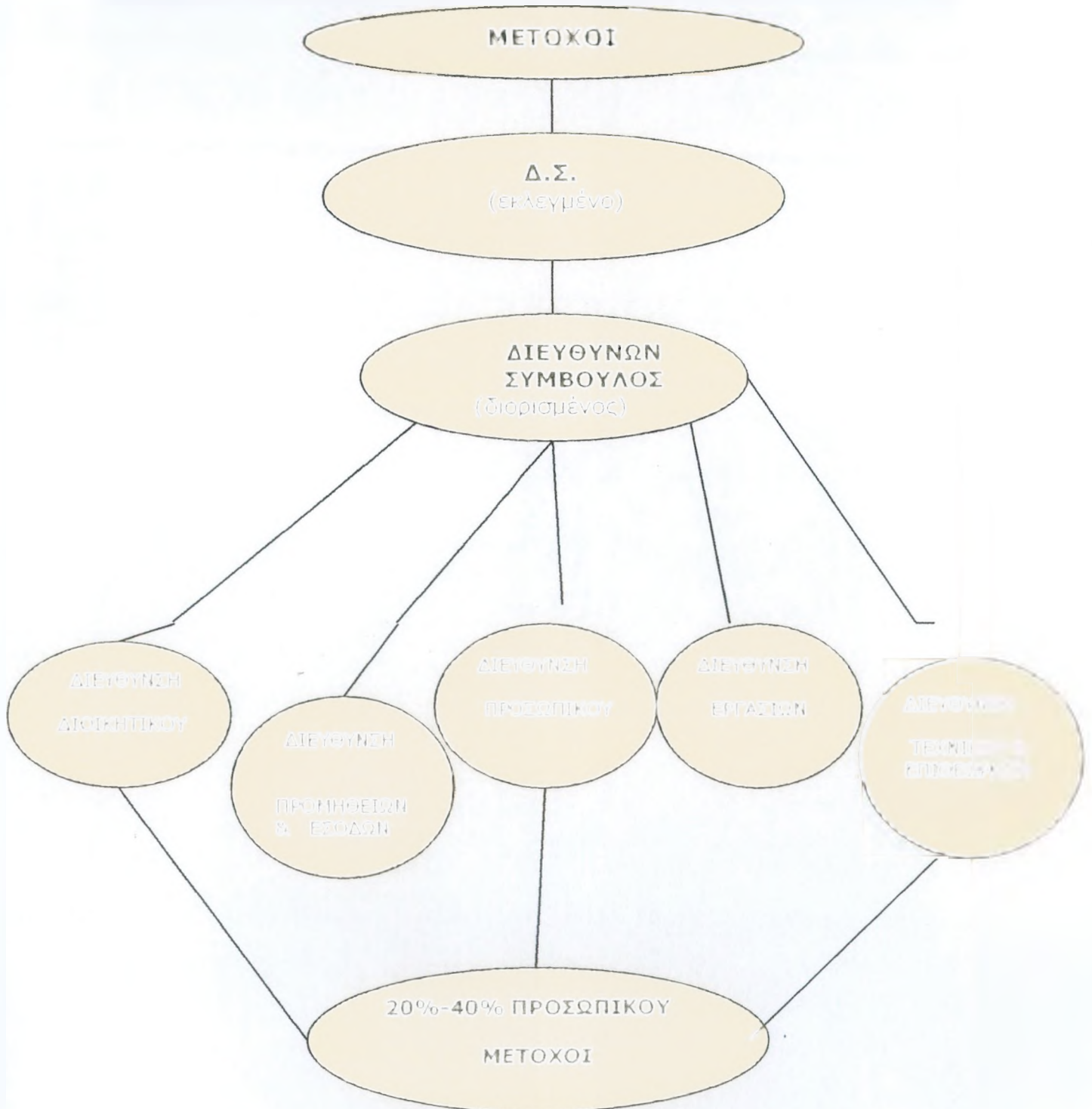
Στο Πανεπιστήμιο Κρήτης -Σχολή Επιστημών Αγωγής-Παιδαγωγικό τμήμα ΔΕ «ΜΑΡΙΑ ΑΜΑΡΙΩΤΟΥ» για διοργάνωση ημερίδας Σε υλικοτεχνική υποδομή η ΑΝΕΚ έχει χρηματοδοτήσει τη Μονάδα Τεχνητού Νεφρού του Νοσοκομείου Χανίων
Η διοργάνωση πλωτής έκθεσης της ΑΝΕΚ σε συνεργασία με τον Ελληνο-γαλλικό Σύλλογο Χανίων προς τιμή του Εθνάρχη Ελευθερίου Βενιζέλου υπό την αιγίδα της Βουλής των Ελλήνων
Χορηγίες Στο Πανεπιστήμιο Κρήτης (Τμήμα Φυσικής) για το Συνέδριο Θεμελιώδους Φυσικής-Κρήτη 2003

Στο Πολυτεχνείο Χανίων (Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης) για τη συμμετοχή μελών σε Πανελλήνιο Συνέδριο

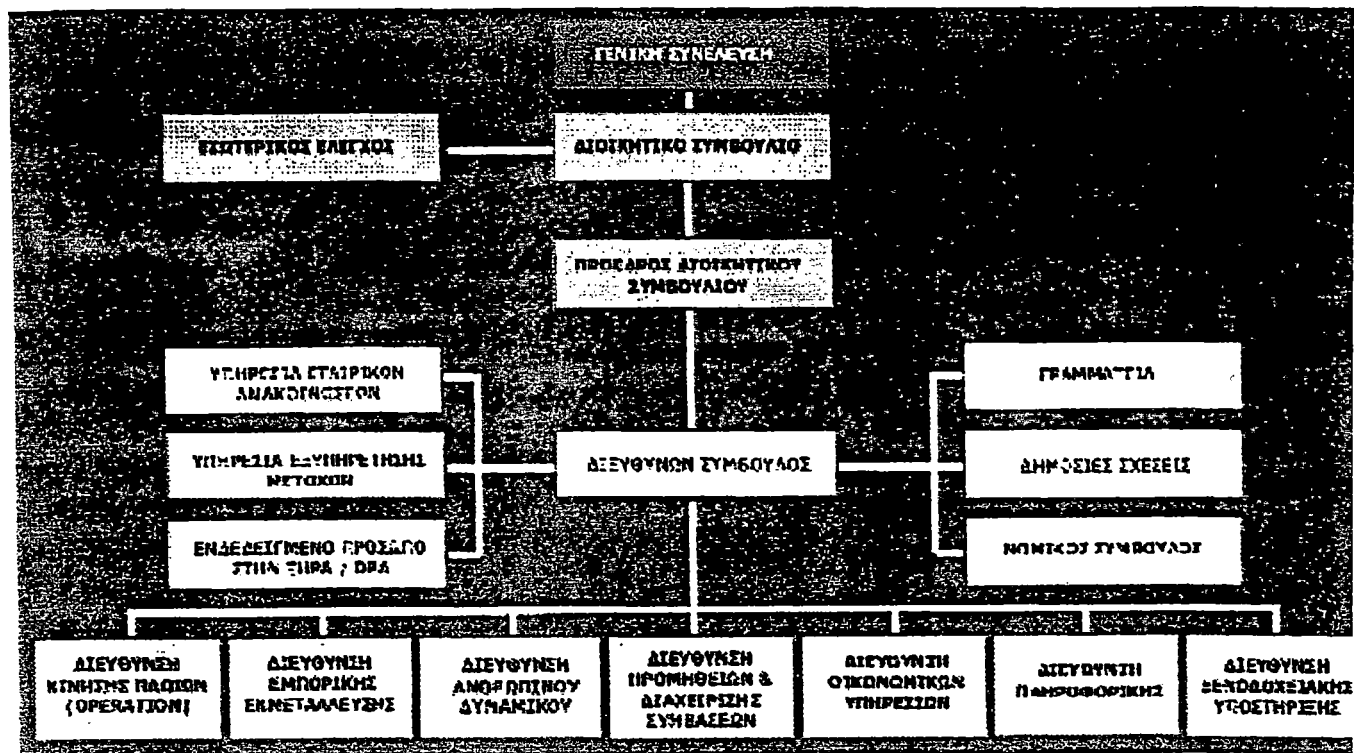
3.Το Οργανόγραμμα Των Ν.Ε.Λ.Β.

Το ακόλουθο σχήμα απεικονίζει τη γενική οργανωτική διάταξη των Ν.Ε.Λ.Β.

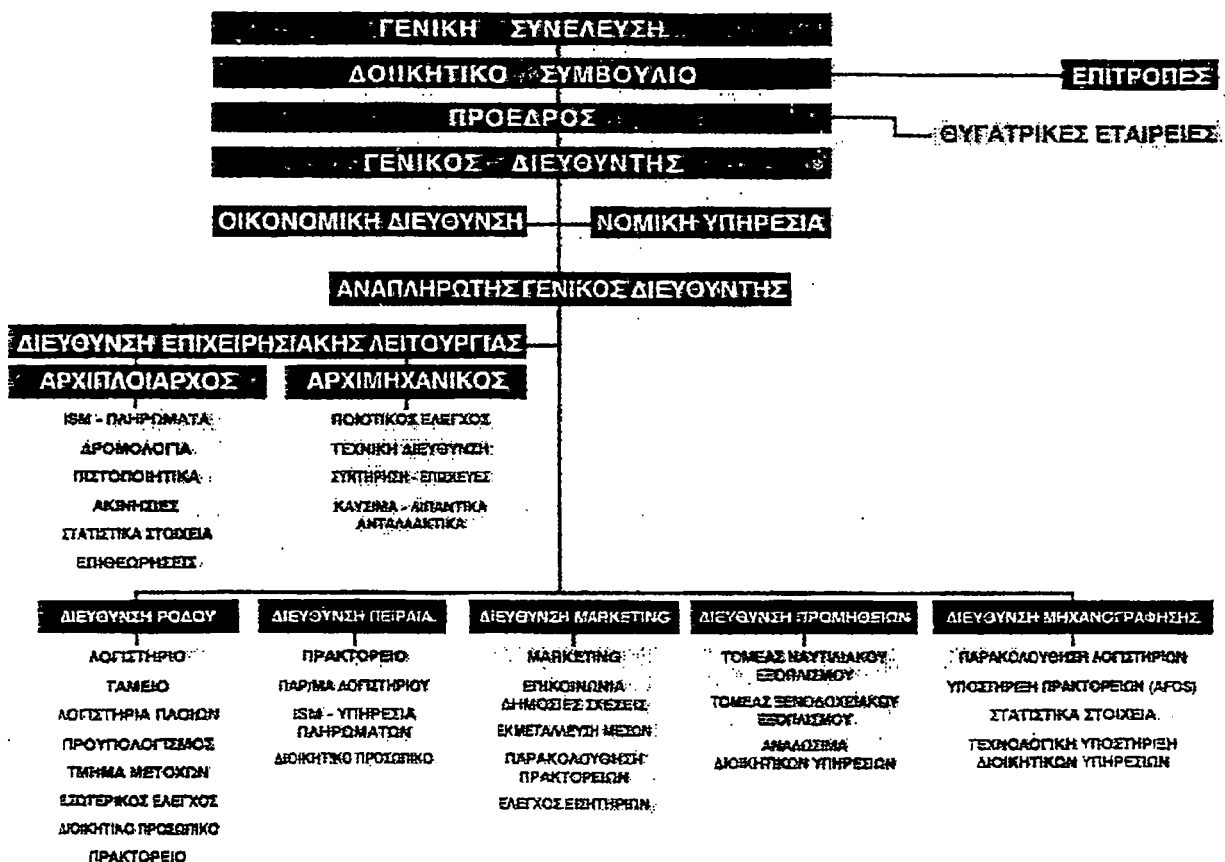
ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ



ΠΗΓΗ: S.THEOPHANIDES :ECONOMIC ANALYSIS AND WORKERS MANAGEMENT 1981
p.238

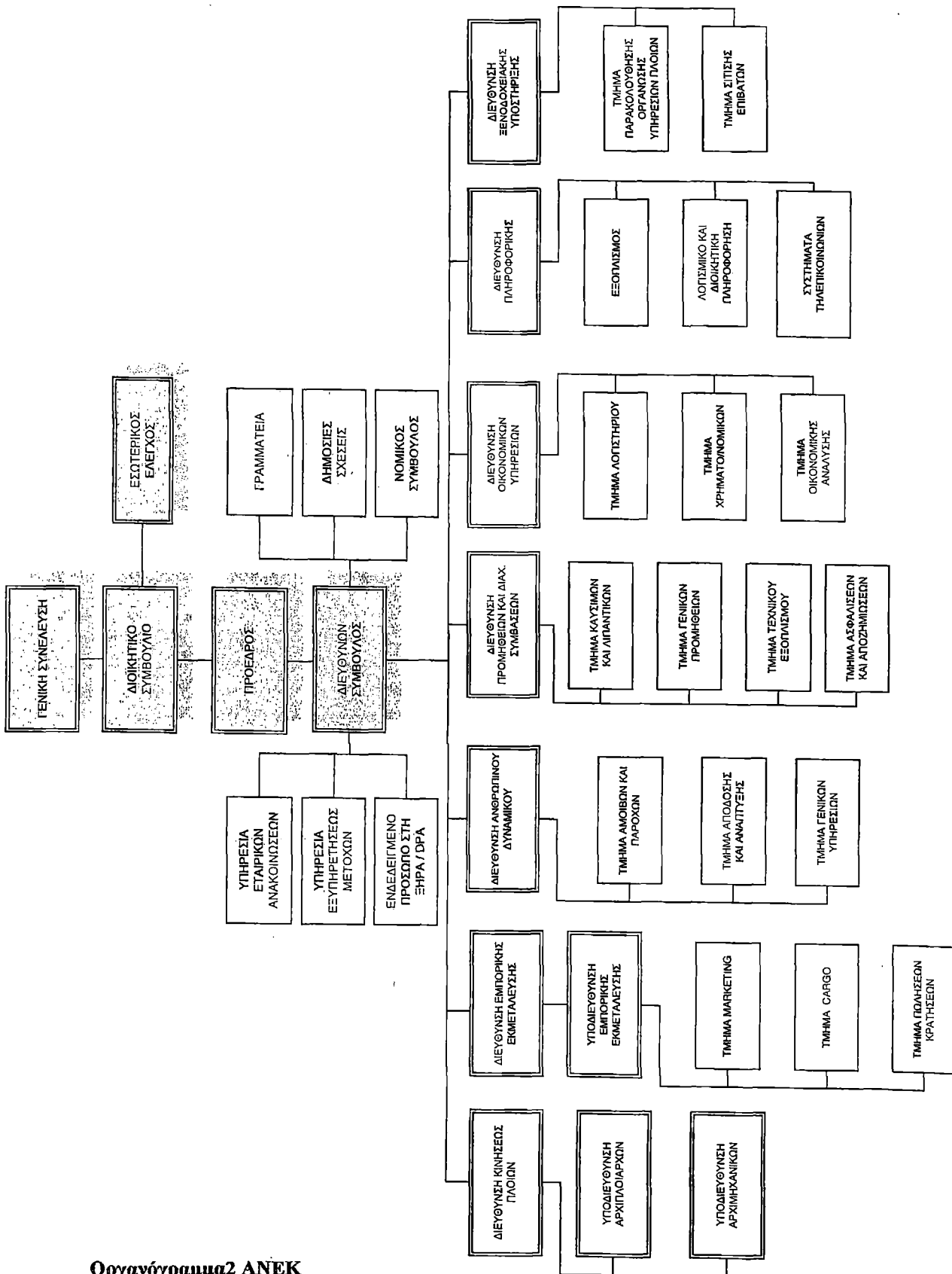


Οργανόγραμμα1 ANEK



Οργανόγραμμα ΔΑΝΕ

Σύγχρονες Μορφές Κοινωνικής Οικονομίας - Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Λαϊκής Βάσης



Οργανόγραμμα2 ANEK

ΠΗΓΗ : ANEK (ΕΤΗΣΙΟ ΔΕΛΤΙΟ ΧΡΗΣΗΣ 2002)

Προσωπικό Ν.Ε.Λ.Β.

Όσον αφορά το προσωπικό των εταιριών λαϊκής βάσης με αντικείμενο τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, διακρίνεται σε προσωπικό

ξηράς, επιστημονικό προσωπικό ξηράς, εργατοτεχνίτες, και πληρώματα (αξιωματικούς & κατώτερα πληρώματα). Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η ANEK το 2002 απασχόλησε ως επιστημονικό προσωπικό ξηράς 57 άτομα εκ των οποίων οι 43 ήταν απόφοιτοι Πανεπιστημίου και οι 14 απόφοιτοι Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων. Οι εταιρίες από τον Απρίλιο του 1988 έχουν συντάξει Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας και Κατάστασης Προσωπικού, ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με την διαδικασία του Ν.3789/57 και έρχεται να συμπληρώσει την ατομική σύμβαση του μισθωτού. Στα πλαίσια της προσπάθειας των Διοικήσεων για περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης του προσωπικού διοργανώνονται σε συνεχή βάση (από το 1991) προγράμματα επιμόρφωσης σε θέματα ασφαλείας και ποιότητας, παροχής υπηρεσιών, ναυτιλιακού marketing, εργατικά, λογιστικά και Η/Υ. Το προσωπικό συμμετέχει επίσης σε σεμινάρια χρηματοπιστηριακής νομοθεσίας και πρακτικής.

4. Οι Εργασιακές Σχέσεις στις Λ.Α.Ε.

Γενικά οι εργασιακές σχέσεις στις Ναυτιλιακές εταιρίες Λαϊκής Βάσης είναι καλύτερες από αυτές που επικρατούν στα καράβια των εφοπλιστών και των ιδιωτικών εταιριών.

Το προσωπικό των πλοίων προέρχεται ως επί των πλείστων από τον τόπο καταγωγής της εταιρίας(τον τόπο έδρας της) αλλά και από τις πόλεις-λιμάνια όπου κάνει δρομολόγια. Οι ναυτικό προσωπικό συνήθως έχει σχέση με πρόσωπα που είναι άμεσα μέτοχοι της εταιρίας(γονείς-συγγενείς). Άλλωστε οι συστάσεις των μετόχων παίζουν καθοριστικό ρόλο στην πρόσληψη των υποψηφίων.

Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας που επικρατούν στις λαϊκές εταιρίες βάσης είναι σαν και αυτές που υπάρχουν μέσα σε μια οικογενειακή επιχείρηση. Στους χώρους εργασίας των εταιρειών οι ανώτεροι κυριαρχικά σέβονται τους υφιστάμενους τους, στα πλοία των εταιριών οι αξιωματικοί συμπεριφέρονται καλύτερα στο υπόλοιπο πλήρωμα κάτι που σπανίζει σε περιπτώσεις ιδιωτικών εταιριών και καράβια εφοπλιστών. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να αυξάνεται η αποδοτικότητα των υπαλλήλων των γραφείων, των αξιωματικών και ναυτών επειδή νιώθουν ότι εργάζονται στο δικό τους πλοίο. Τα παραπάνω προκύπτουν, ύστερα από συζητήσεις που είχαμε ή ακούσαμε μεταξύ εργαζομένων των εταιριών αυτών και στα εμπειρικά συμπεράσματα ανθρώπων που εργάζονται χρόνια, όχι μόνο στις εταιρίες αυτές, αλλά και σε παραναυτιλιακά επαγγέλματα στα κατά τόπους λιμάνια της χώρας.

Στο Ινστιτούτο Έρευνας και Εφαρμογής Προγραμμάτων Ψυχικής Υγείας Χανίων για Πανελλήνιο Ψυχιατρικό Συνέδριο

Στο Δημοσιογραφικό Οργανισμό Λαμπράκη για την έκδοση συλλεκτικού CD με τη φωνή του Ελευθερίου Βενιζέλου

Στο Δήμο Χανίων Ο.ΔΗ.ΚΟΙ.Π. για Σεμινάρια Γονέων

Στο Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο Κρήτης για ανέβασμα θεατρικών παραστάσεων

Στη Δημοτική Πολιτιστική Επιχείρηση Χανίων ΔΗΠΕΧ, με ασημένια χορηγία για τη διοργάνωση Μουσικής Εκδήλωσης

Έχει καλύψει για μεγάλο χρονικό διάστημα τα έξοδα ενοικίου του Πολυτεχνείου Κρήτης πριν την αποπεράτωση των δικών του εγκαταστάσεων

Έχει χρηματοδοτήσει τη φιλοτέχνηση του μνημείου των απολεσθέντων στο Ναυάγιο του «Ηρακλείου» που κοσμήει το λιμάνι των Χανίων

Έχει ενισχύσει Σχολικές Βιβλιοθήκες της ημεδαπής και της αλλοδαπής

Ενισχύει στην Προστασία Γυπαετού και της Βιοποικιλότητας στην Κρήτη που χρηματοδοτεί η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και που υλοποιείται από το Μουσείο Φυσικής Ιστορίας Κρήτης, σε συνεργασία με την Περιφέρεια Κρήτης- Διεύθυνση Δασών και Δήμου Ίνναχωρίου.

Από την πλευρά των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Οι Μινωικές Γραμμές ενισχύουν τον αθλητισμό τόσο στην Κρήτη όσο και γενικότερα, σε όλη την Ελλάδα, συνδράμοντας μεγάλα αθλητικά σωματεία(ΟΦΗ,ΗΡΑΚΛΕΙΟ),μικρότερους αθλητικούς συλλόγους και σωματεία.

Πάντα με προτεραιότητα τη νεολαία και τον αθλητισμό όλης της χώρας, οι Μινωικές Γραμμές ενισχύουν την εθνική προσπάθεια για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 από τη θέση του Εθνικού χορηγού της Κολυμβητικής Ομοσπονδίας Ελλάδος (Κ.Ο.Ε.).

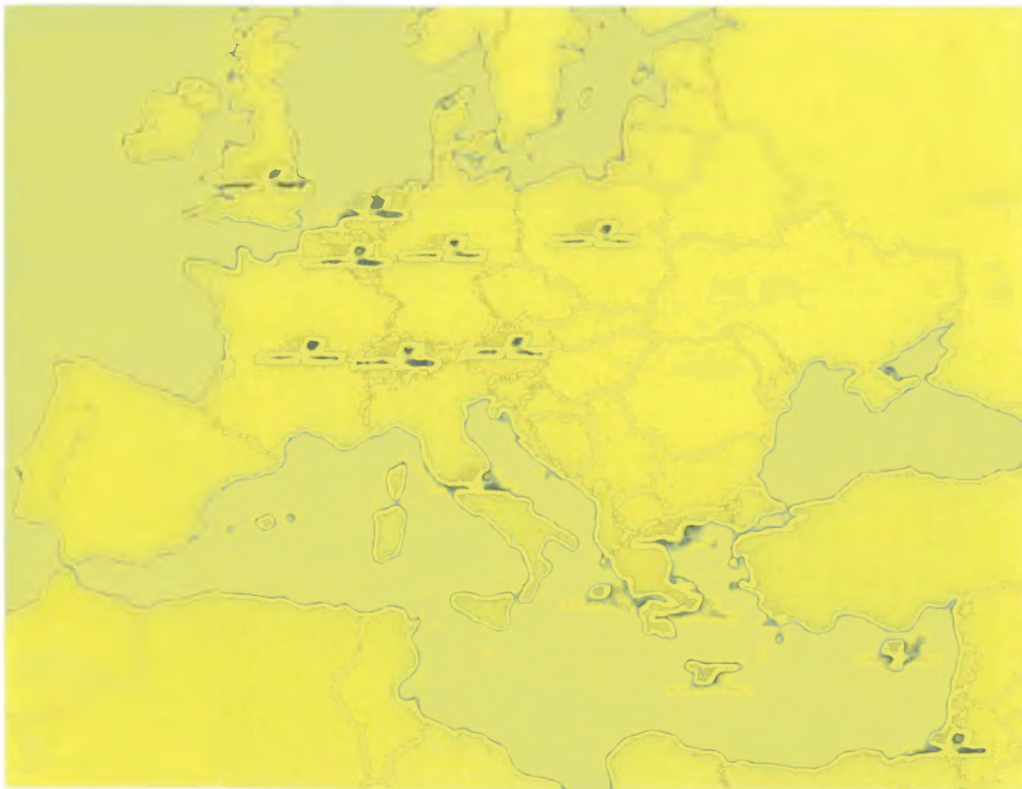
Με μια τέτοια πλούσια και ενεργό συμμετοχή στις εκδηλώσεις και δραστηριότητες του τόπου έχει συντελέσει τα μέγιστα στην πολιτισμική, πνευματική και τουριστική προβολή, όχι μόνο του νομών τους αλλά και ολόκληρης της περιφέρειας Κρήτης και του Αιγαίου, έτσι ώστε το όνομα των Ν.Ε.Λ.Β. να συνδέεται αυτόματα στη σκέψη όλων με το νησί και την ελληνική θάλασσα. Με τη μορφή χορηγιών και με την ενίσχυση δραστηριοτήτων έχουν σαν σκοπό τη διάδοση της πολιτιστικής κληρονομιάς, την ανακούφιση αδύναμων οικονομικά συνανθρώπων μας και την ενθάρρυνση και επιβράβευση κάθε αξιόλογης προσπάθειας που προάγει τον πολιτισμό.

Το δίκτυο πωλήσεων των Ν.Ε.Λ.Β.

Οι ΝΕΛΒ προωθούν τις πωλήσεις τους μέσω ενός μεγάλου δικτύου διανομής (πρακτορεία) στην Ελλάδα και στην υπόλοιπη Ευρώπη και λειτουργούν οι ίδιες κεντρικά πρακτορεία στον Πειραιά, Αθήνα, Ηράκλειο, Χανιά και το Ρέθυμνο παρέχοντας συγχρόνως λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων στα αντίστοιχα λιμάνια.

Στην Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα οι δυο μεγάλες εταιρίες λαϊκού χαρακτήρα ΑΝΕΚ και Μινωικές Γραμμές συνεργάζονται με ναυτικούς πράκτορες για την λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων τους, οι οποίοι είναι και οι κεντρικοί πράκτορες έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων(Ι.Χ. και φορτηγών) έχοντας άμεση συνεργασία με τα γραφεία ταξιδιών της περιοχής τους.

Στην Ιταλία η λιμενική εξυπηρέτηση πραγματοποιείται από τις θυγατρικές τους εταιρίες οι οποίες λειτουργούν και ως κεντρικοί πράκτορες Ιταλίας, Σλοβενίας, Ουγγαρίας, Τσεχίας και Σλοβακίας. Επίσης έχουν αναθέσει την κεντρική πρακτορευση σε κεντρικούς πράκτορες στις χώρες Γερμανία, Αυστρία, Πολωνία, Αγγλία, Γαλλία, Ολλανδία, Βέλγιο, Λουξεμβούργο, Ελβετία και Κύπρο.



Χάρτης: Πρακτορεία ΑΝΕΚ στην Ευρώπη.
ΠΗΓΗ : www.anek.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ Ν.Ε.Λ.Β.

Γενικά

Το ξεκίνημα όλων των ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης και οι πρώτες τους επενδύσεις σε πλοία ,χρηματοδοτήθηκαν κυρίως από τα μετοχικά κεφάλαια που εισέφεραν οι ντόπιοι και συμπληρωματικά με δανεισμό. Ιδιαίτερα υψηλοί ήταν οι ρυθμοί επενδύσεων των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιριών κατά την περίοδο 1984-1989,κυρίως εξαιτίας των κινήτρων του αναπτυξιακού νόμου 1262/1982,ο οποίος όχι μόνο παρείχε περιορισμένες κεφαλαιακές επιχορηγήσεις, αλλά με τους όρους που έθετε ωθούσε στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των εταιριών με εισφορές των μετόχων ,η οποία αποτελούσε και όρο για την ενίσχυση. Ο νόμος αυτός περιέλαβε, όσον αφορά αυτών που δικαιούνταν ενισχύσεις και τους ναυτικούς, ακτοπλόους, τις ναυτιλιακές εταιρίες λαϊκής βάσης. Όσον τώρα αφορά τον επόμενο αναπτυξιακό νόμο 1892/1992 αγνόησε παντελώς τον τομέα της ακτοπλοΐας.

1. Πληθωρισμός-Οικονομικοί Δείκτες

Τα στοιχεία των ισολογισμών το ύψος των παγίων, το ύψος των κεφαλαίων και κατά συνέπεια το ποσοστό των κερδών επί των κεφαλαίων δεν αντικατοπτρίζουν την όλη πραγματικότητα των ναυτιλιακών εταιριών . Αιτία ; Οι υψηλοί ρυθμοί πληθωρισμού που διαμορφώνονται κατά τα έτη λειτουργίας των επιχειρήσεων και η μη προσαρμογή κατά έτος της αξίας των παγίων σε πλοία και κατά αντιστοιχία των κεφαλαίων. Άμεσο αποτέλεσμα αυτού είναι τα κατά έτος κέρδη συγκρίνοντας τα με τα κεφάλαια που εμφανίζονται σε ιστορικές τιμές των ετών εισφοράς τους , να παρουσιάζονται διογκωμένα και υπερτιμημένα , αλλοιώνοντας έτσι τις πληροφορίες που παίρνουμε από τους οικονομικούς δείκτες και δημιουργώντας εσφαλμένες εντυπώσεις.

¹Γενικά οι υψηλοί ρυθμοί πληθωρισμού παραμορφώνουν τους δείκτες οικονομικής αποδοτικότητας των εταιριών ,αφού είναι αποτέλεσμα σύγκρισης ανόμοιων μεγεθών, επηρεάζοντας τα βασικά στοιχεία τόσο των ισολογισμών όσο και των αποτελεσμάτων

¹ Α.Τσαμής, Προβλήματα Επιλογής και Αξιοπιστίας των Χρηματοοικονομικών Δεικτών,σ.124-125

χρήσεως τους, με αποτέλεσμα οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις τους να μην αντικατοπτρίζουν πλήρως τις οικονομικές πηγές ή το πραγματικό εισόδημα των συγκεκριμένων επιχειρήσεων. Ειδικότερα τα πάγια στοιχεία και το ύψος των ιδίων κεφαλαίων σε εκτεταμένες περιόδους υψηλού πληθωρισμού υποτιμώνται συστηματικά .

2. Οικονομικά Αποτελέσματα Ακτοπλοϊκών Εταιριών

**Οικονομικά Αποτελέσματα α' τριμήνου 2004
(Αύξηση του κύκλου εργασιών και των κερδών προ φόρων τόκων και αποσβέσεων για το τρίμηνο του 2004)²**

Παρακάτω θα εξετάσουμε και θα σχολιάσουμε τα οικονομικά αποτελέσματα του α' τριμήνου 2004 των λαϊκών εταιριών .Το α' τρίμηνο κάθε έτους είναι ζημιογόνο για όλες τις ακτοπλοϊκές εταιρείες εξαιτίας της έντονης εποχικότητας, της ακινησίας πλοίων για ετήσια επιθεώρηση, πολλών απαγορευτικών, της χαμηλής κίνησης λόγω χειμώνα, ιδιαίτερα επιβατών και Ι.Χ.. Επιλέξαμε αυτό το τρίμηνο για να έχουμε μια πιο αντιπροσωπευτική εικόνα για το πώς κινούνται οι εταιρείες το τρίμηνο αυτό μιας και αντιπροσωπεύει μικρό μερίδιο των συνολικών εσόδων του έτους και σε συνδυασμό με την συνεχιζόμενη αύξηση των εσόδων προσδιορίζουν προοπτική περαιτέρω βελτίωσης των οικονομικών αποτελεσμάτων των εταιριών για τη χρήση του 2004 σε σχέση με το 2003.

Ο κύκλος εργασιών της ANEK ανήλθε σε 30,94 εκ. ευρώ έναντι 26,71εκ.ευρώ του 2003,δηλ.παρουσιάζει αύξηση κατά 15,8%, ενώ για τις MINΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σε 30,8 εκ. ευρώ έναντι 31,1 εκ. ευρώ την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, δηλ. οριακή μείωση κατά 0,9%(αποτέλεσμα της μείωσης των δρομολογίων στις γραμμές εξωτερικού-Αδριατική).

Επίσης, σχετικά με την κερδοφορία των εταιριών (Λειτουργικά Κέρδη) , αυξημένα κατά 35,2% είναι και τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων για την ANEK, τα οποία ανήλθαν σε 893 χιλ. ευρώ έναντι 660 χιλ. ευρώ το α' τρίμηνο του προηγούμενου έτους. Σημαντική μείωση κατά 27,65% των χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων (Έσοδα Κεφαλαίων-Χρηματοοικονομικά Έξοδα) από 4,58 εκ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2003 σε 3,31 εκ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2004,το οποίο είναι αποτέλεσμα της επιτυχημένης αναδιάρθρωσης των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας. Αυξημένα και τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων για τις MINΩΙΚΕΣ κατά 71,9% ,τα οποία ανήλθαν σε 4,8 εκ. ευρώ έναντι

² Ισολογισμοί εταιριών

2,8 εκ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2003. Η αύξηση του λειτουργικού κέρδους οφείλεται στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας του στόλου της.

Όσον αφορά τις ζημίες (Καθαρά Αποτελέσματα) , διαμορφώθηκαν για την ANEK στο πόσο των 5,74 εκ. ευρώ έναντι 4,82 εκ. ευρώ το αντίστοιχο τρίμηνο του 2003. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να τονίσουμε ότι στο α' τρίμηνο του 2004, για την ANEK έγιναν συνολικές αποσβέσεις αυξημένες κατά 128,22% από 1,4 εκ. ευρώ το πρώτο τρίμηνο του 2003 σε 3,2 εκ. ευρώ το α' τρίμηνο του 2004, δηλαδή είχαμε αύξηση αποσβέσεων της τάξης του 1,8 εκ. ευρώ, όπου αν γίνονταν οι ίδιες αποσβέσεις με το 2003 οι ζημίες θα διαμορφώνονταν στο ποσό των 3,94 εκ. ευρώ. Τα καθαρά αποτελέσματα, τώρα για τον όμιλο των ΜΙΝΩΙΚΩΝ διαμορφώθηκαν στα 9,3 εκ. ευρώ έναντι 13,7 του προηγούμενου έτους. Είναι φανερό ότι, η πολιτική μείωσης των λειτουργικών δαπανών έφερε το επιθυμητό αποτέλεσμα της μείωσης των ζημιών από 10,1 εκ. ευρώ το 2003 σε 6,2 εκ. ευρώ το 2004.

Από την γενική εικόνα των αποτελεσμάτων του α' τριμήνου του 2004 γίνεται αντιληπτό η συνεχής ανοδική πορεία των λαϊκών εταιρειών μέσα σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον και ενισχύεται η αισιοδοξία για ακόμη καλύτερα αποτελέσματα.

Οικονομικά Στοιχεία Χρήσης 2003³

Κερδοφόρο ήταν το 2003 και για τις δύο κρητικές ναυτιλιακές εταιρείες. Η ANEK παρουσίασε καθαρά κέρδη ύψους των 4,09 εκ. ευρώ. Ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 171,7 εκ. ευρώ έναντι 161,15 εκ. ευρώ του 2002 και παρουσιάζει αύξηση κατά 7,21%. Αυξημένα ήταν και τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων, τα οποία ανήλθαν σε 35,62 εκ. ευρώ έναντι 34,43 εκ. ευρώ το 2002. Από την μεριά τους οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ σημείωσαν καθαρά κέρδη ύψους 3,6 εκ. ευρώ, μετά την αρνητική εικόνα των δύο προηγούμενων ετών. Επίσης, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας στη διάρκεια του 2003 ανήλθε στα 193,6 εκ. ευρώ σημειώνοντας αύξηση 7,8% σε σχέση με το 2002, που ήταν 179,6 εκ. ευρώ.

Ο κύκλος εργασιών του ομίλου έφτασε τα 194,3 εκ. ευρώ κατά το 2003, ενώ το 2002 ήταν 180 εκ. ευρώ. Τα λειτουργικά κέρδη έφτασαν τα 53,4 εκ. ευρώ (2003) από 42,9 εκ. ευρώ (2002) σημειώνοντας αύξηση κατά 24,5%. Όσον αφορά τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 4,5 εκ. ευρώ το 2003, ενώ το 2002 είχε ζημίες 81,3 εκ. ευρώ.

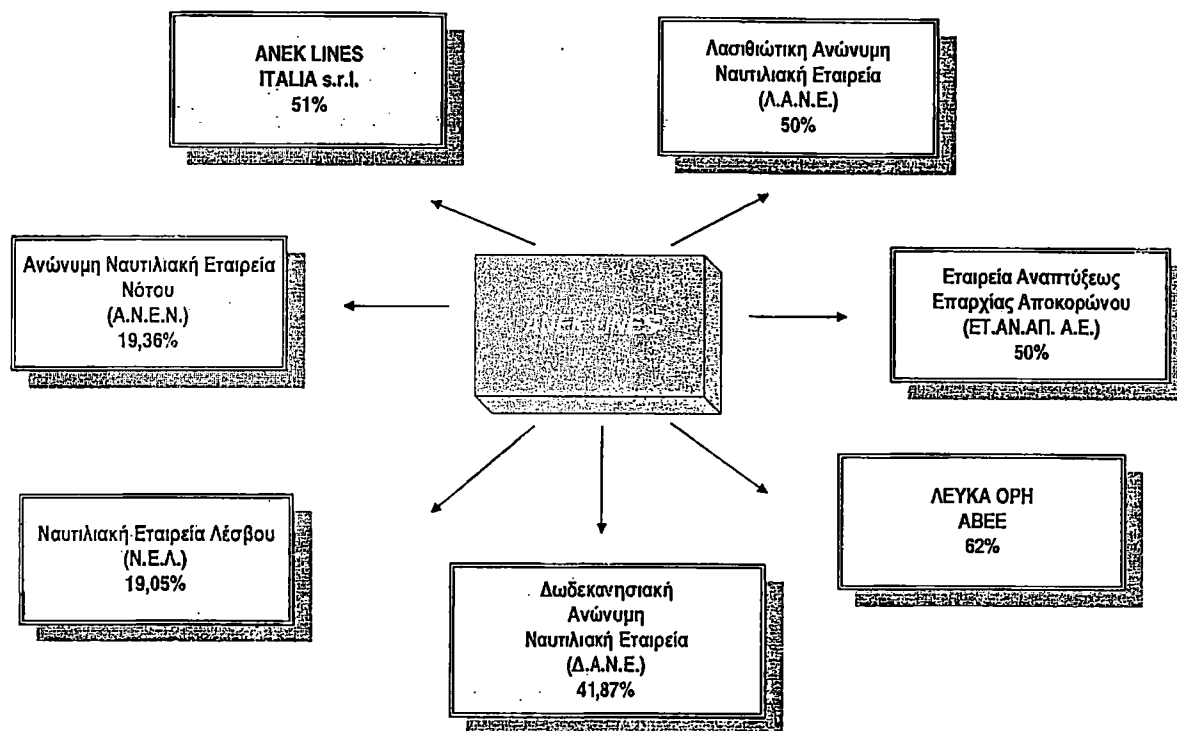
³ Βιβλίο χρήσεως ετών 2002, 2003.

3. Οικονομικές Σχέσεις Ν.Ε.Λ.Β.

Σε αυτό το σημείο κρίνουμε αξιόλογο να παρατηρήσουμε τις οικονομικές σχέσεις των ΝΕΛΒ, ειδικότερα της πρώτης Λαϊκής Εταιρίας με τις υπόλοιπες προκειμένου να δούμε την αναπτυξιακή τους πορεία και την προσφορά τους στην τοπική κοινωνία.

Συνδεδεμένες Εταιρίες

Οι συμμετοχές της ANEK παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα:



Θυγατρικές Εταιρείες

ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΛΑΝΕ)

Η ΛΑΝΕ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης, ιδρύθηκε το έτος 1993 και έχει έδρα τον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου. Το έτος 1994 δρομολόγησε το Ε/Γ-Ο/Γ ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ στη γραμμή Πειραιά - Μήλος- Άγιος Νικόλαος - Σητεία με προέκταση σε Κάσο και Κάρπαθο, ενώ από τον Ιούνιο του έτους 1998 η γραμμή προεκτάθηκε και προς Ρόδο.

Στο έτος 1999 η ANEK απέκτησε το 50% της ΛΑΝΕ με εισφορά του Ε/Γ-Ο/Γ ΤΑΛΩΣ.

Την 31.12.2002 η ANEK κατέχει 1.621.154 κοινές ονομαστικές μετοχές της ΛΑΝΕ ονομαστικής αξίας ευρώ 5,87 η κάθε μία και το 50% του μετοχικού της κεφαλαίου.

Η σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Λ.Α.Ν.Ε. την 31.12.2002 είναι η εξής:

Ονοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα
1 Αλεβίζος Γεώργιος του Νικολάου	Πρόεδρος Δ.Σ.	Συντίχως Πλοίαρχος
2 Γαλανάκης Εμμανουήλ του Στυλιανού	Αντιπρόεδρος Δ.Σ.	Μέλος Δ.Σ. ANEK
3 Μπολουδάκης Αναστάσιος του Νικολάου	Διευθύνων Σύμβουλος	Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
4 Βαρδινογιάννης Ιωάννης του Ιωσήφ	Μέλος	Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
5 Κορκίδης Σπυρίδων του Ευαγγέλου	Μέλος	Β' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK
6 Παπαγεωργίου Γεώργιος του Νικολάου	Μέλος	Ραδιοηλεκτρολόγος, Ιδιοκτήτης Ρ/Σ
7 Μαστοράκης Γεώργιος του Κωνσταντίνου	Μέλος	Οδοντίατρος

Η εταιρεία λειτουργεί κεντρικά πρακτορεία στον Άγιο Νικόλαο, τη Σητεία και την Ιεράπετρα και συνεργάζεται με λιμενικούς πράκτορες σε όλα τα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων της για την λιμενική εξυπηρέτηση των πλοίων και την εκπροσώπησή της. Οι λιμενικοί πράκτορες είναι κεντρικοί πράκτορες για έκδοση εισιτηρίων και φορτωτικών και έχουν άμεση συνεργασία με τα γραφεία ταξιδιών της περιοχής τους. Επίσης, η εταιρεία συνεργάζεται με 110 περίπου ταξιδιωτικά γραφεία στην ελληνική επικράτεια και διαθέτει δικό της σύστημα κρατήσεων θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, όπως προβλέπει η νομοθεσία, με on line σύνδεση των κεντρικών της πρακτορείων με όλους τους λιμενικούς πράκτορες. Επιπλέον, αρκετά γραφεία ταξιδιών έχουν συνδεθεί on-line με το σύστημα κρατήσεων της εταιρείας με προοπτική να συνδεθούν σταδιακά όλα τα συνεργαζόμενα γραφεία.

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

(ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	551	405	63
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	20.109	19.299	18.493
Κυκλοφορούν ενεργητικό	3.015	1.357	1.582
Μετοχικό κεφάλαιο	19.030	19.030	19.032
Ίδια κεφάλαια	18.369	16.948	15.212
Προβλέψεις	43	28	63
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	806	567	0
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	3.409	3.522	4.732
Σύνολο υποχρεώσεων	4.215	4.090	4.732
Κύκλος εργασιών	8.938	8.593	8.487
Μικτές ζημιές	-1.050	-747	-1.244
Ζημιές προ φόρων	-2.095	-1.508	-1.712
Ζημιές μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	-2.095	-1.508	-1.712

ANEK LINES ITALIA s.r.l'

Την 22.3.1999 ιδρύθηκε στην Ιταλία η εταιρεία περιορισμένης ευθύνης ANEK LINES ITALIA s.r.l. με έδρα την Ανκόνα. Η εταιρεία έχει ως αντικείμενο την ανάληψη πρακτόρευσης και την αντιπροσώπευση ναυπλιακών εταιρειών ιταλικών ή ξένων, των ναυτικών βιομηχανιών και των αεροπορικών εταιρειών.

Το εταιρικό κεφάλαιο την 31.12.2002 ανέρχεται στο ποσό των ευρώ 93.600, διαιρεμένο σε 93.600 εταιρικά μερίδια του ενός ευρώ το κάθε ένα.

Το ποσοστό συμμετοχής της ANEK στην ANEK LINES ITALIA s.r.l. ανέρχεται στο 51%, του εταιρικού της κεφαλαίου. Η ANEK έχει ορίσει την ANEK LINES ITALIA s.r.l. Γενικό Αντιπρόσωπό της στην Ιταλία, Σλοβενία, Κροατία και Ουγγαρία, όπου θα ενεργεί αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό τη ANEK και αντιπρόσωπό της στην Τσεχία, Σλοβακία και Πολωνία.

Η εταιρική σύνθεση της ANEK LINES ITALIA S.r.l. την 31.12.2002 είναι η εξής:

	Θέση στη Διοίκηση	Ποσοστό (%)
Massimo Di Giacomo	Μοναδικός Διαχειριστής	24,50%
Παππάς Μενέλαος	Εταίρος	24,50%
ANEK	Εταίρος	51,00%
	Σύνολο	100,00%

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	27	43	54
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	68	92	126
Κυκλοφορούν ενεργητικό	1.130	1.591	3.162
Μετοχικό κεφάλαιο	93	94	94
Ίδια κεφάλαια	788	1.202	1.805
Προβλέψεις	36	68	106
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0	0	0
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	424	491	1.491
Σύνολο υποχρεώσεων	424	491	1.491
Κύκλος εργασιών	2.401	3.743	4.797
Μικτά κέρδη	684	717	1.090
Κέρδη προ φόρων	701	741	1.109
Κέρδη μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	391	410	603

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΑΝΕ SEA LINE)¹⁷

Η ΔΑΝΕ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης και ιδρύθηκε το έτος 1979 με έδρα τον Δήμο Ρόδου. Ο στόλος της ΔΑΝΕ αποτελείται σήμερα από 3 πλοία τα οποία συνδέουν τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα.

Οι μετοχές της εταιρείας εισηχθήσαν στην κύρια αγορά του Χ.Α.Α. το 1994 αλλά από τις 8.10.1998 έχει ανασταλεί η διαπραγμάτευσή τους.

Η ANEK συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της ΔΑΝΕ με ποσοστό 41,87%.

Η σύνθεση του Δ.Σ. της ΔΑΝΕ την 31.12.2002 έχει ως εξής:

Ονοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα
1 Γερονικόλας Ιάκωβος του Νικολάου	Πρόεδρος Δ.Σ.	Τουριστικός Πράκτορας
2 Πρωτοπαπαδάκης Σπυρίδων του Ιωάννη	Αντιπρόεδρος	Γ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK
3 Αθηναίος Απόστολος του Ιωάννη	Μέλος	Διευθύνων Σύμβουλος ΝΕΛ
4 Βαρδνογιάννης Ιωάννης του Ιωσήφ	Μέλος	Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
5 Καλογηράτος Γεράσιμος του Ιωάννη	Μέλος	Εφοπλιστής
6 Κούκουλας Δημήτριος του Μόσχου	Μέλος	Οικονομολόγος
7 Κουτσοκώστας Νικόλαος του Γεωργίου	Μέλος	Ιδιωτικός Υπάλληλος
8 Μανουσογιαννάκης Ιωσήφ του Μανούσου	Μέλος	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK (Προεδρεύων)
9 Μπαλής Αριστοτέλης του Στυλιανού	Μέλος	Μέλος Δ.Σ. ANEK
10 Μπουλουδάκης Αναστάσιος του Νικολάου	Μέλος	Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
11 Σκευοφύλαξ Εμμανουήλ του Παύλου	Μέλος	Συνταξιούχος
12 Σκορίνης Νικόλαος του Γεωργίου	Μέλος	Δικηγόρος

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της ΔΑΝΕ για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	3.810	2.374	926
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	31.512	44.984	41.629
Κυκλοφορούν ενεργητικό	19.330	13.360	14.333
Μετοχικό κεφάλαιο	49.479	49.479	49.736
Ίδια κεφάλαια	32.511	26.042	18.912
Προβλέψεις	5.533	5.435	5.965
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	861	0	0
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	17.874	31.896	34.474
Σύνολο υποχρεώσεων	18.736	31.896	34.474
Κύκλος εργασιών	20.280	18.598	21.696
Μικτά κέρδη (ζημίες)	-1.995	247	1.069
Ζημίες προ φόρων	-13.492	-7.321	-8.833
Ζημίες μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	-13.492	-7.321	-8.833

Συγγενείς Εταιρείες

ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΝΟΤΟΥ Α.Ε. (ANEN)

Η ANEN ιδρύθηκε το έτος 1999 και έχει έδρα την πόλη των Χανίων. Τον Μάρτιο του 2000 η ANEN απέκτησε το Ε/Γ - Ο/Γ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ που άρχισε τα δρομολόγια του στη γραμμή Καστέλι – Κύθηρα – Αντικύθηρα – Νότια Πελοπόννησο – Πειραιά, την 7 Απριλίου 2000.

Η ANEK συμμετέχοντας στο ιδρυτικό κεφάλαιο της ANEN, κατείχε την 31.12.2002 ποσοστό 19,36% του κεφαλαίου της ή 335.837 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας ευρώ 2,9347 η κάθε μία.

Η σύνθεση του Δ.Σ. της Α.Ν.Ε.Ν. την 31.12.2002 έχει ως εξής :

Σύγχρονες Μορφές Κοινωνικής Οικονομίας - Οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Λαϊκής Βάσης

Ονοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα
1 Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Ειρηναίος Γαλανάκης	Πρόεδρος Δ.Σ.	Μητροπολίτης Κισάμου & Σελίνου
2 Δράκος Δημήτριος του Ευσταθίου	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ.	Νομάρχης Μεσσηνίας
3 Καλαϊτζάκης Στυλιανός του Μιχαήλ	Β' Αντιπρόεδρος (Προεδρεύων)	Μέλος Δ.Σ. ANEK
4 Τσαπάκης Γεώργιος του Νικολάου	Διευθύνων Σύμβουλος	Μέλος Δ.Σ. ANEK
5 Ξηναράκος Ιωάννης του Γεωργίου	Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος	Επιχειρηματίας - Εκπρόσωπος Δήμου Κυθήρων
6 Αρνόκουρος Κωνσταντίνος του Αλεξίου	Μέλος	Οικονομολόγος, Μέλος Ο.Ε.Ε.
7 Κατζουράκης Νικόλαος του Εμμανουήλ	Μέλος	Δήμαρχος Κισάμου
8 Κλωνιζάκης Ιωάννης του Μάρκου	Μέλος	τ. Δήμαρχος Χανίων
9 Κωνσταντακόπουλος Θεοφάνης του Κων/νου	Μέλος	Πλοίαρχος Ε.Ν.
10 Λαγανάκος Γεώργιος του Βασιλείου	Μέλος	τ. Πλοίαρχος Ε.Ν.
11 Λαμπρινάκης Φώτιος του Γεωργίου	Μέλος	Οικονομολόγος - Εκπρόσωπος Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Χανίων
12 Λευθέρης Γεώργιος του Παναγιώτη	Μέλος	τ. Πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού
13 Μπολουδάκης Αναστάσιος του Νικολάου	Μέλος	Αναπλ. Διευθύνων Σύμβουλος ANEK
14 Ξηρουχάκης Εμμανουήλ του Δημητρίου	Μέλος	Επιχειρηματίας
15 Σαραβελάκης Κυριάκος του Σταύρου	Μέλος	Δικηγόρος

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	35	29	20
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	4.871	4.821	4.672
Κυκλοφορούν ενεργητικό	2.903	140	661
Μετοχικό κεφάλαιο	4.402	5.090	5.090
Ίδια κεφάλαια	3.698	3.264	2.810
Προβλέψεις	0	0	4
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0	0	0
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.451	1.698	2.449
Σύνολο υποχρεώσεων	1.451	1.698	2.449
Κύκλος εργασιών	1.749	1.935	2.042
Μικτές ζημιές	-595	-731	-457
Ζημιές προ φόρων	-707	-1.121	-454
Ζημιές μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	-707	-1.121	-454

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. (ΝΕΛ)

Η ΝΕΛ είναι εταιρεία λαϊκής βάσης, ιδρύθηκε το έτος 1972 και έχει έδρα την πόλη της Μυτιλήνης.

Το έτος 1974 τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης - Χίου και Μυτιλήνης - Θεσσαλονίκης ενώ σήμερα εκτελεί δρομολόγια συνδέοντας τον Πειραιά με το Βόρειο Αιγαίο, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα.

Η ΝΕΛ εκμεταλλεύεται σήμερα ένα στόλο έξι πλοίων εκ των οποίων τα τρία είναι υπερταχύπλοα, τύπου Corsaire.

Οι μετοχές της εταιρείας είναι εισηγμένες στην κύρια αγορά του Χ.Α.Α. από το 1995.

Η ANEK συμμετείχε την 31.12.2002 στο μετοχικό κεφάλαιο της ΝΕΛ με ποσοστό 19,05% κατέχοντας 7.639.160 μετοχές, ονομαστικής αξίας ευρώ 0,88 η κάθε μία.

Η σύνθεση του Δ.Σ. της ΝΕΛ την 31.12.2002 έχει ως εξής:

Όνοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα
1 Γιακαλής Αθανάσιος του Παναγιώτη	Πρόεδρος Δ.Σ.	Ιατρός – Δήμαρχος Μυτιλήνης
2 Στουκίδης Δημήτριος του Μεγακλή	Αντιπρόεδρος	Συνταξιούχος Ιατρός
3 Αθηναίος Απόστολος του Ιωάννη	Διευθύνων Σύμβουλος	Οικονομολόγος – Δ/ντης ΝΕΛ
4 Αγιακάτσικας Εμμανουήλ του Ευσταθίου	Μέλος	τ. Δ/ντής ΟΤΕ Μηχ/γος-Ηλεκτρ/γος
5 Αποστολέλλης Γεώργιος του Νικολάου	Μέλος	Συνταξιούχος Οδοντοτεχνίτης
6 Βαμβουρέλλης Ευστράπιος του Ηρόδοτου	Μέλος	Συνταξιούχος Ιατρός
7 Μανουσογιαννάκης Ιωσήφ του Μανούσου	Μέλος	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK (προεδρεύων)
8 Ζούρος Ιωάννης του Δημητρίου	Μέλος	Δημόσιος Υπάλληλος
9 Κουντσούρος Μιχαήλ του Χρήστου	Μέλος	Συνταξιούχος
10 Μαυρογιάννης Σταύρος του Φωτίου	Μέλος	Συνταξιούχος Συνεταιριστικός
11 Χατζηπαναγιώτης Κωνσταντίνος του Νικολάου	Μέλος	Οικονομολόγος

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της ΝΕΛ για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλ. ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	5.262	13.176	4.652
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	117.482	178.025	172.730
Κυκλοφορούν ενεργητικό	12.288	9.493	13.508
Μετοχικό κεφάλαιο	23.541	35.311	35.294
Ίδια κεφάλαια	64.583	58.855	46.833
Προβλέψεις	181	213	583
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	62.685	127.159	120.913
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	15.317	21.071	28.828
Σύνολο υποχρεώσεων	78.002	148.230	149.741
Κύκλος εργασιών	33.891	42.235	55.807
Μικτά κέρδη (ζημίες)	-273	3.307	13.735
Κέρδη (ζημίες) προ φόρων	-6.106	-5.565	351
Κέρδη (ζημίες) μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	-6.106	-5.565	351

Θυγατρικές εταιρείες της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου Α.Ε.

Η ΝΕΛ συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο των παρακάτω θυγατρικών εταιρειών της:

- «ARISVI SHIPPING CO LTD» με ποσοστό συμμετοχής 70% από το καλοκαίρι του 2001, στην οποία ανήκει το υπό σημαία Μάλτας F/B AGIOS ANDREAS το οποίο δραστηριοποιείται υπό τον διακριτικό τίτλο «Med Link»
- «IRINA SHIPPING CO LTD» με ποσοστό συμμετοχής 70% από το καλοκαίρι του 2001, στην οποία ανήκει το υπό σημαία Κύπρου F/B AFRODITE II το οποίο δραστηριοποιείται υπό τον διακριτικό τίτλο «Med Link»
- «MARIA G. SHIPPING CO LTD» με ποσοστό συμμετοχής 45,6% από τη χρήση 2002 στην οποία ανήκει το υπό σημαία Μάλτας F/B MARIA G. το οποίο δραστηριοποιείται υπό τον διακριτικό τίτλο «Med Link»

Η «Med Link» κατέχει σημαντική θέση στην κίνηση της γραμμής Πάτρα – Πρίντεζι.

Τα πλοία των ανωτέρω εταιρειών παρακολουθούνται από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και δραστηριοποιούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στη γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Πρίντεζι, ενώ κατά την θερινή περίοδο η γραμμή αυτή επεκτείνεται μέχρι το Τσεσμέ της Τουρκίας.

Παρά το γεγονός ότι οι εταιρείες αυτές τηρούν βιβλία Β' κατηγορίας του Κ.Β.Σ. και δεν συντάσσουν οικονομικές καταστάσεις, για τις ανάγκες της σύνταξης των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων της, η ΝΕΛ προχώρησε σύμφωνα με τις αρχές της ολικής ενοποίησης, στη σύνταξη οικονομικών καταστάσεων ισολογισμού και αποτελεσμάτων χρήσης συνολικά για τις ανωτέρω τρεις εταιρείες, στοιχεία των οποίων παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Οικονομικά στοιχεία θυγατρικών ΝΕΛ

(ποσά σε χιλ. ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	172	428	428
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	27.941	27.941	27.941
Κυκλοφορούν ενεργητικό	959	1.007	1.255
Ίδια κεφάλαια	21.722	18.392	18.392
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	2.910	4.645	1.485
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	3.137	4.105	4.830
Σύνολο υποχρεώσεων	6.047	8.750	6.315
Κύκλος εργασιών	16.089	16.050	12.935
Μικτά κέρδη	3.926	3.963	4.457
Κέρδη προ φόρων	1.303	932	2.026

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ ΕΠΑΡΧΙΑΣ ΑΠΟΚΟΡΩΝΑ (ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε.)

Η ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. ιδρύθηκε το 1978, έχει έδρα τον Βάμο της επαρχίας Αποκορώνου του Νομού Χανίων και δραστηριοποιείται στην παραγωγή και διάθεση εμφιαλωμένου νερού.

Η ΑΝΕΚ συμμετέχει την 31.12.2002 με ποσοστό 50% στο μετοχικό της κεφάλαιο και κατέχει 644.707 κοινές ονομαστικές με δικαίωμα ψήφου μετοχές, ονομαστικής αξίας ευρώ 1,54 η κάθε μία.

Η σύνθεση του Δ.Σ. της ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε. την 31.12.2002 είναι η εξής:

Όνοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα
1 Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Ειρηναίος Γαλανάκης	Πρόεδρος Δ.Σ.	Μητροπολίτης Κισάμου & Σελίνου
2 Αποστολάκης Εμμανουήλ του Αποστόλου	Αντιπρόεδρος Δ.Σ.	Μηχανολόγος
3 Μπαλής Αριστοτέλης του Στυλιανού	Διευθύνων Σύμβουλος	Μέλος Δ.Σ. ΑΝΕΚ
4 Αλεξάκης Απόστολος του Αποστόλου	Μέλος	Μέλος Δ.Σ. ΑΝΕΚ
5 Βαρδινονιάνης Ιωάννης του Ιωσήφ	Μέλος	Διευθύνων Σύμβουλος ΑΝΕΚ
6 Γεωρβασάκης Μιχαήλ του Γεωργίου	Μέλος	Μέλος Δ.Σ. ΑΝΕΚ
7 Καραγιαννάκης Παντελής του Νικολάου	Μέλος	Δήμαρχος Αρμένων
8 Κορκίδης Σπυρίδων του Ευαγγέλου	Μέλος	Β' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ΑΝΕΚ
9 Μανουσογιαννάκης Ιωσήφ του Μανούσου	Μέλος	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ΑΝΕΚ (προεδρεύων)

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλ. ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατ/σης	124	113	109
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	2.314	2.107	1.893
Κυκλοφορούν ενεργητικό	1.239	1.426	1.603
Μετοχικό κεφάλαιο	1.892	1.892	1.986
Ίδια κεφάλαια	2.349	2.434	2.528
Προβλέψεις	0	0	4
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	176	119	41
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.692	1.633	1.594
Σύνολο υποχρεώσεων	1.868	1.753	1.635
Κύκλος εργασιών	2.009	2.941	2.641
Μικτά κέρδη	406	568	624
Κέρδη (ζημίες) προ φόρων	-160	56	177
Κέρδη (ζημίες) μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	-160	33	110

ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ

Οι εταιρείες ANEK και ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ.Α.Ε. το έτος 2000 ίδρυσαν από κοινού την εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ με ποσοστό συμμετοχής 24% και 76% αντίστοιχα.

Η εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ έχει έδρα τον Στύλο της επαρχίας Αποκορώνου του νομού Χανίων και δραστηριοποιείται στη παραγωγή και εμπορία πλαστικών φιαλών και ειδών συσκευασίας για την εμφιάλωση νερού, αναψυκτικών, ελαίων, χυμών και γενικά τροφίμων.

Την 31.12.2002 η ANEK κατείχε 57.600 κοινές ονομαστικές με δικαίωμα ψήφου μετοχές, ονομαστικής αξίας ευρώ 2,93 η κάθε μία και το 24% της εταιρείας αυτής. Σημειώνεται ότι η έμμεση συμμετοχή της ANEK στην Εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ, μέσω της ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ. Α.Ε. της οποίας κατέχει το 50%, είναι 38% και συνεπώς η συνολική άμεση και έμμεση συμμετοχή της ANEK στην εταιρεία ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ είναι 62%.

Η σύνθεση του Δ. Σ. της ΛΕΥΚΑ ΟΡΗ ΑΒΕΕ την 31.12.2002 είναι η εξής:

Ονοματεπώνυμο	Θέση στο Δ.Σ.	Ιδιότητα*
1 Αποστολάκης Εμμανουήλ του Αποστόλου	Πρόεδρος Δ.Σ.	Μηχανολόγος Μηχανικός
2 Μπαλής Αριστοτέλης του Στυλιανού	Αντιπρόεδρος Δ.Σ.	Μέλος Δ.Σ. ANEK
3 Γεωρβασάκης Μιχαήλ του Γεωργίου	Μέλος	Μέλος Δ.Σ. ANEK
4 Κορκίδης Σπυρίδων του Ευαγγέλου	Μέλος	Β' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK
5 Μανουσogiαννάκης Ιωσήφ του Μανούσου	Μέλος	Α' Αντιπρόεδρος Δ.Σ. ANEK (προεδρεύων)

Τα κυριότερα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τις χρήσεις 2000, 2001 και 2002 είναι τα εξής:

(ποσά σε χιλιάδες ευρώ)	2000	2001	2002
Αναπόσβεστα έξοδα εγκατάσης	12	14	10
Αναπόσβεστα ασώματα πάγια	0	0	0
Αναπόσβεστα ενσώματα πάγια	1.123	1.014	873
Κυκλοφορούν ενεργητικό	292	613	707
Μετοχικό κεφάλαιο	704	704	703
Ίδια κεφάλαια	708	1.058	1.139
Προβλέψεις	0	1	2
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	294	227	156
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	416	356	293
Σύνολο υποχρεώσεων	710	583	449
Κύκλος εργασιών	599	1.566	1.370
Μικτά κέρδη	38	246	213
Κέρδη προ φόρων	6	97	123
Κέρδη μετά από φόρους & αμοιβές Δ.Σ.	4	65	78

Συμμετοχές της ANEK σε Λοιπές Εταιρείες

Η ANEK συμμετέχει, με συμβολικά ποσοστά, στο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών BIOXYM Α.Ε. (3%) και ΣΕΛΙΝΟ Α.Ε. (0,49%). Επίσης κατέχει σαράντα (40) συνεταιριστικές μερίδες της ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΧΑΝΙΩΝ, ποσοστό 0,01%. Η δραστηριότητα των παραπάνω δεν επηρεάζει τα αποτελέσματά της ANEK, λόγω του μικρού ποσοστού συμμετοχής της.

Συμφωνίες-Συνεργασίες μεταξύ ANEK και θυγατρικών/ Συγγενών Εταιρειών

Η ANEK εφαρμόζει ένα πλαίσιο συνεργασίας με όλες τις θυγατρικές και συγγενείς της εταιρείες τέτοιο ώστε όλοι να επωφελούνται από τις θετικές οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται και να μεγιστοποιείται έτσι η απόδοση και των εταιρειών και του Ομίλου.

Ο στόλος του Ομίλου ανέρχεται συνολικά σε 23 πλοία και αυτό το γεγονός προσδίδει στις Διοικήσεις των εταιρειών ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε μία σειρά επιχειρηματικών κινήσεων όπως προμήθειες υλικών, εμπορευμάτων, εργασίες συντήρησης και βελτίωσης των πλοίων, κοινή παρουσία στις εκθέσεις κ.λπ.

Άλλες συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών του Ομίλου που βρίσκονται σε ισχύ είναι οι εξής:

- Οι εταιρείες ANEK, ANEN, ΔANE, ΛANE και NEΛ προμηθεύονται εμφιαλωμένο νερό από την ΕΤ.ΑΝ.ΑΠ.

- Όλα τα κεντρικά πρακτορεία της ANEK καθώς και τα συνεργαζόμενα έχουν την δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίων της ANEN, δηλαδή το δίκτυο πωλήσεων της ANEN είναι το ίδιο με της ANEK.

Οι περιστασιακές δρομολογιακές ανάγκες της Εταιρείας καλύπτονται με μίσθωση πλοίων από τις άλλες εταιρείες του Ομίλου.

- Διεταιρικές Σχέσεις της ANEK και των θυγατρικών της

Κατά την χρήση 2002 οι διεταιρικές συναλλαγές μεταξύ της ANEK και των θυγατρικών της ΔANE, ΛANE και ANEK LINES ITALIA S.r.l. έχουν ως εξής:

ΕΝΔΟΕΤΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ (Πωλήσεις) 2002 σε χιλιάδες ευρώ					
ΑΠΟ :	ANEK	ΔANE	ΛANE	ANEK LINES ITALIA S.r.l.	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΡΟΣ :					
ANEK		172	305	3.399	3.875
ΔANE	51				51
ΛANE	3				3
ANEK LINES ITALIA S.r.l.					0
ΣΥΝΟΛΟ	54	172	305	3.399	3.929

Στις 31.12.2002, τα υπόλοιπα των απαιτήσεων και υποχρεώσεων που εμφάνιζε η μητρική με τις ως άνω εταιρείες παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

ΕΝΔΟΕΤΑΙΡΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ την 31.12.2002 σε χιλιάδες ευρώ					
ΑΠΑΙΤΟΥΣΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ:	ANEK	ΔANE	ΛANE	ANEK LINES ITALIA S.r.l.	ΣΥΝΟΛΟ
ΥΠΟΧΡΕΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ:					
ANEK					0
ΔANE	5.816				5.816
ΛANE	2				2
ANEK LINES ITALIA S.r.l.	143				143
ΣΥΝΟΛΟ	5.962	0	0	0	5.962

4. Ακτοπλοϊκές Εταιρίες – Εισηγμένες στο Χ.Α.

Παρακάτω κάνουμε μια γενική εκτίμηση αποτελεσμάτων ανάλογα με τον όγκο του κύκλου εργασιών των πέντε εταιριών, όπως αναφέρθηκαν στην έκθεση Ποσειδώνια 2004, με επίκεντρο την εμπορική ναυτιλία. Αναφέρουμε και τις επιχειρήσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας για να τις συσχετίσουμε με τις λαϊκές και να δείξουμε πως μπορούν οι εταιρείες να αναπτυχθούν περαιτέρω με την αναβάθμιση των στόλων τους.

Το 2003, το περιθώριο κέρδους των εισηγμένων στο Χ.Α. ακτοπλοϊκών εταιριών αυξήθηκε 24,8%, γεγονός που καταδεικνύει την κερδοφορία των επιχειρήσεων αυτών. Σε γενικές γραμμές παρατηρήθηκε αύξηση του κύκλου εργασιών για όλες τις εταιρίες. Ο τζίρος των πέντε μεγάλων εταιριών το 2003 αντιστοιχεί σε 939,8 εκ. ευρώ, περίπου 106 εκ. ευρώ περισσότερο από ότι το 2002, αντικατοπτρίζοντας την ανάπτυξη των εταιριών του κλάδου της ακτοπλοΐας, μέσω της αναβάθμισης των στόλων τους.

Βέβαια, κατά ένα μεγάλο ποσοστό η αύξηση αυτή οφείλεται και στις γενικότερες αυξήσεις του ναυτολογίου στην εγχώρια αγορά κατά το 2003.¹ Ο τζίρος το 2002 ήταν 833,3 εκ. ευρώ και αυξήθηκε στα 939,8 εκ. ευρώ το 2003, αύξηση της τάξης του 13%. Οριακή είναι και η αύξηση του λόγου υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια από 1,69_x το 2002 σε 1,77_x το 2003.

Θετική εξέλιξη με αυτή του κύκλου εργασιών των πέντε εταιριών έχουν και τα κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων για το διάστημα 2002-2003. Όπως φαίνεται η εν λόγω αύξηση αγγίζει το 35% αφού από 172,7 εκ. ευρώ το 2002 έφθασε τα 232,8 εκ. ευρώ το 2003.

Οι Επιχειρήσεις Αττικής είχαν τη μεγαλύτερη αύξηση κοντά στο 6% εκ των πέντε εταιριών στο περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων, από 19,1%(2002) σε 26,1%(2003). Την ίδια ανοδική τάση στο περιθώριο κέρδους είχαν και οι υπόλοιπες εταιρείες. Μόνο η ANEK παρουσίασε οριακή μείωση του εν λόγω περιθωρίου από 21,5%(2002) σε 20,7%(2003).

Η **A.N.E.K.** παρουσιάζει τη χαμηλότερη κερδοφορία εκ των πέντε εταιριών το 2003, με το περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων στο 20,7%.

Σε επίπεδο υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια η εταιρεία έχει έναν σχετικά μέτριο λόγο της τάξης του 1,73_x.

Συνεπώς γίνεται αντιληπτό ότι τόσο η χαμηλή κερδοφορία της αλλά και το μέγεθος των υποχρεώσεων της πιέζουν τα οικονομικά αποτελέσματα της. Χαρακτηριστικό είναι ότι τα καθαρά

¹ Στοιχεία έρευνας της XRTC Business Consultants Έκθεση 'ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ', 7/6/2004,

αποτελέσματα μειώθηκαν φέτος κατά 2,8 εκ. ευρώ σε σχέση με τα αποτελέσματα του 2002 και από 6,9 εκ. ευρώ έφθασαν τα 4,09, ποσοστό μείωσης 41%.

Η ANEK το 2003 βίωσε το κυριότερο πλήγμα του νέου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στην κύρια γραμμή της Πειραιά-Χανιά με την δρομολόγηση του Blue Star2 από ανταγωνίστρια εταιρεία.

Παρόλα αυτά όμως, φαίνεται ιδιαίτερος κερδισμένη από τη ρεαλιστική διευθέτηση του μακροχρόνιου δανεισμού της που της δίνει την ευκαιρία μιας επιθετικότερης στρατηγικής για το μέλλον.

Οι **ΜΙΝΩΙΚΕΣ** έχουν αυξημένο λόγο υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια 2,63_x, αλλά παρουσιάζουν πολύ ικανοποιητική κερδοφορία (περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων 27,5%), η οποία είναι καλύτερη και από τις πέντε. Το μέγεθος της εταιρείας αποτελεί ένα από τα δυνατά της σημεία (σύνολο εσόδων 193,5 εκ. ευρώ) που παράλληλα με την αναβάθμιση του στόλου η οποία ολοκληρώθηκε τον τελευταίο χρόνο με πωλήσεις, συμβάλλει καθοριστικά στην προβλεπόμενη ομαλή κάλυψη των υπεραυξημένων υποχρεώσεων της.

Οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις των Μινωικών αυξήθηκαν κατά 15%, από 482 εκ. ευρώ (2002) σε 556,4 εκ ευρώ (2003), ενώ οι βραχυπρόθεσμες μειώθηκαν δραστικά, σε ποσοστό 68% και από 228,6 εκ. ευρώ (2002) έπεσαν στα 73,6 εκ. ευρώ (2003).

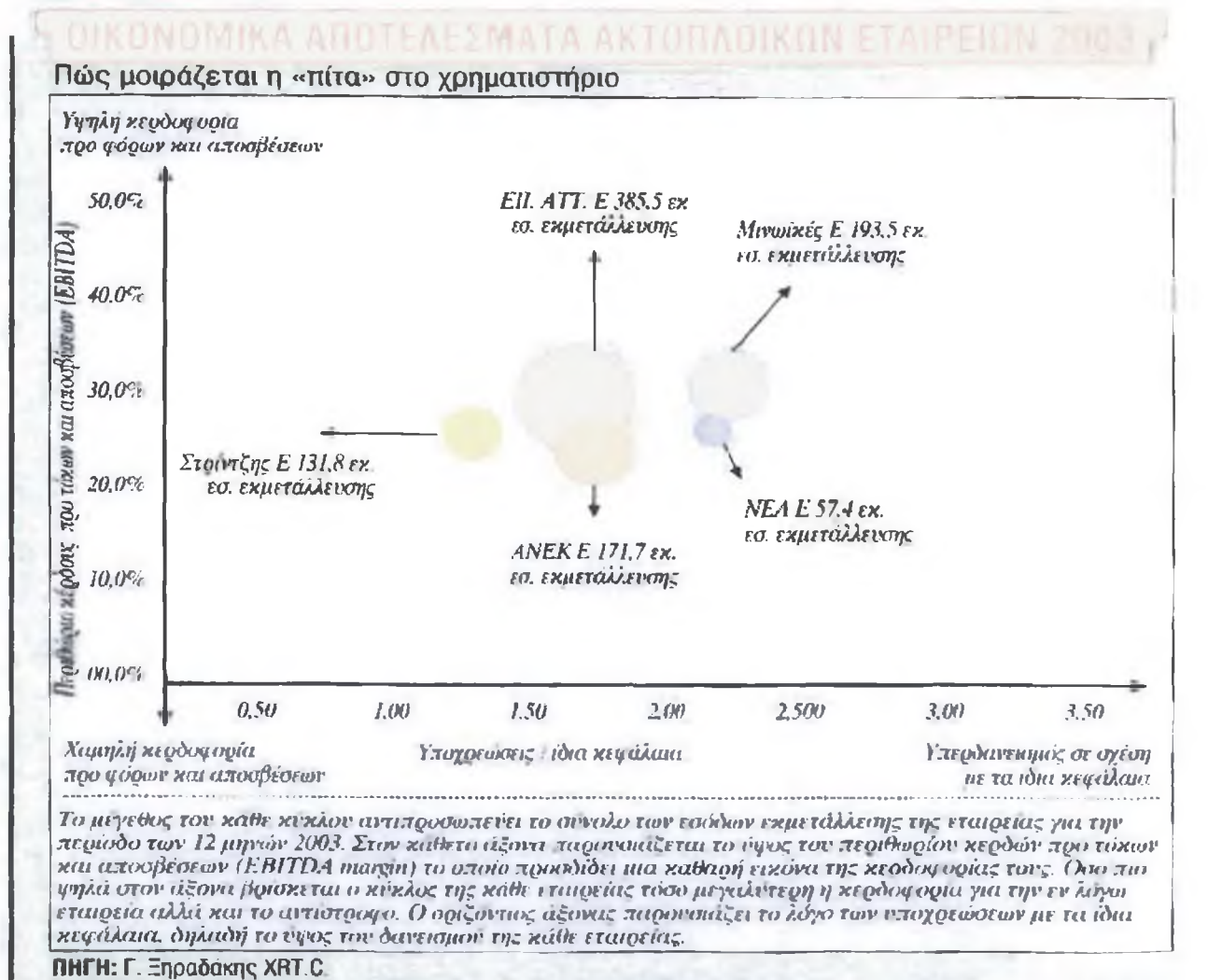
Η **Ν.Ε.Λ.** είναι ο μικρότερος εκ των πέντε κύκλων τόσο σε οικονομικό (σύνολο εσόδων εκμετάλλευσης) αλλά και σε πραγματικό επίπεδο (έχει μικρότερο στόλο, συνολικά 6 πλοία). Όπως φαίνεται και στο γράφημα η ΝΕΛ παρουσιάζει μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια της (2,24_x) με χαμηλή κερδοφορία (περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων 21,3%). Στο μεταξύ όμως πρέπει να τονιστεί ότι η εταιρεία μέσα στους τελευταίους 12 μήνες κατάφερε να μειώσει το μακροχρόνιο δανεισμό της και ελαφρώς να αυξήσει το περιθώριο κέρδους της. Σημαντικό στοιχείο είναι βέβαια ότι η ΝΕΛ ολοκλήρωσε επιτυχώς την αναδιάρθρωση των δανείων της.

Οι **ΕΠ.ΑΤΤ** έχουν το μεγαλύτερο μέγεθος του κύκλου εργασιών και από τις πέντε εισηγμένες εταιρείες στο Χ.Α. (σύνολο εσόδων εκμετάλλευσης 385,5 εκ. ευρώ).

Από άποψη κερδοφορίας η εταιρεία διατηρεί ικανοποιητικά επίπεδα με το περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων να φτάνει το 26,1%. Η σχέση των υποχρεώσεων της εταιρείας με τα ίδια κεφάλαια είναι σε σχετικά μέτρια επίπεδα (1,69_x) αλλά η εταιρεία έχει μέχρι σήμερα ανταποκριθεί σε αυτές μέσω των αποτελεσμάτων της αλλά και μέσω της μέχρι τώρα ευελιξίας της σε πιθανές πιέσεις, με πωλήσεις παλαιότερων πλοίων του στόλου της (8-9 ετών) εφαρμόζοντας μακρόχρονη και μελετημένη στρατηγική.

Τέλος, η **Στρίντζης** παρουσιάζει μέτρια κερδοφορία με το περιθώριο κέρδους προ τόκων και αποσβέσεων στο 24,5%. Αντίθετα, παρουσιάζει πολύ

ικανοποιητικό λόγο υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια, κοντά στο 1,22x που είναι και το μικρότερο εκ των πέντε, αριθμός που μεταφράζεται σε χαμηλές δανειακές υποχρεώσεις σε σχέση με το μέγεθος και τη δομή των ιδίων κεφαλαίων, οι οποίες συνδυαζόμενες με το μέγεθός της, δηλαδή το τζίρο(έσοδα εκμετάλλευσης) δεν αποτελούν απειλή.



Γράφημα 1: Οικονομικά αποτελέσματα ακτοπλοϊκών εταιρειών 2003

5. Το Κόστος των Υπηρεσιών Ακτοπλοϊκής Μεταφοράς

Εκ των πραγμάτων προκύπτει ότι το κόστος των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς παίζει σημαντικό ρόλο για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Για τον λόγο αυτό κρίναμε σκόπιμο να αναλύσουμε πιο κάτω την έννοια του.

Το κόστος των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς μπορεί να διακριθεί στα ακόλουθα τμήματα:

(α) Κόστος λειτουργίας της επιχείρησης.

(β) Κόστος εκμετάλλευσης πλοίων.

(γ) Κόστος κεφαλαίου.

Η πρώτη κατηγορία κόστους, είναι το κόστος λειτουργίας της επιχείρησης, περιλαμβάνει το κόστος διοικητικής - διαχειριστικής - λογιστικής λειτουργίας της επιχείρησης, καθώς και το κόστος διάθεσης των εισιτηρίων από ίδια ή ξένα πρακτορεία με προμήθεια. Το κόστος λειτουργίας της επιχείρησης εξαρτάται από τη μορφή οργάνωσης της κάθε εταιρείας και διαμορφώνεται ελεύθερα από την εταιρεία, στα πλαίσια βέβαια των κανόνων που ισχύουν στην αγορά.

Η δεύτερη κατηγορία κόστους, είναι το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, το οποίο περιλαμβάνει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας των πλοίων της εταιρείας. Στην κατηγορία αυτή των δαπανών, πολύ λίγα πράγματα εξαρτώνται από την ελεύθερη βούληση της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, το κόστος των καυσίμων καθορίζεται με βάση την εκάστοτε ισχύουσα διεθνή τιμή. Συνήθως η ισχύουσα τιμή αγοράς είναι η τιμή *platts oil* Ιταλίας συν τα έξοδα παράδοσης. Δεδομένου ότι η διεθνής τιμή πετρελαίου ορίζεται σε δολάρια, το κόστος των καυσίμων επηρεάζεται και από την εκάστοτε ισοτιμία του ευρώ προς το δολάριο. Οι αμοιβές των πληρωμάτων καθορίζονται με συλλογικές συμβάσεις στις οποίες, λόγω της διαπραγματευτικής δύναμης των εργαζόμενων και της αποτελεσματικότητας σε τέτοια θέματα της συνδικαλιστικής τους

οργάνωσης (Π.Ν.Ο.) Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, πετυχαίνουν αυξήσεις μισθών κατά έτος υψηλότερες από το ρυθμό αύξησης του γενικού επιπέδου τιμών. Έτσι, στον ακτοπλοϊκό τομέα, οι αμοιβές των πληρωμάτων υπερβαίνουν πάντα το ήμισυ επί του συνόλου δαπανών λειτουργίας των πλοίων. Από την άλλη, οι ασφαλίσεις πλοίων και τρίτων ενεργούνται βάσει των ισχυουσών διατάξεων διεθνώς, αφήνοντας μικρά περιθώρια μείωσης του σχετικού κόστους. Τέλος, οι δαπάνες συντήρησης των πλοίων, μηχανών και σκάφους, εξαρτώνται από την κατάσταση των μηχανών, τη χρησιμοποίηση των κατάλληλων καυσίμων και τους δεξαμενισμούς, των οποίων η κατά διαστήματα τήρηση είναι υποχρεωτική. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι αμοιβές και τα έξοδα των πληρωμάτων καλύπτουν περίπου το 45-55% του κόστους εκμετάλλευσης, ενώ τα καύσιμα και τα λιπαντικά καλύπτουν περίπου το 25%, οι δαπάνες συντήρησης, επισκευής και τα εφόδια το 15%, ενώ τα έξοδα λιμένων και τα ασφάλιστρα το υπόλοιπο 15%.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το κόστος εκμετάλλευσης του κάθε πλοίου καθορίζεται από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου πλοίου (μέγεθος, ιπποδύναμη, κ.τ.λ.), τα δρομολόγια που εκτελεί, τον αριθμό των λιμένων που εξυπηρετεί, την κατάσταση αυτών των λιμένων, την ηλικία του πλοίου, καθώς και από τον τρόπο οργάνωσης και διοίκησης της συγκεκριμένης εταιρείας.

Η τρίτη κατηγορία κόστους, είναι το κόστος του κεφαλαίου, περιλαμβάνει τους τόκους των δανείων, τις αποσβέσεις των πλοίων και τα μερίσματα, τα οποία ως αμοιβή του κεφαλαίου πρέπει να καλύπτουν το κόστος ευκαιρίας του κεφαλαίου που οι μέτοχοι έχουν εισφέρει στην επιχείρηση. Πάντως, τα μερίσματα δεν λογίζονται ως λογιστικό κόστος, αφού καταβάλλονται από το τυχόν υπάρχον υπόλοιπο της διαφοράς μεταξύ των εσόδων και των δαπανών εκμετάλλευσης, των δαπανών λειτουργίας, των τόκων δανείων και των αποσβέσεων.

Η ταξινόμηση του κόστους σε κόστος λειτουργίας της επιχείρησης, σε κόστος εκμετάλλευσης πλοίων και κόστος κεφαλαίου, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως λειτουργική διάκριση του κόστους. Για λόγους πληρότητας της ανάλυσης θα πρέπει να αναφερθεί και η παραδοσιακή του ταξινόμηση, σύμφωνα με την οποία το κόστος των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς διακρίνεται στα ακόλουθα τμήματα:

(α) Σταθερό κόστος.

(β) Μεταβλητό κόστος.

(γ) Κόστος κεφαλαίου.

Η διάκριση των δαπανών σε σταθερές και μεταβλητές γίνεται ανάλογα με την έκταση κατά την οποία μεταβάλλονται ανάλογα με τα δρομολόγια των πλοίων. Για παράδειγμα, οι δαπάνες για καύσιμα και λιπαντικά είναι κατεξοχήν μεταβλητές δαπάνες, διότι το ύψος τους εξαρτάται από το τα δρομολόγια των πλοίων. Αντίθετα, οι δαπάνες διοικητικής - διαχειριστικής - λογιστικής λειτουργίας της επιχείρησης είναι κατεξοχήν σταθερές δαπάνες. Στο σταθερό κόστος περιλαμβάνονται οι αμοιβές και τα έξοδα των πληρωμάτων, τα εφόδια, οι δαπάνες επισκευής και συντήρησης των πλοίων, τα ασφάλιστρα, η φορολογία, τα έξοδα διοίκησης και τα γενικά έξοδα, ενώ στο μεταβλητό κόστος περιλαμβάνονται τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα λιμενικά τέλη και τα λοιπά έξοδα λιμένων.

Επισημαίνεται στο σημείο αυτό, ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες με τη σύγχρονη τους μορφή είναι έντασης κεφαλαίου και όχι εργασίας. Όπως φαίνεται από τα στοιχεία του Πίνακα 1, τα οποία είναι ενδεικτικά για όλον τον κλάδο της ακτοπλοΐας, οι επενδύσεις σε πλοία είναι υψηλές και μάλιστα έχουν την τάση να αυξάνονται διαχρονικά λόγω της επίδρασης του πληθωρισμού, αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας της κατασκευής και της αύξησης του μεγέθους των πλοίων.

Σημειώνεται ότι το κόστος της επένδυσης των πλοίων συγκροτείται από την αξία αγοράς παλαιών ξένων πλοίων μέσης

ηλικίας 10-15 ετών, καθώς και τις δαπάνες μετασκευής, , σύμφωνα με τους ελληνικούς και ευρωπαϊκούς κανονισμούς, ή από το κόστος της κατασκευής τους, εάν τα πλοία είναι νεότευκτα («Ελ. Βενιζέλος» και «Αρετούσα»). Στα νεώτερα, μεγαλύτερα και ταχύτερα πλοία, η ένταση κεφαλαίου είναι πολύ υψηλή. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του πλοίου «Αρετούσα» των Μινωικών Γραμμών, στο οποίο το κόστος επένδυσης ανά μέλος τον πληρώματος ανήλθε στο ποσό των 250 εκατ. δρχ.

Πίνακας 1 : Η ένταση κεφαλαίου των πλοίων των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών:
Η περίπτωση της Α.Ν.Ε.Κ.

(σε εκατ. δρχ.)

Όνομα πλοίου (1)	Έτος κτήσεως (2)	Κόστος		Αριθμός μελών πληρώματος (5)	Ένταση κεφαλαίου	
		Ιστορικό (3)	Σε τιμές Σεπτ. 1996 (4)		Σε ιστορικές τιμές (6)=(3)/(5)	Σε τιμές Σεπτ. 1996 (7)=(4)/(5)
ΤΑΛΩΣ	1995	4.715	5.186	75	63	82
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	1992	12.576	18.864	134	94	140
ΛΑΤΩ	1986	3.537	13.441	101	35	133
ΛΙΣΣΟΣ	1986	3.938	14.964	95	42	157
ΑΠΤΕΡΑ	1984	1.868	10.460	90	20	116
ΡΕΘΥΜΝΟ	1974	131	3.799	69	13	55
ΚΑΝΤΙΑ	1974	162	4.698	69	23	68
Σύνολο		26.927	71.412	633		

6. Το Κόστος Κεφαλαίου των Ακτοπλοϊκών Εταιριών

Είναι καθιερωμένο οι ναυτιλιακές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις να παίρνουν τη νομική μορφή της ναυτικής εταιρείας του Νόμου 959/1979, λόγω των παρεχομένων απλουστευμένων διαδικασιών σύστασης και λειτουργίας και του περιορισμένου κεφαλαίου ίδρυσης τους, το οποίο συμπληρώνεται με δανεισμό. Εξάλλου, είναι επίσης καθιερωμένο να ιδρύουν μια τέτοια εταιρεία για κάθε πλοίο τους, για προφανείς λόγους διασποράς του κινδύνου. Κατ' εξαίρεση, δύο μόνο οικογενειακές (ολιγομετοχικές) ναυτιλιακές επιχειρήσεις, προκειμένου να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, υποχρεώθηκαν να πάρουν τη νομική μορφή της ανώνυμης εταιρείας του Νόμου 2190/1920, όπως ισχύει με τις νεώτερες τροποποιήσεις του, στην οποία συγκέντρωσαν τα στοιχεία των επιμέρους ναυτικών εταιριών τους.

Αντίθετα, οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες, ιδρύθηκαν και ιδρύονται με τη νομική μορφή της ανώνυμης εταιρείας, λόγω κυρίως του μεγάλου αριθμού των μετόχων τους και της αναγκαιότητας διαφάνειας. Κατά συνέπεια, τα μετοχικά κεφάλαια των ανώνυμων λαϊκών εταιριών, υψηλά κατά κανόνα, συγκροτούνται από εισφορές των μετόχων έναντι εκδόσεως μετοχών, υπό τους ειδικούς όρους των καταστατικών τους. Η συγκρότηση αυτή των κεφαλαίων τους αποτέλεσε ένα συγκριτικό τους πλεονέκτημα και το απαραίτητο προαπαιτούμενο για την γρήγορη ανάπτυξη τους. Οι εκδιδόμενες από τις επιχειρήσεις αυτές μετοχές είναι πάντοτε κοινές, ονομαστικές, μετά ψήφου. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η έκδοση από μια εταιρεία προνομιούχων μετοχών μετά ψήφου, με ενισχυμένο μέρισμα για μια πενταετία, η οποία έχει ήδη λήξει και ορισμένες από τις μετοχές αυτές μετετράπησαν σε κοινές, με την τήρηση της νόμιμης διαδικασίας. Η ίδια εταιρεία εξέδωσε και νέες προνομιούχες μετοχές το έτος 1996.

Η ανεπάρκεια του μετοχικού κεφαλαίου για την κάλυψη των υψηλών επενδύσεων σε πλοία υποχρεώνει τις εταιρείες να προσφεύγουν στον τραπεζικό δανεισμό, υποθηκεύοντας κατά κανόνα τα πλοία τους. Η διαφορά των συνεπειών των δύο εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης των επενδύσεων στα πλοία, και συγκεκριμένα μεταξύ χρηματοδότησης με μετοχικά κεφάλαια και χρηματοδότησης με τη δημιουργία χρέους, αναλύεται στοιχειωδώς ως εξής: Στην πρώτη περίπτωση οι μέτοχοι αναλαμβάνουν τον κίνδυνο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της εταιρείας, μετέχοντας έτσι στα κέρδη, όσο και στις ζημίες, με όριο την αξία των μετοχών, ενώ οι προμηθευτές των δανειακών κεφαλαίων, οι οποίοι είναι κατά κανόνα διάφοροι πιστωτικοί οργανισμοί, δεν μετέχουν στα κέρδη και τις ζημίες της επιχείρησης, αλλά έχουν το δικαίωμα να εισπράττουν σε τακτές χρονικές περιόδους τους τόκους και τα χρεολύσια που έχουν συμφωνηθεί, ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα χρήσης.

Κατά συνέπεια, ο τρόπος χρηματοδότησης των επενδυτικών δραστηριοτήτων της εταιρείας καθορίζει τις χρηματικές υποχρεώσεις της. Για παράδειγμα, σε περιόδους κάμψης των οικονομικών δραστηριοτήτων της εταιρείας, εάν οι επενδύσεις της έχουν χρηματοδοτηθεί με μετοχικά κεφάλαια, η συγκεκριμένη εταιρεία θα είναι ασφαλής, εφόσον τα έσοδα της καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων. Στην περίπτωση όμως που οι επενδύσεις της εταιρείας έχουν χρηματοδοτηθεί με δανεισμό, πρέπει τα έσοδα της συγκεκριμένης εταιρείας να καλύπτουν τόσο το κόστος λειτουργίας της και το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων, αλλά και τα καθορισμένα τοκοχρεολύσια.

Στην αντίθετη περίπτωση, η εταιρεία ή θα πρέπει να εξασφαλίσει την πληρωμή των τοκοχρεολυσιών από άλλες πηγές, όπως είναι η δημιουργία νέου δανεισμού ή η έκδοση νέων μετοχών, ή να προβεί σε πώληση περιουσιακών της στοιχείων.

Όσον αφορά την ίδια την εταιρεία, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση των επενδυτικών της δραστηριοτήτων με αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου δεν συνδέεται με κάποιο λογιστικό κόστος, με την έννοια ότι το μετοχικό κεφάλαιο δεν δημιουργεί κόστος με τη λογιστική έννοια του όρου. Οι κάτοχοι όμως των μετοχών της εταιρείας προσδοκούν ορισμένο μέρισμα, προσόδους κεφαλαίου, για τη συμμετοχή τους στα κεφάλαια της επιχείρησης και υπ' αυτήν την έννοια η προσδοκία μερίσματος συνδέεται με ορισμένο κόστος ευκαιρίας του μετοχικού κεφαλαίου. Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση των επενδυτικών δραστηριοτήτων της εταιρείας με μετοχικά κεφάλαια μπορεί να γίνεται μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πρόσοδοι των δραστηριοτήτων αυτών εκτιμάται ότι θα καλύπτουν αυτό το κόστος ευκαιρίας.

Όπως η χρηματοδότηση των επενδυτικών δραστηριοτήτων με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, έτσι και η χρηματοδότηση τους με επανεπενδυόμενα μη διανεμημένα κέρδη, δεν συνδέεται μεν με κάποιο λογιστικό κόστος, συνδέεται όμως με κάποιο κόστος ευκαιρίας για τους μετόχους. Οι μέτοχοι της εταιρείας δεν λαμβάνουν κατά το παρόν το μέρισμα που θα λάμβαναν στην περίπτωση που δεν θα υπήρχε η διακράτηση κερδών, εκτιμάται όμως ότι θα λάβουν υψηλότερο μέρισμα στο μέλλον. Στην περίπτωση αυτή, μόνο επενδυτικές δραστηριότητες από τις οποίες τα προσδοκώμενα στο μέλλον μερίσματα καλύπτουν τις απώλειες από τα μερίσματα του παρόντος μπορούν να γίνουν αποδεκτές από τους μετόχους.²

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των επενδυτικών δραστηριοτήτων της εταιρείας με προνομιούχες μετοχές, που έχουν το πρόσθετο προνόμιο του καθορισμένου ύψους μερίσματος για ορισμένα έτη, όπως φαίνεται από την παραπάνω ανάλυση, ουσιαστικά μπορεί να θεωρηθεί μάλλον ως μια μορφή

² M.Bromwich, The Economics of Capital Budgeting, Penguin, Harmondsworth, σελ.122

χρηματοδότησης με τη δημιουργία χρέους, αφού το ονομαστικό τους μέρισμα είναι γνωστό εκ των προτέρων και κατά κανόνα σταθερό. Βέβαια, το μέρισμα αυτό λαμβάνεται όσο η επιχείρηση είναι κερδοφόρα. Διαφέρει όμως η μορφή αυτή χρηματοδότησης από το δανεισμό κατά το ότι δεν υπάρχει υποχρέωση επιστροφής του κεφαλαίου. *Η έκδοση προνομιούχων μετοχών όσον αφορά τις λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες, όπως έχει σημειωθεί, είναι σπάνια.* Μόνο η ANEK εξέδωσε προνομιούχες μετοχές σε μια προσπάθεια της να παρακινηθούν οι μέτοχοι να εισφέρουν κεφάλαια. Αποτέλεσμα εκείνων των μετοχών ήταν η καθιέρωση αυξημένου μερίσματος για μια πενταετία. Με την λήξη της πενταετίας, οι μετοχές κατέστησαν κοινές, εφόσον τηρήθηκαν οι νόμιμες διατυπώσεις. Το ίδιο επανέλαβε η εταιρεία το 1996, με εξασφάλιση αύξησης κεφαλαίων κατά 4.632.751.000 δραχμών, για την κάλυψη μέρους επενδύσεων δυο νεοναυπηγηθέντων πλοίων.

Πολύ σημαντική διάσταση του ζητήματος της χρηματοδότησης των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι η σχέση μεταξύ του τρόπου χρηματοδότησης των επενδυτικών τους δραστηριοτήτων και του ρυθμού ανάπτυξης τους.³ Γενικά, ο ρυθμός ανάπτυξης μιας επιχείρησης καθορίζεται από τη ροή των κεφαλαίων που η επιχείρηση έχει στη διάθεση της για επενδύσεις. Τα κεφάλαια αυτά, ως γνωστόν, είναι δυνατό να προέρχονται από παρακρατούμενα (μη διανεμόμενα) κέρδη και αντικρίσματα αποσβέσεων της επιχείρησης ή από νέα κεφάλαια, τα οποία η επιχείρηση μπορεί να αποκτήσει είτε με την έκδοση μετοχών είτε με τη δημιουργία χρέους. Τόσο όμως η δυνατότητα έκδοσης νέων μετοχών όσο και η δυνατότητα σύναψης δανείων εξαρτώνται από την προβλεπόμενη κερδοφορία της επιχείρησης, δεδομένου ότι όταν μια επιχείρηση θεωρείται ότι θα είναι κερδοφόρα, τόσο οι πιστωτικοί οργανισμοί όσο και οι αγοραστές των μετοχών της θα θεωρούν ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση τους παρέχει σημαντική εξασφάλιση. Έτσι, λοιπόν, γενικά η αύξηση του

³ M.Stopford, Maritime Economics, Routledge, London, 1996, σελ. 115

στόλου μιας λαϊκής ακτοπλοϊκής εταιρείας εξαρτάται μακροχρόνια από την κερδοφορία της και την ύπαρξη δυνατότητας παραγωγικής αξιοποίησης και άλλων πλοίων. Στην αντίθετη περίπτωση ο στόλος της εταιρείας θα μένει αμετάβλητος ή θα μειώνεται, ώστε να επέλθει ισορροπία μεταξύ αναγκών και δυναμικότητας.

7. Ζήτηση-Προσφορά Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών

Για την ανάλυση των παραγόντων επιρροής της ζήτησης και προσφοράς υπηρεσιών και εσόδων, καταφύγαμε ,πέρα από την εμπειρική μελέτη τους και στην συγκέντρωση στοιχείων από τα βιβλία χρήσεως του έτους 2003 των εταιριών, καθώς και στις αναφορές κάποιων συγγραφέων-καθηγητών.

Παράγοντες Επιρροής Της Ζήτησης Υπηρεσιών Και Εσόδων Των Ναυτιλιακών Εταιριών.

Η ζήτηση των υπηρεσιών της ακτοπλοΐας είναι ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών και οχημάτων. Οι κυριότεροι παράγοντες επιρροής της ζήτησης⁴ και κατά συνέπεια των εσόδων των ακτοπλοϊκών εταιριών είναι οι εξής :

- **Η τιμολογιακή πολιτική και γενικότερα ο ανταγωνισμός μεταξύ του κλάδου των εταιριών .**Όσο αυξάνεται η τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου, η ζήτηση των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς θα μειώνεται και αντίστροφα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι επιβάτες να στρέφονται προς σε άλλα-υποκατάστατα μέσα μεταφοράς π.χ. το αεροπλάνο. Βέβαια, η σχέση ενός αγαθού με το ανταγωνιστικό του εξαρτάται και από το πόσο τέλεια είναι η μεταξύ τους υποκατάσταση. Στον χώρο των μεταφορών το τέλειο ή το ατελές των υποκατάστατων εξαρτάται από ένα σημαντικό παράγοντα ,την ποιότητα της υπηρεσίας. Οι τιμές, βέβαια ,των εισιτηρίων και των ναύλων ως τώρα, πριν την άρση του cabotage, διαμορφώνονταν από την πολιτεία.
- **Η εσωτερική και διεθνής οικονομικοπολιτική κατάσταση.**
- **Οι καιρικές συνθήκες** (παραγωγή αγροτικών προϊόντων, κατάσταση θάλασσας).
- **Ο τουρισμός.** Η ανάπτυξη και προβολή της χώρας ως προορισμού.

⁴ Ε.Γεωργαντόπουλος, Ναυτιλιακή Οικονομική & Πολιτική, Εκδόσεις Λιόντη, 1998, Β.Ν.Μεταξάς, Άρχες Ναυτιλιακής Οικονομικής, Εκδόσεις Παπαζήση, 1988

- **Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.**
(συχνότητα-ταχύτητα-ασφάλεια-άνεση-κανονικότητα δρομολογίων)
- **Η έντονη εποχικότητα.**
- **Η τάση των επιβατών να ταξιδεύουν μαζί με το αυτοκίνητο τους.**

Παράγοντες Επιρροής Της Προσφοράς Υπηρεσιών Και Εσόδων Των Ναυτιλιακών Εταιριών.

- **Η τιμολογιακή πολιτική και γενικότερα ο ανταγωνισμός μεταξύ του κλάδου των εταιριών.** Όσο αυξάνεται η τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου, η προσφορά υπηρεσιών θα τείνει να αυξάνεται. Η τάση αύξησης της προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς συνδέεται και με την τάση για δρομολόγηση μεγαλύτερων ή περισσότερων πλοίων από την ίδια την εταιρεία ή είναι πίεση άλλων εταιρειών προς το κράτος για την δρομολόγηση και των δικών τους πλοίων στην ίδια γραμμή. Επίσης θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η προσφορά επηρεάζεται και άμεσα από τους σκοπούς των ίδιων των εταιριών που δεν είναι άλλοι από την απόκτηση και εκμετάλλευση πλοίων ικανών για την ασφαλή, γρήγορη, άνετη μεταφορά επιβατών και οχημάτων καθώς και η κανονική και τακτική εκτέλεση των δρομολογίων και το άνοιγμα νέων ακτοπλοϊκών γραμμών.
- **Το κόστος των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.** Όσο υψηλότερος είναι ο καταβαλλόμενος ναύλος και όσο χαμηλότερο είναι το κόστος των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς, τόσο αυξάνονται τα καθαρά έσοδα ή η καθαρή πρόσοδος των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και επομένως και το κίνητρο τους για αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας, δηλαδή για αύξηση των προσφερόμενων υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.
- **Η τεχνολογία.** Η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα της ακτοπλοΐας ωθεί τις ναυτιλιακές εταιρείες σε ανανέωση του στόλου τους, με την αγορά μεγαλύτερων, ταχύτερων, ασφαλέστερων και περισσότερο άνετων πλοίων.

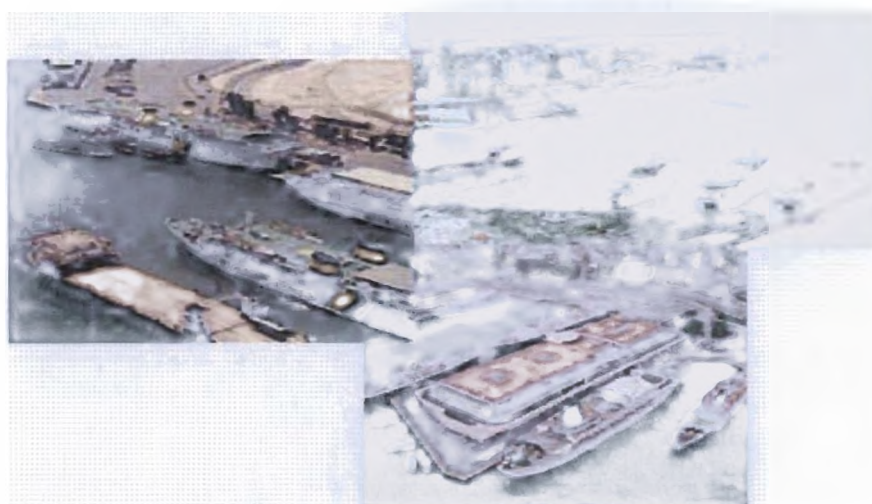
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε.

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Γενικά

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερό ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και



επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, με την επιχειρηματική πρωτοβουλία των ακτοπλοϊκών εταιρειών δρομολογήθηκαν στις θαλάσσιες ενδομεταφορές νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές μεταφορές προς όφελος του επιβάτη.

Από την 1 Νοεμβρίου 2002 ο τομέας της ακτοπλοΐας απελευθερώνεται με σκοπό την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου της ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Το κράτος όμως διατηρεί το θεσμικό του ρόλο να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον παρεμβαίνοντας εκεί όπου οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν από μόνες τους για να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

1. Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Πολιτικής

Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίχθηκε ανέκαθεν στο δίπτυχο *σταθερό θεσμικό πλαίσιο και στην επιδίωξη*, εκφραζόμενη τόσο στα διεθνή fora όσο και σε διμερές επίπεδο, της επικράτησης των αρχών **του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και της κατάργησης των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό**. Οι ρήτρες του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους (Most Favoured Nation), σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα στο forum και η ρήτρα της εθνικής μεταχείρισης (National Treatment), η οποία αποκλείει την διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων στο forum, μετουσιώνουν της επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου.

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μία μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους (π.χ. ενισχύσεις με τη μορφή παροχής δανειακών εγγυήσεων ή με τη χορήγηση δανείων με προνομιακούς όρους) ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων ή/και της ακτογραμμής τους.

Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων, απ' οπουδήποτε και αν προέρχονται, και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της ότι η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, είτε αυτή αφορά τις επιτρεπόμενες κρατικές ενισχύσεις είτε τη διεθνή νομοθεσία περί ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ή την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής υπήρξε και θα είναι και εφεξής ο σεβασμός του πλαισίου της διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982) καθώς των λοιπών διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του μόνου Παγκόσμιου Οργανισμού με αποκλειστική αρμοδιότητα επί ναυτιλιακών θεμάτων, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Έχουμε μάλιστα την άποψη ότι μελλοντικές τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών θα πρέπει να

γίνονται στη βάση μελετών σκοπιμότητας που θα καταδεικνύουν με ευκρίνεια την αναγκαιότητα λήψης νέων μέτρων.

Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής δεν είναι άλλος από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού. Το Ελληνικό πλοίο δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό αν δεν είναι πρώτιστα ποιοτικό. Η επικράτηση λοιπόν της νοοτροπίας ασφάλειας ως ενεργητικής συμπεριφοράς της πλοιοκτησίας και της εφοπλιστικής κοινότητας αποτελεί πρωταρχικό στόχο του ΥΕΝ. Από την άλλη πλευρά, η σχέση μεταξύ των δύο στοιχείων, του άψυχου (πλοίο) και του έμψυχου (ναυτικός) είναι αμφίδρομη. Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός Ελληνικός στόλος. Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο ποιοτικός Έλληνας ναυτικός. Όλοι σήμερα έχουν συνειδητοποιήσει ότι τόσο τα πλοία όσο και ο προηγμένος τεχνολογικός εξοπλισμός δεν έχουν κανένα νόημα και ουσιαστική αξία εάν δεν υπάρχουν ικανοί και κατάλληλα εκπαιδευμένοι ναυτικοί για το χειρισμό τους. Το συμπέρασμα ότι η επαγγελματική κατάρτιση και η δια βίου εκπαίδευση των ναυτικών, μαζί με μία συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών εργασίας τους ώστε το ναυτικό επάγγελμα να επανακτήσει τη χαμένη του αίγλη, προκύπτει αβίαστα και αποτελεί μία ακόμα βασική πτυχή της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Στα πλαίσια αυτά, το ΥΕΝ αναγνωρίζει ότι η τριμερής συνεργασία κράτους, ναυτεργασίας και εφοπλισμού αποτελεί το θεμέλιο λίθο, όπου πάνω της οικοδομείται κάθε νέα προσπάθεια ανάπτυξης της ναυτιλίας.

2. Νέο θεσμικό πλαίσιο θαλάσσιων ενδομεταφορών

(1). Το 2001 ψηφίσθηκε στη Βουλή ο νόμος 2932/2001 με τίτλο "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α 145/27-06-01), με τον οποίο προβλέπεται από την 1η Νοεμβρίου 2002 η απελευθέρωση του τομέα των θαλασσιών ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινωνικό Δίκαιο (Κανονισμός Ε.Ο.Κ. 3577/1992).

(2). Ο χρόνος της απελευθέρωσης ξεκινάει 14 μήνες για τη χώρα μας από εκείνον που έχει τεθεί από τον Κανονισμό, ο οποίος προβλέπει την 01.01.2004 και οι λόγοι είναι:

(2.1) Η έγκαιρη μετάβαση του νέου συστήματος στο νέο θεσμικό πλαίσιο ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και

(2.1) Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του τομέα και βελτίωση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών.

(3). Κύριοι άξονες του νέου Νόμου είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού. Ειδικότερα:

(3.1) Το Κράτος διατηρεί τον θεσμικό του ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή)

(3.2) Ο υγιής ανταγωνισμός θα δώσει ώθηση στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

(4). Τα κύρια σημεία του νέου Νόμου, συνοψίζονται στα ακόλουθα:

(4.1) Καθιερώνεται η έννοια του **γενικού δικτύου** ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους ανεξαιρέτως τους λιμένες. Το δίκτυο κατοχυρώνει το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης. **Καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας.**

(4.2) Η δυνατότητα **επιβολής** από τον Υπουργό στους πλοιοκτήτες των τακτικών γραμμών υποχρεώσεων **δημόσιας υπηρεσίας** που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, την συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών το ναυτολόγιο και τη στελέχωση, ύστερα από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

(4.3) Για την τακτική δρομολόγηση προβλέπονται οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- **Συνέχεια:** η δρομολόγηση γίνεται για ένα έτος με έναρξη την 1η Νοεμβρίου.
- **Λιμένες:** το πλοίο πρέπει να ανταποκρίνεται στην λιμενική υποδομή.
- **Ικανότητα** παροχής μεταφορικών υπηρεσιών.
- **Στελέχωση:** τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας και κατοχυρώνεται η δεκάμηνη απασχόληση των ναυτικών.

Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

(4.4) Το **ανώτατο όριο ηλικίας** των πλοίων μετά το 2005 μειώνεται σταδιακά από 35 στα 30 έτη μέχρι το 2008, ενώ για μέχρι τότε καθιερώνονται πρόσθετες διαδικασίες ελέγχου στα πλοία που έχουν συμπληρώσει 30 έτη. Φυσικά το θέμα αυτό θα κριθεί τελικά στην ευρύτερη συζήτηση, η οποία έχει τεθεί στα ευρωπαϊκά όργανα.

(4.5) Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διατηρεί το **δικαίωμα παρέμβασης** στις ελεύθερες δρομολογήσεις κατ' εξαίρεση όταν:

- συντρέχουν λόγοι εθνικής ασφάλειας
- οι συνθήκες στους λιμένες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας και τάξης στη χερσαία ζώνη την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση πλοίων
- ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή
- πρέπει να αντιμετωπισθούν έκτακτες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες
- ο αιτηθείς ναύλος στην οικονομική θέση είναι υπερβολικός και αντίκειται στο δημόσιο συμφέρον.

(4.6) Για την τακτική δρομολόγηση πλοίου σε γραμμή ή γραμμές ένταγμένη /ες στο γενικό δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών υποβάλλονται από τους πλοιοκτήτες στην αρμόδια υπηρεσία (ΥΕΝ ή Υπουργείο Αιγαίου) μέχρι την 31 Ιανουαρίου δηλώσεις δρομολόγησης και κατατίθενται τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω.

(5). Κατ' εξουσιοδότηση του Ν.2932/2001 εκδόθηκαν όλες οι κανονιστικές πράξεις για τη ρύθμιση των ειδικότερων θεμάτων. Έχουν επίσης ολοκληρωθεί και όλα τα βήματα εφαρμογής για το νέο καθεστώς ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αυτό σημαίνει ότι γνωρίζουμε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της περιόδου Νοέμβριος 2002 μέχρι και Οκτώβριο 2003, κάτι ιδιαίτερα σημαντικό για την τουριστική βιομηχανία και τους πολίτες

(6). Το νέο καθεστώς όμως επέφερε και μια σειρά άλλων μεταβολών όπως:

- Την ίδρυση **Γενικής Γραμματείας στο ΥΕΝ για τα Λιμάνια** και τη λιμενική πολιτική, ένα ανώτατο όργανο συντονισμού όλων των Υπουργείων.

- Τη συγκρότηση του **Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών**, ένα πολυπρόσωπο όργανο κοινωνικών εταιρών το οποίο διαμορφώνει την ακτοπλοϊκή μας πολιτική.
- Τη σύσταση ανεξάρτητης αρχής, της **Ρυθμιστικής Αρχής Θαλασσιών Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ)**, η οποία θα εγγυάται τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στο νέο απελευθερωμένο περιβάλλον.
- Την **επιβολή δημόσιας υπηρεσίας** στις γραμμές εκείνες στις οποίες δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον.
- Τη **μετατροπή δέκα μεγάλων λιμανιών** (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Βόλος, Ραφήνα, Λαύριο, Ελευσίνα, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Κέρκυρα) σε **Ανώνυμες Εταιρίες** και όλων των Λιμενικών Ταμείων σε **Δημοτικές Επιχειρήσεις Λιμένων**.

Αυτά, μαζί με τη **στήριξη άγονων γραμμών μέσω κρατικών ενισχύσεων** για φέτος, τη στήριξη ειδικών πολιτικών μεταφορών για τα νησιά του Αιγαίου, τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες στα πλαίσια των πολιτικών για την ανάπτυξη της υπαίθρου του Γ' Κ.Π.Σ., το ειδικό φορολογικό καθεστώς για νησιά κάτω των 3.100 κατοίκων και τις νέες ειδικές πολιτικές της Ε.Ε. για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, συνιστούν το υπόβαθρο στήριξης των νησιών μας, μέσα στο οποίο συλλειτουργεί το ακτοπλοϊκό μας καθεστώς.

3. Συμπεράσματα για το Θεσμικό πλαίσιο

Με τα πλοία αυτά, στα οποία απασχολούνται περί τους 10.000 έλληνες ναυτικοί, δηλαδή το ήμισυ του ενεργού ναυτεργατικού δυναμικού, μεταφέρονται 36.000.000 επιβάτες και 9.000.000 οχήματα το χρόνο.

Πολλαπλάσιος αριθμός εργαζομένων απασχολείται σε συναφείς με τα επιβατηγά πλοία και την ακτοπλοΐα δραστηριότητες όπως πράκτορες, τροφοδότες, επισκευαστές, ασφαλιστές, τραπεζικοί, προμηθευτές πετρελαίων κ.λπ.

Κάτω από την πίεση της πραγματικότητας, το ΥΕΝ ως αρμόδιος φορέας με το Π.Δ. 684/76 θεσμοθέτησε το κατάλληλο για τα δεδομένα της εποχής θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών

γενικά πλοίων και υπηρεσιών. Το νομοθετικό αυτό πλαίσιο θα ήταν κατά την άποψη μου αρκετά επιτυχημένο αν τα τελευταία αυτά 10 χρόνια ισχύος του και συγκεκριμένα από τη 10ετία του 1990 μέχρι και το 2001 που αντικαταστάθηκε δεν παραβιαζόταν με τις εξής δύο αποκλίσεις:

Πρώτον, με τις αυθαίρετες περικοπές στις ετήσιες αυξήσεις του ναυτολογίου οικονομικής θέσης που κατά παράβαση της πρακτικής που παγίως ακολουθείται, υπολήφθηκαν των ισόποσων ετησίων αυξήσεων των συντελεστών σύνθεσης του κόστους εκμετάλλευσης (καύσιμα, αποδοχές ναυτικών, συντήρηση - επισκευές, ασφάλιστρα, γενικά έξοδα) μέσα στη δεκαετία κατά 62%.

Αυτή η αυθαιρεσία είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σοβαρά ελλείμματα, δηλαδή ζημιές που τις επωμίστηκαν οι ακτοπλόοι σε αντίθεση με ελλείμματα άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς που όπως είναι γνωστό καλύπτονται από το κράτος. Είναι σημαντικό να λεχθεί ότι οι αυξήσεις στα εισιτήρια των πλοίων κατά το ίδιο διάστημα ήταν μικρότερες από τις αυξήσεις των άλλων μέσων κατά 48%.

Δεύτερο και σημαντικό, είναι ότι καταργήθηκαν από το ΥΕΝ οι άγονες γραμμές (και οι αποζημιώσεις τους) που οι πλοιοκτήτες υποχρεώθηκαν να τις εντάξουν στις προσεγγίσεις των πλοίων με αντάλλαγμα τη χορήγηση των περίφημων αδειών σκοπιμότητας που έγιναν αντικείμενο ανεπίτρεπτης συναλλαγής.

Αυτές οι δύο σοβαρές αποκλίσεις μαζί με τις μεγάλες δαπάνες στις οποίες προέβησαν οι πλοιοκτήτες για την προσαρμογή των πλοίων τους σε απαιτήσεις Κοινοτικών Οδηγιών (σε πολλές περιπτώσεις αδικαιολόγητων) επέτειναν την κακή οικονομική κατάσταση των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων. Εξάλλου οι νέες ναυπηγήσεις στις οποίες στο μεταξύ προχώρησαν οι πλοιοκτήτες με στόχο την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό των πλοίων τους, δημιούργησαν νέες δανειακές υποχρεώσεις που οι δυσμενείς τους συνέπειες γίνονται μέρα με τη μέρα περισσότερο αισθητές. Επιπλέον

το ΥΕΝ με του ν. 2932/01 Που κατ' επίφαση τιτλοφορήθηκε «Απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών», αντί να βελτιώσει το νομοθετικό πλαίσιο, κατάργησε το ΠΔ 684/76 και αύξησε τον παρεμβατισμό και τον έλεγχο των ακτοπλοϊκών πλοίων εσωτερικού που από τα υπάρχοντα ακτοπλοϊκά πλοία, που δεν είναι δυνατό να αντικατασταθούν λόγω του μεγάλου κόστους που απαιτείται. Να σημειωθεί ότι τέτοιο μέτρο δεν υπάρχει στις άλλες χώρες της Ε. Ε.

Έτσι εκτιμάται ότι με την αύξηση στην διακίνηση των επιβατών που προβλέπεται να γίνει τα προσεχή χρόνια, τα πλοία που θα απομείνουν δεν θα είναι επαρκή για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών.

Επισημαίνεται ότι με τον Κανονισμό 3577/92 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είχε χορηγηθεί ειδικά στη χώρα μας παράταση άρσης του καμποτάζ, του προνομίου δηλαδή που κάθε παράκτιος χώρα επιφυλάσσει αποκλειστικά στους δικούς της υπηκόους, μέχρι 1/1/2004, προκειμένου λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζουν τα νησιά μας, να γίνει η προετοιμασία για την μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο. Την περίοδο αυτή χάριτος δεν την εκμεταλλεύτηκε η χώρα μας, με αποτέλεσμα με την κατάργηση του προνομίου αυτού που ουσιαστικά με το νόμο 2932/01 (που άρχισε να ισχύει από 1/11/2002) συντομεύτηκε κατά 14 μήνες να είμαστε και πάλι ανέτοιμοι από άποψη θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας. Η έλλειψη του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου μαζί με τις μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις που προήλθαν από τις εσπευσμένες, όπως αναφέραμε νέες παραγγελίες πλοίων και την σύγχυση και αβεβαιότητα των ακτοπλοίων περί του πρακτέου αποτελούν ουσιαστικά ελλείμματα, για τα οποία δεν μπορούμε αυτή τη στιγμή να προβλέψουμε θα καλυφθούν για να αποφευχθεί για τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία η κατάσταση που δημιουργήθηκε στα κρουαζιερόπλοια. Κλείνοντας, θέλω να προσθέσω, αν και νομίζω ότι έχει γίνει πλήρως κατανοητό, ότι η ελληνική επιβατηγός ακτοπλοΐα, δεν είναι ένας απλός επιχειρηματικός κλάδος που η συμβολή του αξιολογείται μόνο από τη

συμμετοχή του στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, αλλά από τη γενικότερη αναμφισβήτητη συνεισφορά του στην εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου. Ο σημαντικός αυτός ρόλος πιστεύουμε δεν έχει εκτιμηθεί αναλόγως και αν δεν ληφθούν μέτρα για την αναστροφή της κακής πορείας της ακτοπλοΐας, είναι βέβαιο πως θα προκύψουν σοβαρά προβλήματα που δεν θα είναι αντιμετωπίσιμα.

Επί πλέον όλες οι μονάδες της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, κρουαζιερόπλοια, μικρά τουριστικά και επιβατηγά όλων των κατηγοριών διεθνών πλόων και εσωτερικού διαδραματίζουν και ένα άλλο βασικό εθνικό ρόλο. Σε περίπτωση ανάγκης επιτάσσονται, εντάσσονται στη δύναμη του Πολεμικού Ναυτικού και χρησιμοποιούνται για τις πολεμικές ανάγκες της χώρας μας, για την πραγματοποίηση ζωτικής σημασίας μεταφορών προσωπικού και υλικού. Ο ρόλος αυτός δεν είναι ασφαλώς δευτερεύων διότι πολλά από τα επιβατηγά αυτά πλοία έχουν τη δυνατότητα προσέγγισης ή απόβασης σε στρατηγικής σημασίας γεωγραφικές περιοχές που κρίνονται αποφασιστικές για την έκβαση ενός πολέμου ή μιας οποιασδήποτε σύρραξης.

4. Η Κρατική Παρέμβαση

«**Η ΜΟΡΦΗ** της ακτοπλοϊκής αγοράς διαφέρει από αυτή του πλήρους ανταγωνισμού και επομένως δεν θα ευσταθούσε η άποψη ότι οι δυνάμεις της αγοράς (προσφορά και ζήτηση) είναι ικανές από μόνες τους για να προσδιορίσουν την προσφορά υπηρεσιών και τις τιμές ισορροπίας χωρίς να απαιτείται η παρέμβαση της πολιτείας στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος».

Με το σκεπτικό αυτό το Υ.Ε.Ν. υποστηρίζει απέναντι στην Ε.Ε. τις θέσεις του για την αναγκαιότητα της κρατικής παρέμβασης στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, οι οποίες όμως από την 1η Ιανουαρίου 2004 έχουν απελευθερωθεί βάσει του κοινοτικού κανονισμού για το cabotage.

Η επιτροπος της Ε.Ε. Loyola de Palacio σε επιστολή της έχει επισημάνει ότι , «με όλες τις ανωτέρω απαιτήσεις (του νόμου 2932/2001) υπάρχουν αθέμιτα εμπόδια στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που αναφέρονται στο νόμο 3577/92, από ελληνικής πλευράς .».

Σε αντίθεση όμως με τα λεγόμενα της ευρωπαϊκής επιτροπής de Palacio, οι ανάγκες για ενδομεταφορές ,η γεωγραφική διαμόρφωση της Ελλάδας (νησιωτικό σύμπλεγμα χιλιάδων νησιών) και η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών της, διαφοροποιούν την Ελλάδα από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Ε.Ε. και θα πρέπει να εξαιρεθεί από τις σχετικές διατάξεις-νόμους .Ο γ.γ. Υ.Ε.Ν. Ι.Τζωάννος¹, επισημαίνει ότι:

(1). Ο έντονος εποχικός χαρακτήρας της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα καθιστά αναγκαία την επιβολή υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά στη δραστηριοποίηση των πλοίων σε 10μηνιαία βάση ανά έτος.

(2). Σε αντίθετη περίπτωση, αν οι γραμμές του ενδεικτικού δικτύου αφήνονταν ελεύθερες, οι πλοιοκτήτες θα δραστηριοποιούνταν μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες και για τους υπόλοιπους θα αξίωναν χρηματοδοτήσεις, πρακτική που δεν γίνεται αποδεκτή, σύμφωνα με την πρόσφατη ανακοίνωση της Ε.Ε.

(3). Σημειώνεται ότι το κόστος της απελευθέρωσης ανήλθε από τα 9,4 εκατομμύρια ευρώ το 2001 στα 37,1 την περίοδο 2003-2004.

Ναύλοι

Όσον αφορά το θέμα των ναύλων, η δυνατότητα να παρεμβαίνει το ΥΕΝ και να επιβάλει ανώτατη τιμολόγηση στην οικονομική ή ενιαία θέση επιβατών και στα οχήματα, στοχεύει στην αποφυγή αδικαιολόγητα υψηλών ναύλων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ύφεση της αναπτυξιακής δραστηριότητας και σε πλημμελή εξυπηρέτηση των μεταφορών από και προς τα νησιά.

- Παράλληλα, με την παρέμβαση αυτή αποτρέπεται η τυχόν εκμετάλλευση της μονοπωλιακής /ολιγοπωλιακής κατάστασης που εκ των πραγμάτων υπάρχει σε πολλές ακτοπολικές γραμμές».

¹ ΜΗΝΑΣ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΣ : Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, αρθ. «Αναγκαίος ο παρεμβατισμός λόγω του ολιγοπωλίου» 21/5/2004

Ολιγοπώλια

Το YEN υποστηρίζει απέναντι στην Ε.Ε. ότι η ακτοπλοϊκή αγορά έχει ολιγοπωλιακό χαρακτήρα, **άρα** είναι αναγκαία η κρατική παρέμβαση, αφού:

«- Ακόμα και στις πιο βιώσιμες οικονομικά γραμμές ο αριθμός των ανεξάρτητων δραστηριοποιούμενων εταιρειών δεν ξεπερνάει τις δύο με τρεις.

- Υπάρχουν γραμμές ή συνδέσεις (μεταξύ δύο λιμένων) που εξυπηρετούνται μόνο από μία εταιρεία.

- Ακόμη, στις περισσότερο οικονομικά βιώσιμες γραμμές οι ενέργειες κάθε εταιρείας έχουν έντονη επίδραση στις οικονομικές παραμέτρους της αγοράς».

Οριο ηλικίας

«Για το όριο ηλικίας η Ε.Ε. έχει δείξει την ευαισθησία της με το νέο κανονισμό για την επίσπευση απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Την ίδια όμως ευαισθησία θα πρέπει να δείξει και για τα πλοία που μεταφέρουν εκατομμύρια επιβάτες και οχήματα. Σε αυτή την κατεύθυνση το YEN συνεξετάζει τα σχετικά θέματα στο πλαίσιο ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2003/4 (Stockholm agreement)».

Ελληνομάθεια

«Στην τελευταία οδηγία προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι στα Ε/Γ πλοία το προσωπικό που έχει οριστεί για να βοηθήσει τους επιβάτες σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να έχει ικανότητες επικοινωνίας επαρκείς για το σκοπό αυτό με κριτήριο τη γλώσσα-γλώσσες που αντιστοιχούν στις κύριες εθνικότητες μεταξύ των επιβατών οι οποίοι συνήθως ταξιδεύουν σε μια συγκεκριμένη διαδρομή».

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

1. Προβλήματα-Αδυναμίες στην Ίδρυση και Λειτουργία των Ναυτιλιακών Εταιριών Λαϊκής Βάσης

Πέρα τις όποιες επιτυχίες ορισμένων περιοχών για την ίδρυση και λειτουργία Λ.Α.Ε. υπήρξαν και περιοχές όπου οι ανάλογες προσπάθειές τους για σύσταση και λειτουργία Λ.Α.Ε. κατέληξαν σε αποτυχία. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των επιτυχημένων και αποτυχημένων περιπτώσεων είναι ίδιος στον χώρο της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα, σε αποτυχία κατέληξαν οι προσπάθειες των εξής περιοχών.

1. Ναυτιλιακή Εταιρεία Σάμου – Ικαρίας
2. Ναυτιλιακή Εταιρεία Νάξου
3. Ναυτιλιακή Εταιρεία Χίου
4. Ναυτιλιακή Εταιρεία Λακωνίας

Από τις παραπάνω εταιρείες οι Σάμου και Χίου είχαν αποκτήσει πλοία το "Σάμαινα» και το "Χίος", με εξαγορά παλαιών σε λειτουργία που έθεσαν αμέσως σε εκμετάλλευση, ενώ οι Νάξου και Λακωνίας κατασκεύασαν οι ίδιες νέα πλοία στην Ελλάδα. Η εταιρεία της Νάξου κατέληξε στο να ολοκληρώσει και να δρομολογήσει τα πλοία "Νάξος" και "Πάρος" αλλά τελικά απέτυχε στο να τα εκμεταλλευτεί. Αντίθετα, η εταιρεία της Λακωνίας αναγκάστηκε στα πρώτα κιόλας στάδια της να διακόψει την λειτουργία της αφού κατά την κατασκευή του πλοίου της "Ταΰγετος" περιήλθε σε οικονομικό αδιέξοδο, με αποτέλεσμα το πλοίο να κατασχεθεί από την δανειστρία Τράπεζα και οι μέτοχοι απώλεσαν ολοσχερώς το κεφάλαιο που είχαν εισφέρει με απόκτηση μετοχών.

Η αιτία της οικονομικής αποτυχίας των τεσσάρων λαϊκών εταιρειών βρίσκεται στα "χνάρια" ακόμη της ίδρυσής τους. Οι εταιρείες αυτές δεν είχαν εξασφαλίσει την "αρχή της δημοκρατίας" στα καταστατικά τους. Αντί αυτού, επέτρεπαν με σχετικές διατάξεις, ποσοστό συμμετοχής 5 – 10 – 20% που είχαν ως αποτέλεσμα την δημιουργία μεγαλομετόχων οι οποίοι με την σειρά τους ανέπτυξαν κυρίαρχο

ρόλο μέσα στις εταιρείες και με τις αποφάσεις τους, όπως αποδείχτηκαν λανθασμένες, συν της έλλειψης προγραμματισμού και της ανεπάρκειας τεχνικών συμβούλων, οδήγησαν στην αποτυχία των εταιρειών.

2. Εισαγωγή στα προβλήματα των Λαϊκών Εταιριών

Οι Λ.Ε. αντιμετωπίζουν κάποια προβλήματα που οφείλονται σε ενδογενείς κ εξωγενής παράγοντες. Με τα προβλήματα αυτά πολλές φορές οι εταιρίες φτάνουν σε κρίσιμο σημείο τόσο στα οικονομικά, όσο και στα διοικητικά. Όμως για κάθε πρόβλημα όπως λέει και η ρήση υπάρχει και η αντίστοιχη λύση. Για να επιτευχθεί όμως η οποιαδήποτε λύση πρέπει να φτάσουν σε συμφωνία όλοι οι παράγοντες που λειτουργούν μέσα και έξω από οποιανδήποτε εταιρία.

Παρ' όλα τα θετικά, ο θεσμός της Λ.Ε. παρουσιάζει όπως αναφέραμε, κάποια προβλήματα τα οποία είναι άξια προσοχής και ιδιαίτερης σημασίας. Τα προβλήματα αυτά παρ' ότι δημιουργούν ένα αρνητισμό δεν τα ονομάζουμε μειονεκτήματα απλά, είναι προβλήματα με αρνητικές επιπτώσεις, που μπορούν να επιλυθούν δίνοντάς τους ιδιαίτερη σημασία τόσο από την πλευρά Κράτους, Διοικούντων αυτής, αλλά και από τους πολίτες-μετόχους.

Άξιο αναφοράς είναι ότι κάποιες Λ.Ε. λόγω μερικών αδυναμιών που δεν κατάφεραν να τις λύσουν, ήταν ο βασικός αρνητικός παράγοντας που δεν μπόρεσαν να υλοποιήσουν τους στόχους -σκοπούς τους.

2.1 Ενδογενή Προβλήματα

Οι αδυναμίες που συνδέονται άμεσα με τις Λ.Ε. οφείλονται σε διάφορους παράγοντες τους οποίους αναφέρουμε ευθύς αμέσως :

- **Οι αριθμός μετόχων είναι πολύ μεγάλος.** Είναι φυσικό όταν ο αριθμός μετόχων είναι μεγάλος να μπορεί η ίδια η εταιρία να αντλεί ευκολότερα κεφάλαιο. Λόγω του μεγέθους των μετόχων αλλά και του ποσοστού συμμετοχής τους το οποίο είναι περιορισμένο, ο κάθε μέτοχος μπορεί να ασκήσει περιορισμένη επίδραση στις αποφάσεις που λαμβάνονται για σημαντικά θέματα της επιχείρησης. Σαν συνέπεια λοιπόν αυτού του περιορισμού είναι το γεγονός ότι, όσο αυξάνεται ο αριθμός των μετόχων μειώνεται το ενδιαφέρον τους για την επιχείρηση. Κατά συνέπεια εμφανίζεται το πρόβλημα του «τζαμπατζή». Δηλαδή οι μέτοχοι νοιάζονται μόνο για τα οφέλη χωρίς καμία δραστηριότητα.
- Αξίζει να αναφέρουμε, προτού προχωρήσουμε σε άλλο πρόβλημα, ότι το **συναλλακτικό κόστος (transaction costs)** για την επίτευξη συμφωνίας που αφορά τη εταιρία, επηρεάζεται από τέσσερις παράγοντες που είναι: α)Από την έλλειψη πληροφόρησης για ζητήματα της εταιρίας β)από τον καιροσκοπισμό των μετόχων γ) από τον αριθμό των μετόχων και δ)από την ετερογένεια των

μετόχων.

- **Προβλήματα management¹.** Όπως αναφέρεται η άποψη στο Collective Ownership, καθώς αυξάνεται ο αριθμός των μετόχων μιας εταιρίας αυξάνεται και η αυτονομία των μάντζερ αυτής. Δηλαδή οι μάντζερ λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός της ετερογένειας των μετόχων, δρουν πολλές φορές κατά τέτοιο τρόπο ώστε, να εξυπηρετήσουν τις δικές τους φιλοδοξίες πάρα των μελών της εταιρίας και ιδιαίτερα όταν υποκινούνται από διάφορα κίνητρα, τότε λειτουργούν ακόμη πιο ατομικά.

Ένα άλλο καθοριστικό της πιο πάνω συμπεριφοράς των μάντζερς, είναι το γεγονός ότι το κόστος πληροφόρησης των μετόχων είναι υψηλό διότι ο αριθμός των μετόχων είναι μεγάλος. Για αυτό αποφεύγεται να ενημερώσουν τα μέλη, ούτως ώστε να ελαχιστοποιήσουν το κόστος αυτό και κατά συνέπεια οι διοικούντες στην εταιρία να αποφασίζουν ερήμην αυτών.

- **Γεωγραφικός Περιορισμός.** Όπως είναι γνωστό μέλη που συμμετέχουν στο κεφάλαιο των Λ.Ε. είναι πολίτες που κατάγονται από την ίδια γεωγραφική περιοχή (κριτήριο Εντοπιότητας). Αυτό το κριτήριο δημιουργεί πρόβλημα χρηματοδότησης στις Λ.Ε. διότι υψώνεται το τείχος της ρήτηρας μπροστά σε οποιονδήποτε θελήσει να γίνει μέτοχος, που θα έχει καταγωγή από άλλη περιοχή. Με αυτή την λογική οι εταιρίες αρκούνται στο κεφάλαιο των πολιτών της περιοχής όπου η εταιρία έχει την έδρα της. Με την πάροδο όμως του χρόνου, οι Λ.Ε. διαπίστωσαν λόγω διαφόρων συγκυριών ότι, το κριτήριο της εντοπιότητας λειτουργεί για αυτές αρνητικά και έτσι, αποφάσισαν να άρουν το κριτήριο αυτό μιας και οι δραστηριότητές τους, ξεπερνούν τα σύνορα της περιοχής όπου έχουν για έδρα τους.
- Εκτός του προβλήματος των Μάντζερς, υπάρχει και η δυνατότητα εμφάνισης **πελατειακών σχέσεων**. Όπως έχουμε αναφέρει οι Λ.Ε. λειτουργούν με ένα πολύ καλό δημοκρατικό τρόπο. Πολλές όμως φορές, λόγω της παιδείας κάποιων, η δημοκρατικότητα αυτή να μην διασφαλίζεται στο ακέραιο. Μπορεί για παράδειγμα μέσα στο Δ.Σ. της εταιρίας να διαμορφωθούν συντεχνιακά συμφέροντα που να αποβλέπουν στους δικούς τους στόχους, όπως επανεκλογή κάποιων στο Δ.Σ., και όχι στα μακροχρόνια συμφέροντα της εταιρίας.

2.2 Εξωγενή Προβλήματα

Γενικά

Επειδή το θέμα της πτυχιακής ειδικεύεται στην Λ.Ε. που έχει ως αντικείμενο δραστηριότητας την ναυσιπλοΐα, πιστεύουμε ότι είναι χρέος μας να αναφέρουμε

¹ Ι. Βαβούρας Κ Αρχοντάκης, *Οι Λαϊκές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες*, Εκδόσεις Παπαζήση

κάποια γενικότερα προβλήματα που υπάρχουν στο χώρο αυτό. Τα προβλήματα αυτά προέρχονται κυρίως από εξωτερικούς παράγοντες και αυτοί είναι :

- Ο πολύ πιθανός κίνδυνος δρομολόγησης πλοίων, σε γραμμές που εξυπηρετούν ήδη κάποιες Λ.Ε. με πλοία που ανήκουν σε εφοπλιστές ή από άλλες Λ.Ε. Το κράτος δηλαδή, μπορεί να χορηγήσει **άδεια σκοπιμότητας** και σε άλλες εταιρίες για να εξυπηρετήσουν μια θαλάσσια οδό που ήδη εξυπηρετείτε από άλλα πλοία με αποτέλεσμα, η γραμμή αυτή να είναι κορεσμένη. Ο κορεσμός αυτός δημιουργεί όμως και κάποια θετικά. Αυξάνει την ανταγωνιστικότητα σε όλες τις εταιρίες γιατί, η κάθε μια από αυτές προσπαθεί να κατακτήσει την προτίμηση των πελατών της μέσω κάποιων επιπλέον υπηρεσιών άνεσης, ακριβής αναχώρησης και άφιξης και με φθηνό κόστος μεταφοράς.
- Μέχρι στιγμής με το **νομικό καθεστώς** που ισχύει στη ναυσιπλοΐα, θα λέγαμε ότι, ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής των εταιριών αυτών είναι το Κράτος. Τούτο λέγεται διότι α)Επιβαρύνει φορολογικά της εταιρίες β)Υπάρχου έξοδα λειτουργίας, λιμενικές εξυπηρετήσεις, επιθεωρήσεις, υδροδοτήσεις κτλ τα οποία έχουν μια ανοδική πορεία χρόνο με τον χρόνο.
- Όπως υποφέρουν οι αγρότες από **τα πανωτόκια** που επιβάλλει το τραπεζικό σύστημα, άλλο τόσο υποφέρουν και οι εταιρίες αυτές κάνοντας τους σχεδόν απαγορευτικό το δανεισμό.
- Τα αυξανόμενα από τις **εταιρίες αεροπλοΐας** και ιδιαίτερα των Ολυμπιακών Αερογραμμών δρομολόγια, με συνεχόμενες προσφορές φθηνών εισιτηρίων, σε διάφορους προορισμούς, δημιουργούν ακόμη ένα πρόβλημα και πονοκέφαλο στις Λ.Ε.
- Από τα σημαντικότερα θα λέγαμε προβλήματα που ταλαιπωρεί τις εταιρίες είναι **η συνεχόμενη ανατίμηση του πετρελαίου.**

Χαρακτηριστική απάντηση από στέλεχος της Α.Ν.Ε.Κ. σχετικά με την ανατίμηση του μαύρου χρυσού είναι: *Με την κρίση στο πετρέλαιο και δεδομένου του μεγάλου μεριδίου που καταλαμβάνει στα λειτουργικά έξοδα των πλοίων, είναι εμφανές πόσο πολύ επηρεάστηκε το κόστος λειτουργίας των πλοίων μας. Επισημαίνουμε ότι λόγω των*

πολύ υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσουν, καταναλώνουν και μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου. Η εταιρία μας προσπάθησε και συγκράτησε τις τιμές της, με αποτέλεσμα η αύξηση του κόστους από το πετρέλαιο να μην μετακυλήσει στον επιβάτη. Άλλη σχετική ανακοίνωση είναι :

Ο υπερδανεισμός και η άνοδος της τιμής του πετρελαίου αποτέλεσαν τα δύο μεγαλύτερα αγκάθια για την εγχώρια επιβατηγό ναυτιλία. Το 2003 σίγουρα θα θέλουν να το ξεχάσουν οι διοικήσεις των 5 εισηγμένων εταιριών (Επιχειρήσεις Αττικής, Γραμμές Στρίντζη, ANEK, Μινωϊκές Γραμμές, ΝΕΛ) όσον αφορά την χρηματοπιστηριακή τους πορεία, ενώ η ΔΑΝΕ παραμένει εκτός χρηματοπιστηριακών συναλλαγών την τελευταία τετραετία.

3. Προϋποθέσεις Επιβίωσης Λ.Ε.Β.

Είναι προφανές ότι η συμμετοχή ενός ευρύτερου αριθμού ετερογενών μετόχων, πολλοί από τους οποίους δεν έχουν εμπειρία σε θέματα επιχειρήσεων, δημιουργεί πρόσθετες δυσχέρειες. Έτσι, λοιπόν, η πορεία και η εξέλιξη των λαϊκών εταιριών εξαρτάται:

α) Από την επιτυχία εκλογής διοίκησης με κύρος, γνώση και ανιδιοτέλεια, για να μπορεί να παίρνει σωστές αποφάσεις αλλά και να πείθει το πλήθος των μετόχων.

β) Από την επιτυχία εξεύρεσης και πρόσληψης ικανών τεχνικών, οικονομικών και διοικητικών στελεχών για ορθό προγραμματισμό δράσης. Έχει ήδη επισημανθεί το γεγονός ότι ορισμένες λαϊκές εταιρείες ιδρύθηκαν χωρίς επαρκή προγραμματισμό και με βασικό κίνητρο τον ανταγωνισμό μεταξύ περιφερειών, καθώς επίσης και το ότι το τοπικιστικό πνεύμα αποτελείτο σημαντικότερο ανασταλτικό παράγοντα για την ευρύτερη σύμπραξη μεταξύ των λαϊκών εταιριών του ίδιου νησιού, η οποία εκτιμάται ότι θα ήταν αμοιβαία επωφελής, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Κρήτης.

γ) Από ένα στοιχειώδες επίπεδο κατανόησης και πειθαρχίας των μετόχων, χωρίς την ανάπτυξη εγωιστικών ή λαϊκιστικών συμπεριφορών και χωρίς την ανάπτυξη στείρου αντιπολιτευτικού πνεύματος προς το Διοικητικό Συμβούλιο.

Η μη επιτυχία των εταιριών που αναφέραμε οφείλεται στη μη διασφάλιση ενός ή και περισσότερων από τους παραπάνω όρους. Αλλά και στις επιτυχημένες γενικά λαϊκές εταιρείες έχουν παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια της πολυετούς λειτουργίας τους ορισμένες από αυτές τις αδυναμίες. Οι εταιρείες όμως αυτές κατάφεραν να θεραπεύσουν αυτές τους τις αδυναμίες όταν εκδηλώθηκαν.

Αναφέρονται χαρακτηριστικά οι εξής περιπτώσεις αδυναμιών: Διοικητικό Συμβούλιο, προκειμένου να εξασφαλίσει την επανεκλογή του, απέφυγε να τηρήσει μερισματική πολιτική που να εξυπηρετεί σύμμετρα την ικανοποίηση των μετόχων και την ικανοποίηση των αναγκών της εταιρείας για πραγματοποίηση αποταμίευσης για επενδύσεις. Επικράτησε δηλαδή στη συγκεκριμένη περίπτωση ένας λαϊκισμός που εκτρέφει την τάση των μετόχων για μεγαλύτερα μερίσματα. Αναφέρεται επίσης η περίπτωση Διοικητικού Συμβουλίου το οποίο δεν μπόρεσε να πείσει για αύξηση κεφαλαίου με έκδοση νέων μετοχών και με το επιβαλλόμενο οικονομικά επίπεδο τιμής έκδοσης, αν και αυτό ήταν απόλυτα αναγκαίο για τη συνέχιση της ανάπτυξης της εταιρείας. Προβλέποντας αυτήν την αδυναμία των λαϊκών εταιρειών, ο Ι.Τζαμαριουδάκης, ο συντάκτης του καταστατικού της ANEK, προκαθόρισε μια διάταξη που εξασφαλίζει ένα ποσοστό των κερδών υπέρ ειδικού αποθεματικού, ώστε να ενισχύονται τα κεφάλαια της εταιρείας πέραν του τακτικού αποθεματικού που ορίζει ο νόμος.

Θα πρέπει, πάντως, να σημειωθεί ότι οι αδυναμίες των λαϊκών εταιρειών οι οποίες συνδέονται με τον ελλιπή προγραμματισμό των επενδύσεων τους και ιδιαίτερα με το τοπικιστικό πνεύμα, μπορούν να περιοριστούν σημαντικά ή και να εξαλειφθούν, εάν υπάρξει επαρκής προγραμματισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών από πλευράς κράτους.² Ο προγραμματισμός των ακτοπλοϊκών γραμμών προϋποθέτει γενικά, **πρώτον**, το διαχωρισμό της νησιωτικής χώρας σε γεωγραφικά διαμερίσματα, κάθε ένα από τα οποία θα περιλαμβάνει ένα σύμπλεγμα νησιών που θα βρίσκονται σε κοντινές μεταξύ τους αποστάσεις και που θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τις ίδιες γραμμές και, **δεύτερον**, τη διαμόρφωση μιας κατάλληλης κρατικής πολιτικής κινήτρων-αντικινήτρων, ώστε οι υφιστάμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες να συγχωνευθούν ή σε κοινοπρακτική βάση να προσαρμόσουν τα δρομολόγια τους στο πρόγραμμα δρομολογίων που θα έχει καθοριστεί για το συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Για τα νέα προς δρομολόγηση πλοία, τα πράγματα θα είναι απλούστερα, αφού δεν θα τους χορηγείται άδεια σκοπιμότητας, αν τα δρομολόγια τους δεν συμβιβάζονται με το πρόγραμμα δρομολογίων του συγκεκριμένου γεωγραφικού διαμερίσματος.

² Υπ. Οικονομίας, Μελέτη Προβλημάτων Ακτοπλοΐας

4. Η Ανάπτυξη των Λαϊκών Εταιρειών και τα Μέσα της Χρηματοδότησης της

Οι λαϊκές εταιρείες ξεκίνησαν δυναμικά με συνεισφορές των κατοίκων των νησιών για κάλυψη ικανοποιητικού κεφαλαίου. Έτσι, οι λαϊκές εταιρείες αποτέλεσαν επιχειρήσεις με υψηλή συμμετοχή ιδίων κεφαλαίων. Παράδειγμα η Α.Ν.Ε.Κ., η οποία με το αρχικό-ιδρυτικό της κεφάλαιο κάλυψε κατά 80% το κόστος του πρώτου πλοίου της «Κύδων» και μόνο για το υπόλοιπο προσέφυγε σε δανεισμό. Όπως σημειώθηκε και στην αρχή της παρούσας μελέτης, το κεφάλαιο εκείνο ανερχόταν σε 89.200.000 δρχ. Αυτό αντιστοιχεί σε 4.400.000.000 δρχ. του έτους 1996. Κάτι ανάλογο συνέβη και με τις άλλες λαϊκές εταιρείες, που ξεκίνησαν με ευρύτατη λαϊκή συμμετοχή στη συγκρότηση ικανοποιητικού κεφαλαίου και προσέφυγαν συμπληρωματικά μόνο σε δανεισμό.

Αυτό αποτέλεσε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα των λαϊκών εταιρειών που τους επέτρεψε να πραγματοποιήσουν υψηλές επενδύσεις, βελτιώνοντας το επίπεδο των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς, χωρίς μεγάλες δανειακές επιβαρύνσεις. Η κατάσταση αυτή των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά το έτος 1981 απεικονίζεται στον **Πίνακα 1**, από τον οποίο φαίνεται ότι κατά το έτος αυτό υπήρχε μια ισότητα μεταξύ μετοχικών κεφαλαίων και επενδυτικών δανείων, ενώ το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων υπερέβαινε τα δανειακά κεφάλαια κατά 50%. Τα στοιχεία αυτά αποκαλύπτουν μια υγιή οικονομική εικόνα, η οποία επιβεβαιώνεται και από τη σχέση επενδυτικών δανείων προς επενδύσεις σε πλοία, που ήταν κατά μέσο όρο 35,2%. Τα μεγέθη του **Πίνακα 1** βεβαιώνουν ότι οι λαϊκές εταιρείες ξεκίνησαν στηριζόμενες σε υγιείς οικονομικές βάσεις. Η δυσμενής εξέλιξη των εταιρειών που αναφέρθηκαν παραπάνω οφείλεται κυρίως, όπως έχει ήδη επισημανθεί, στον προγραμματισμό που κατέστρωσαν τα στελέχη που επιστράτευαν.

Πίνακας 1 : Η γενική εικόνα των ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης κατά το έτος 1981

(σε εκ. δρχ.)

Εταιρία	Αριθμός πλοίων	Συνολικές επενδύσεις σε πλοία	Ενεργηθείσες αποσβέσεις	Ίδια κεφάλαια	Εξων μετοχικό κεφάλαιο	Επενδυτικά δάνεια
Α.Ν.Ε.Κ.	4,5 ^a	1.140	487	583	428	193
Μινωικές Γραμμές	4,5 ^a	1.757	313	808	600	595
Ν.Ε. Λέσβου	3	981	223	784	255	441
Δ.Α.Ν.Ε.	1	370	38	174	165	192
Ν.Ε. Ζακύνθου	1	246	4	129	120	125
Ν.Ε. Χίου	1	209	7	100	90	120
Ν.Ε. Νάξου	2	442	34	116	115	122
Ν.Ε. Θάσου	4	183	20	82	64	85
Σύνολο	21	5.328	426	2.776	1.837	1873

Σημείωση: (α) = Το οχηματαγωγό «Ζάρκος», κόστους 140 εκατ. δρχ. συμπλοιοκτησίας Α.Ν.Ε.Κ. - Μινωικών Γραμμών

Πηγή: Γενικοί Ισολογισμοί Εταιριών της 31-12-1981

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτη ήταν η αύξηση των επενδύσεων των λαϊκών εταιρειών κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1980. Πρέπει όμως να σημειωθεί και εδώ ότι στην αύξηση των επενδύσεων των λαϊκών εταιρειών της περιόδου 1985-90 συνέβαλαν και οι σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις. Συγκεκριμένα, ιδιαίτερη ήταν η συμβολή του αναπτυξιακού **Νόμου 1262/82**, ο οποίος προέβλεπε κίνητρα και γι' αυτή την κατηγορία επιχειρήσεων, τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Τα κίνητρα λειτούργησαν και σαν κεφαλαιακή ενίσχυση και σαν πίεση για εισφορά από τους μετόχους με αύξηση κεφαλαίου, που αποτελούσε όρο για την ενίσχυση.

Η ανάπτυξη των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών από πλευράς απασχολούμενων ιδίων κεφαλαίων κατά την τελευταία δεκαπενταετία εμφανίζεται στον **Πίνακα 2**. Παρατηρούμε ότι κατά την περίοδο 1980-94, τα ίδια κεφάλαια των εταιρειών αυτών αυξήθηκαν από 1,9 δισ. δρχ. σε 39,7 δισ. δρχ. περίπου, δηλ. αυξάνονταν με μέσο ετήσιο ρυθμό 25,7%. Αν ληφθεί υπόψη ότι κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του γενικού

επιπέδου των τιμών ήταν 17,9%, διαπιστώνουμε ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου 1980-94, τα ίδια κεφάλαια των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών αυξάνονταν με αρκετά υψηλό μέσο ετήσιο πραγματικό ρυθμό, δηλ. περίπου 8%. Ιδιαίτερα σημαντικός ήταν ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των ιδίων κεφαλαίων του κλάδου των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά την περίοδο 1985-90, ο οποίος έφτανε στο 53,2%, όπως φαίνεται από τον **Πίνακα 6**. Διαπιστώνεται, λοιπόν, ότι η περίοδος 1985-90 ήταν σταθμός στην ανάπτυξη των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Με μέσο ετήσιο ονομαστικό ρυθμό 25,0% αυξανόταν εξάλλου κατά την περίοδο 1980-94 το συνολικό ενεργητικό των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως φαίνεται από τους **Πίνακες 3** και **6** Συγκεκριμένα, από 3,4 δισ. δρχ. το 1980 αυξήθηκε σε 74 δισ. δρχ. το 1994. Και όσον αφορά το συνολικό ενεργητικό του κλάδου των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, η περίοδος 1985-90 υπήρξε σταθμός στη διεύρυνση του, δεδομένου ότι κατά την πενταετία αυτή ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ήταν 44,7%.

Με μέσο ετήσιο ονομαστικό ρυθμό 32,2% αυξανόταν κατά την περίοδο 1980-94 το κυκλοφορούν ενεργητικό του κλάδου των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως φαίνεται από τους **Πίνακες 4** και **6**. Συγκεκριμένα, από 383 εκατ. δρχ. το 1980 αυξήθηκε σε 17 δισ. δρχ. το 1994. Και όσον αφορά το κυκλοφορούν ενεργητικό του κλάδου των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, η περίοδος 1985-90 υπήρξε σταθμός στη διεύρυνση του, δεδομένου ότι κατά την πενταετία αυτή ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ήταν 45,8%.

Σημειώνεται ότι το κυκλοφορούν ενεργητικό ή συνολικό κεφάλαιο κίνησης είναι το μέγεθος των κεφαλαίων που επενδύονται σε κυκλοφορούσες αξίες που είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης και αποσκοπεί στην πλήρη αξιοποίηση του πάγιου ενεργητικού και την πραγματοποίηση της υψηλότερης δυνατής αποδοτικότητας της επιχείρησης. Τα κονδύλια που συγκροτούν το κυκλοφορούν ενεργητικό είναι δυνατό να προέρχονται από ίδια κεφάλαια ή δανειακά, μακροπρόθεσμα ή βραχυπρόθεσμα, κεφάλαια ή από απαιτήσεις κατά πελατών και συνεργατών.

Με μέσο ετήσιο ρυθμό 26,2% αυξανόταν κατά την περίοδο 1980-94 τα καθαρά κέρδη του κλάδου των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως φαίνεται από

τους Πίνακες 5 και 6 Και όσον αφορά τα καθαρά κέρδη του κλάδου αυτού, η περίοδος 1985-90 υπήρξε σταθμός στη διεύρυνση τους, δεδομένου ότι κατά την πενταετία αυτή ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης τους ήταν 38,8%. Επισημαίνεται ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των καθαρών κερδών στον κλάδο των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών κατά την περίοδο 1985-90 ήταν υπερδιπλάσιος του ρυθμού αύξησης του γενικού επιπέδου των τιμών κατά την αντίστοιχη περίοδο, ενώ μόνο κατά την περίοδο 1980-85, ο ρυθμός αύξησης των καθαρών κερδών των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών ήταν χαμηλότερος από το ρυθμό αύξησης του γενικού επιπέδου των τιμών.

Όσον αφορά την κερδοφορία των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών, παρατηρούμε επιπλέον ότι ο λόγος των καθαρών κερδών προς τα ίδια κεφάλαια, ως ποσοστό, ήταν 20,6% το 1980, 29,7% το 1985, 16,9% το 1990, 22,3% το 1992, 24,17% το 1993 και το 1994. Όσον αφορά το λόγο των καθαρών κερδών προς το συνολικό ενεργητικό, ως ποσοστό, ήταν 11% το 1980, 12,4% το 1985, 16,4% το 1990, 10% το 1992, 12,4% το 1993 και 13% το 1994.

Η σημαντικότερη, ίσως, διαπίστωση από τη διερεύνηση των πινάκων αυτών είναι η συνεχής ανάγκη των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών για διεύρυνση των δραστηριοτήτων τους και αύξηση των επενδύσεων τους. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει γενικά για όλες τις λαϊκές εταιρείες. Η συνεχής ανάπτυξη των λαϊκών εταιρειών, πέρα από τις σημαντικές θετικές επιπτώσεις της, ιδιαίτερα στην περιφερειακή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, συνδέεται και με ορισμένα προβλήματα, δεδομένου ότι η άντληση κεφαλαίων από τον τοπικό πληθυσμό, στην οποία κυρίως στήριζαν την ανάπτυξη τους στο παρελθόν, κάποτε φτάνει σε κάποιο οριακό σημείο, πέρα από το οποίο δεν μπορεί να συνεχιστεί, τουλάχιστον με τους επιθυμητούς ρυθμούς. Η εξέλιξη αυτή δεν οφείλεται αποκλειστικά σε οικονομική αδυναμία των μετόχων, αλλά και στο ότι οι δυνάμενοι οικονομικά μέτοχοι είναι απρόθυμοι, επειδή υπολογίζουν το κόστος ευκαιρίας των κεφαλαίων που θα διαθέσουν, διαπιστώνοντας την πτωτική πορεία των τιμών των μεταβιβαζόμενων μετοχών και τη συνεχώς μειούμενη απόδοση τους κατά τα τελευταία έτη.

Πίνακας 2 : Εξέλιξη ιδίων κεφαλαίων των Ν.Ε.Λ.Β. 1980-1994

σε εκατ. δρχ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ (τρέχουσες τιμές)					
	1980	1985	1990	1992	1993	1994
A.N.E.K.	523,8	786,4	8576,1	11137,2	11797,7	12560,7
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	780,5	925,2	8249,7	8453,5	13113,8	14631,8
N.E.Λ.	378,6	536,5	1962,7	3309,1	3801,1	4136,1
Δ.Α.Ν.Ε.	171,0	281,2	2362,6	4880,4	5270,5	7504,7
ΛΑ.Ν.Ε.	—	—	—	—	—	911,8
ΣΥΝΟΛΟ	1853,9	2529,3	21151,1	27780,2	33983,1	39745,1

ΠΗΓΗ : www.icap.gr .Οικονομικός οδηγός εταιρειών διάφορα έτη

Πίνακας 3 : Εξέλιξη ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ των Ν.Ε.Λ.Β.1980-1994

σε εκατ. δρχ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (τρέχουσες τιμές)					
	1980	1985	1990	1992	1993	1994
ΑΝΕΚ	978,7	1722,1	13722	24640,5	25520	25448,9
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	1533	2195,5	17049,2	19678,2	21829,3	23202,2
ΝΕΛ	570,2	941,9	3649,7	8007,8	8116,4	8094,6
ΔΑΝΕ	391,5	1202,2	3424,5	9220,4	10354,2	14793,5
ΛΑΝΕ	-	-	-	-	-	2090,8
ΣΥΝΟΛΟ	3473,4	6061,7	37845,4	61546,9	65819,9	73630

ΠΗΓΗ : www.icap.gr .Οικονομικός οδηγός εταιρειών διάφορα έτη

Πίνακας 4 : Εξέλιξη ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ των Ν.Ε.Λ.Β. 1980-1994

σε εκατ. δρχ ΕΤΑΙΡΙΑ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (τρέχουσες τιμές)					
	1980	1985	1990	1992	1993	1994
ΑΝΕΚ	111,4	945,1	4052,5	4572,6	5813,9	6264,5
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	154,4	489,4	5706,4	3209,1	4854,2	4744,6
ΝΕΛ	99,4	235,1	1175,7	1395,7	1549,9	1545,3
ΔΑΝΕ	18,2	489,7	636,1	1600,2	1928,7	4456,4
ΛΑΝΕ	-	-	-	-	-	247,3
ΣΥΝΟΛΟ	383,4	2159,3	11570,7	10777,6	14146,7	17258,1

ΠΗΓΗ : www.icap.gr .Οικονομικός οδηγός εταιρειών διάφορα έτη

Πίνακας 5 : Εξέλιξη ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ των Ν.Ε.Λ.Β.1980-1994

σε εκατ. δρχ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (τρέχουσες τιμές)					
ΕΤΑΙΡΙΑ	1980	1985	1990	1992	1993	1994
ΑΝΕΚ	190,2	424,5	1128	2846,8	2846,5	3212,9
ΜΙΝΩΙΚΕΣ	134,8	317,9	1136,5	2310	3899,7	5034,7
ΝΕΛ	70,4	6,5	715,5	446,4	813,8	682,7
ΔΑΝΕ	-12,6	3,3	598,5	604,6	654,8	680,1
ΛΑΝΕ	-	-	-	-	-	-54,3
ΣΥΝΟΛΟ	382,8	752,2	3578,5	6207,8	8214,8	9610,4

ΣΗΜΕΙΩΣΗ : τα μεγέθη με κόκκινο απεικονίζουν ζημιές(καθαρό αρνητικό κέρδος)

ΠΗΓΗ : www.icap.gr Οικονομικός οδώνος εταιρειών διάφορα έτη

Πίνακας 6 : μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής των Ν.Ε.Λ.Β. 1980-1994

περίοδος(%)	ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	Δ.Τ. κατ/τη
1980-1985	8,8	12,8	37,3	16,2	20,7
1985-1990	53,2	44,7	45,8	38,8	17,3
1990-1992	14,1	25,9	-2,2	25,3	17,7
1990-1994	17,5	18,5	11,5	24,3	15,1
1992-1994	21	11,5	27,2	23,2	12,7
1980-1994	25,7	25	32,2	26,2	17,9

ΠΗΓΗ : πίνακες 2 & 5

5. Το Πρόβλημα της Περαιτέρω Χρηματοδότησης των Επενδύσεων των Λαϊκών Εταιρειών

Όπως έχει ήδη σημειωθεί, οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες ξεκίνησαν με κεφάλαια τα οποία εισέφερε, αποκτώντας μετοχές, ο λαός των νησιών. Εξάλλου, όπως σημειώθηκε επίσης, οι επιχειρήσεις ακτοπλοϊκής μεταφοράς χαρακτηρίζονται από υψηλές επενδύσεις κεφαλαίου σε πλοία. Αποτελούν, λοιπόν, επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου, ενώ συγχρόνως χαρακτηρίζονται από ανελαστικότητα δαπανών λειτουργίας των πλοίων, δεδομένου μάλιστα ότι η αριθμητική συγκρότηση των πληρωμάτων κάθε πλοίου είναι καθορισμένη δεσμευτικά, χωρίς να εξαρτάται από τη με ελεύθερη βούληση εκτίμηση των αναγκών της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Παράλληλα, όπως έχουμε ήδη επισημάνει, οι αμοιβές των πληρωμάτων κατά ειδικότητα ρυθμίζονται με συλλογικές συμβάσεις υποχρεωτικής εφαρμογής, ενώ υπάρχει υποχρέωση πραγματοποίησης των καθορισμένων δρομολογίων ανεξάρτητα από το βαθμό πληρότητας και εξασφάλισης της κάλυψης των δαπανών του δρομολογίου. Τέλος, οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις δεν είναι ελεύθερες στον καθορισμό του ύψους των ναύλων, γιατί και εδώ ο βασικός ναύλος καθορίζεται κυριαρχικά από το κράτος.

Με αυτές τις δεσμευτικές συνθήκες δεν προκύπτουν κέρδη ικανά, ώστε με την επανεπένδυση τους να πραγματοποιούνται οι αναγκαίες βελτιώσεις. Δημιουργείται κατά συνέπεια πρόβλημα χρηματοδότησης των αναγκαίων επενδύσεων για βελτιώσεις και ανανεώσεις των πλοίων. Επιπλέον, εξαιτίας της οικονομικής στενότητας πολλών μετόχων, καθίσταται γενικά δυσχερής η κάλυψη από αυτούς, με αυξήσεις κεφαλαίων των εταιρειών, των εκάστοτε απαραίτητων μεγάλων επενδυτικών κεφαλαίων.

Αυτές οι δυσχέρειες, με την παράλληλη επίδραση του γεγονότος ότι στο περιορισμένο περιβάλλον της κάθε εταιρείας δεν είναι ευχερής η μεταβίβαση μετοχών, για όποιους μετόχους επιθυμούν να τις εκποιήσουν προκειμένου να καλύψουν κάποιες ανάγκες τους, αλλά ακόμη και η προσδοκία κάποιων μετόχων με κάπως μεγαλύτερο αριθμό μετοχών, ότι μέσω του Χρηματιστηρίου μπορεί να επιτύχουν υψηλότερες τιμές διάθεσης μετοχών τους, από εκείνες που

διαμορφώνονται στην περιορισμένη τοπική αγορά, οδηγούν σταδιακά τις λαϊκές εταιρείες στο Χρηματιστήριο.

6. Τρόποι χρηματοδότησης των επενδυτικών δραστηριοτήτων

Όπως σημειώθηκε παραπάνω, οι λαϊκές εταιρείες μπορούν να χρηματοδοτήσουν τις επενδυτικές τους δραστηριότητες με τους εξής τρόπους:

(α) Με επιχειρησιακή αποταμίευση, δηλαδή με μη διανεμόμενα κέρδη που επανεπενδύονται και με τα αντικρίσματα των αποσβέσεων που ενεργούνται. Οι δυνατότητες όμως χρηματοδότησης των επενδύσεων κατ' αυτόν τον τρόπο είναι περιορισμένες, δεδομένου του μεγέθους των απαιτούμενων κεφαλαίων.

(β) Με έκδοση μετοχών από τις ίδιες τις εταιρείες και τη διάθεση τους σε παλαιούς ή και νέους μετόχους. Σημειώσαμε ήδη ότι η μορφή αυτή χρηματοδότησης, όπως εξάλλου και η προηγούμενη, δεν συνδέεται με κάποιο λογιστικό κόστος και δεν συνιστά έντονη πίεση προς την επιχείρηση. Υπό τις σημερινές όμως συνθήκες, αδυνατεί πλέον η μορφή αυτή χρηματοδότησης να ικανοποιήσει με επάρκεια τις ανάγκες των περισσότερων λαϊκών εταιρειών για επενδυτικά κεφάλαια.

(γ) Με δανεισμό, ο οποίος συνδέεται με συγκεκριμένο κόστος και ορισμένο κίνδυνο που προκαλεί η υποχρέωση καταβολής τοκοχρεολυσίων σε τακτά χρονικά διαστήματα. Εξαιτίας αυτών των χαρακτηριστικών του δανεισμού, οι διοικήσεις των φορέων κοινωνικής οικονομίας χαρακτηρίζονται από κάποια διστακτικότητα όσον αφορά τη χρηματοδότηση των επενδυτικών τους δραστηριοτήτων με εκτεταμένο δανεισμό.

(δ) Με προσφυγή στο Χρηματιστήριο για διάθεση νέων κοινών ή προνομιούχων μετοχών στο ευρύ κοινό. Η μορφή αυτή χρηματοδότησης δεν συνδέεται με κάποιο λογιστικό κόστος, πλην φυσικά εκείνου των δαπανών έκδοσης που ανέρχεται σε 6,5% περίπου, και δεν συνιστά έντονη πίεση προς την επιχείρηση.

Καταρχήν, δεν αποκλείεται η είσοδος των λαϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο δεδομένου ότι είναι ανώνυμες εταιρείες. Για να εισέλθει όμως μια λαϊκή εταιρεία στο Χρηματιστήριο και να διευρυνθεί έτσι η αγορά των μετοχών της διαθέτοντας κοινές μετοχές, θέτονται από το Χρηματιστήριο ορισμένοι όροι οι οποίοι αλλοιώνουν το λαϊκό της χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, για να εισέλθει σήμερα

μια λαϊκή εταιρεία στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, πρέπει προηγουμένως, με τροποποίηση του καταστατικού της, πρώτον, να καταργήσει τα ανώτατα όρια απόκτησης μετοχών ανά μέτοχο που έχουν καθιερωθεί, δεύτερον, να καταργήσει τα ανώτατα όρια ψήφων κατ' εξουσιοδότηση που έχουν καθιερωθεί, και τρίτον, να καταργήσει τον περιορισμό της εθνικότητας των μετόχων, ότι δηλαδή μέτοχοι της είναι αποκλειστικά Έλληνες. Για να εισέλθει, λοιπόν, μια λαϊκή εταιρεία στο Χρηματιστήριο διαθέτοντας κοινές μετοχές, θα πρέπει να καταργήσει τα βασικότερα της γνωρίσματα και τις ασφαλιστικές δικλίδες του χαρακτήρα της. Να καταστεί δηλαδή σχεδόν μια παραδοσιακή, ήτοι συνήθης, Ανώνυμη Εταιρεία.

Στο σημείο αυτό τονίζονται ιδιαίτερα οι διαφορές των συνεπειών της εισαγωγής στο Χρηματιστήριο μεταξύ λαϊκών εταιρειών και παραδοσιακών ανώνυμων εταιρειών. Όπως είναι γνωστό, στις παραδοσιακές ανώνυμες εταιρείες υπάρχουν κατά κανόνα οι ιδρυτές μεγαλομέτοχοι στενού κύκλου ή μελών μιας οικογένειας που ασκούν τη διοίκηση των εταιρειών. Οι εταιρείες της κατηγορίας αυτής, εισερχόμενες στο Χρηματιστήριο με έκδοση και διάθεση ενός αριθμού μετοχών ανερχόμενου στο 25% των υπαρχουσών, εξασφαλίζουν την απόκτηση ενός άτοκου κεφαλαίου, διευρύνοντας όμως το δικαίωμα συμμετοχής στα κέρδη τους στους νέους μετόχους. Η αύξηση αυτή του μετοχικού κεφαλαίου δεν συνδέεται κατ' ανάγκη με κάποια μεταβολή της διοικητικής δομής των εταιρειών, αφού εξακολουθεί να τις διοικεί η ίδια συγκεκριμένη κυρίαρχη ομάδα, κατέχοντας πλέον το 80% του αυξημένου μετοχικού κεφαλαίου, εφόσον βέβαια το επιθυμεί, ανεπηρέαστη γενικά από τις, μικρής σχετικά έκτασης, μετακινήσεις και αλλαγές μετόχων περιθωριακού χαρακτήρα.

Αντίθετα, στην περίπτωση των λαϊκών εταιρειών, η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο, η οποία συνοδεύεται από τροποποίηση του καταστατικού για άρση των ποσοτικών περιορισμών όσον αφορά την απόκτηση μετοχών, το δικαίωμα άσκησης ψήφων με εξουσιοδοτήσεις και την εθνικότητα των μετόχων, παρέχει την δυνατότητα ελέγχου τους από ορισμένα πρόσωπα, με την απόκτηση από αυτά ενός αυξημένου ποσοστού μετοχών και με ευρεία χρησιμοποίηση εξουσιοδοτήσεων άλλων μετόχων, δεδομένης της προϋπάρχουσας μεγάλης κατάτμησης του μετοχικού κεφαλαίου. Κατά συνέπεια, οι όροι εισόδου των λαϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο ανοίγουν το δρόμο για την απώλεια του λαϊκού τους

χαρακτήρα και την κατάληξη τους σε συνήθεις ανώνυμες εταιρείες με κυριαρχία ενός ή ολίγων μετόχων, χωρίς να απαιτείται η διάθεση υπέρογκων κεφαλαίων που θα απαιτούσε η εξαγορά του 51% των μετοχών τους.

Βέβαια, μια λαϊκή εταιρεία, όπως εξάλλου και κάθε εταιρεία, μπορεί να εισέλθει στο Χρηματιστήριο χωρίς να απωλέσει τα βασικά της γνωρίσματα, εφόσον διαθέσει προνομιούχες μετοχές χωρίς δικαίωμα ψήφου, που μόνον αυτές θα εισαχθούν και θα είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο Χρηματιστήριο. Επιπλέον, όπως ήδη σημειώσαμε, η έκδοση προνομιούχων μετοχών αποτελεί ουσιαστικά για την επιχείρηση μορφή χρηματοδότησης με δανεισμό και μάλιστα με υψηλότερο κατά κανόνα επιτόκιο, ώστε να αποζημιώνονται οι κάτοχοι τους για τον περιορισμένο κίνδυνο που αναλαμβάνουν. Και για την ίδια, λοιπόν, την εταιρεία, η μορφή αυτή χρηματοδότησης των επενδυτικών της δραστηριοτήτων είναι σχετικά δαπανηρή.

Έτσι, λοιπόν, και οι κερδοφόρες λαϊκές εταιρείες αρχίζουν να αντιμετωπίζουν σοβαρά ζητήματα χρηματοδότησης των επενδύσεων τους. Δεδομένης της αδυναμίας ή της κόπωσης του τοπικού πληθυσμού να εισφέρει τα αναγκαία επενδυτικά κεφάλαια και του υψηλού κόστους του δανεισμού, οι λαϊκές εταιρείες αναγκάζονται σταδιακά να καταφύγουν στο Χρηματιστήριο, εγκαταλείποντας τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους εξαιτίας των όρων που θέτονται για την είσοδο τους. Ήδη η Δ.Α.Ν.Ε. και η Ν.Ε.Λ. έχουν εισέλθει στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και άντλησαν τα ζητηθέντα κεφάλαια για προγραμματιζόμενες ή εν εξελίξει επενδύσεις σε πλοία, με την έκδοση και διάθεση κοινών ονομαστικών μετοχών σε ύψος 25% των προϋπαρχουσών.

Τα κυρία επιχειρήματα που ώθησαν τις δύο αυτές εταιρείες να προσφύγουν στο Χρηματιστήριο ήταν, πρώτον, η κόπωση των μετόχων ή η αδυναμία τους να εισφέρουν τα αναγκαία μεγάλα επενδυτικά κεφάλαια, δεύτερον, η απόκτηση της δυνατότητας διαπραγμάτευσης των μετοχών μέσω του Χρηματιστηρίου, που δεν υπάρχει με ευχέρεια στη στενή περιφέρεια τους, γεγονός που δημιουργεί δυσχέρειες σε εκείνους τους μετόχους που έχουν ανάγκη να διαθέσουν μετοχές για την κάλυψη αναγκών τους. Άμεση συνέπεια του τελευταίου είναι η διατήρηση της τιμής των μετοχών κάτω του επιπέδου που συγχωρεί η περιουσιακή συγκρότηση και η μερισματική απόδοση των μετοχών των εταιρειών.

Με την είσοδο, λοιπόν, στο Χρηματιστήριο πιστεύεται ότι οι τιμές των μετοχών θα διαμορφωθούν τελικά σε επίπεδα πλησιέστερα προς τα «πραγματικά» τους. Αυτό βέβαια δεν αποκλείει, αρχικά τουλάχιστον, την κάμψη των τιμών των μετοχών, εξαιτίας των τάσεων πώλησης των μετοχών από μέρους ορισμένων μετόχων. Σημειώνεται ότι και στις δύο εταιρείες που εισήλθαν στο Χρηματιστήριο έχει παρουσιαστεί το φαινόμενο αυτό. Ενώ η τιμή έκδοσης των μετοχών τους υπήρξε κατά κανόνα ικανοποιητική, υπό την επίδραση τάσεων διάθεσης μετοχών, οι τιμές των μετοχών τους σημείωσαν κατόπιν σημαντική κάμψη, μέχρι και 30%, έστω και προσωρινά ενδεχομένως. Οι υπόλοιπες εταιρείες, παρά τις μεγάλες τους ανάγκες σε επενδυτικά κεφάλαια, διστάζουν να προχωρήσουν στη λύση του Χρηματιστηρίου, εξαιτίας των όρων που θέτει, οι οποίοι, όπως σημειώσαμε, μεταβάλλουν το λαϊκό χαρακτήρα των εταιρειών. Στην περίπτωση των λαϊκών εταιρειών φαίνεται ότι το Χρηματιστήριο, αντί να γίνεται όργανο διασποράς των μετοχών, καθίσταται μέσο συγκέντρωσης τους σε λιγότερα άτομα, τα οποία μπορούν και να κυριαρχήσουν στην εταιρεία.

Καταλήγουμε, λοιπόν, στο συμπέρασμα ότι η ανάγκη για συνεχή εξεύρεση επενδυτικών κεφαλαίων στην οποία οδηγεί η ανάπτυξη των λαϊκών εταιρειών και η οποία συχνά επιβάλλεται προκειμένου οι εταιρείες αυτές να παραμείνουν στην αγορά απειλεί σοβαρά το χαρακτήρα τους στρέφοντας τι; στο Χρηματιστήριο. Οι λαϊκές εταιρείες κινδυνεύουν να γίνουν απλά ανώνυμες εταιρείες. Τα προβλήματα χρηματοδότησης των επενδύσεων τους που αντιμετωπίζουν σήμερα οι λαϊκές εταιρείες, θα μεταφερθούν σταδιακά και στους άλλους φορείς κοινωνικής οικονομίας, εφόσον ο τοπικός πληθυσμός δεν θα είναι σε θέση ή δεν πείθεται να καλύψει όλες τις ανάγκες τους σε επενδυτικά κεφάλαια.

Πάντως εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι κατά τις Γενικές Συνελεύσεις των μετόχων των εταιρειών Α.Ν.Ε.Κ. και Μινωικές Γραμμές το καλοκαίρι του 1996. ψηφίστηκαν αυξήσεις των μετοχικών τους κεφαλαίων συνολικού ύψους περίπου 10 δισεκατομμυρίων δραχμών, τα οποία και καλύφθηκαν πλήρως στις νόμιμες προθεσμίες, ως εξής: Μινωικές Γραμμές 5.336.400.000 δραχμές και Α.Ν.Ε.Κ. 4.632.751.500 δραχμές. Με αυτήν τη συμμετοχή των μετόχου υποβοηθήθηκαν σημαντικά οι νέες επενδύσεις των εταιρειών και συγκεκριμένα η κατασκευή ενός ταχύπλου μεγάλου πλοίου των Μινωικών Γραμμών, του «Ίκαρος», και η αγορά

και μετασκευή δυο μεγάλων και ικανής ταχύτητας πλοίων της Α.Ν.Ε.Κ., του «Κρήτη Ι» και του «Κρήτη ΙΙ».

Μια δυνατότητα αντιμετώπισης του προβλήματος της χρηματοδότησης των λαϊκών εταιρειών δια της εισόδου τους στο Χρηματιστήριο, χωρίς παράλληλα να αλλοιώνεται ο λαϊκός τους χαρακτήρας, είναι με την έκδοση «πιστοποιητικών συμμετοχής». Οι κάτοχοι των πιστοποιητικών συμμετοχής θα έχουν όλα τα δικαιώματα των μετόχων των λαϊκών εταιρειών στα κέρδη και την περιουσία των λαϊκών εταιρειών, με μοναδική εξαίρεση το ότι δεν θα έχουν δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνέλευση. Τα πιστοποιητικά συμμετοχής θα έχουν το ίδιο ποσοστό απόδοσης επί της ονομαστικής τους αξίας όπως και οι μετοχές. Θα μπορούσαν, λοιπόν, οι κάτοχοι των πιστοποιητικών συμμετοχής να θεωρηθούν ως «σιωπηλοί μέτοχοι», οι οποίοι δεν θα μπορούν να μεταβάλουν τον χαρακτήρα της λαϊκής εταιρείας.

Επιπλέον, όσον αφορά τα πιστοποιητικά συμμετοχής, δεν θα υπάρχουν ανώτατα όρια απόκτησης τους ανά φυσικό ή νομικό πρόσωπο, καθώς και περιορισμοί όσον αφορά την εθνικότητα των κατόχων τους. Έτσι, η είσοδος τους στο Χρηματιστήριο δεν θα δημιουργεί προβλήματα. Από πλευράς δικαιωμάτων όσον αφορά τις σχέσεις μεταξύ εταιρείας και κατόχων των τίτλων αυτών, θα είναι ίδια με εκείνα των μετόχων χωρίς ψήφο. Εφόσον όμως εισαχθεί ο θεσμός των πιστοποιητικών συμμετοχής, ειδικά για τις εταιρείες λαϊκής βάσης, θα μπορούσαν να συνδεθούν με ορισμένα φορολογικά και άλλα κίνητρα, τα οποία θα καθιστούσαν τους τίτλους αυτούς ελκυστικούς. Επίσης, οι κάτοχοι αυτών των πιστοποιητικών συμμετοχής θα μπορούν να απολαμβάνουν συγκεκριμένων πλεονεκτημάτων που θα αποφασίζονται κατά την έκδοση των τίτλων αυτών ή που θα προβλέπονται από τα καταστατικά των εταιρειών.

7. ΟΙ ΕΥΡΥΤΕΡΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΑΪΚΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Γενικότερα πρέπει να σημειωθεί το ακόλουθο συνολικό στοιχείο ανάπτυξης των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ο στόχος των λαϊκών αυτών εταιρειών καλύπτει αριθμητικά το ένα τρίτο του ακτοπλοϊκού στόλου της χώρας και σε δυναμικά πλοίων περίπου το 60% αυτού του στόλου. Το γεγονός αυτό

αποκαλύπτει την έκταση της συμβολής των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών στον τομέα της ακτοπλοΐας.

Η λειτουργία των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιριών είναι συνδεδεμένη με ορισμένες θετικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες, όχι μόνο για τους καταναλωτές των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά και για την οικονομία των νησιών και το κοινωνικό σύνολο γενικότερα. Οι επιπτώσεις αυτές αποτελούν μια πολύ σημαντική πλευρά του θεσμού των λαϊκών εταιριών και κυρίως οι εξής:

- **Δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης.** Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες δημιουργούν ευκαιρίες απασχόλησης τόσο άμεσα όσο και έμμεσα. Άμεσα δημιουργούνται ευκαιρίες απασχόλησης με τη ναυτολόγηση των πληρωμάτων και την πρόσληψη του προσωπικού διοίκησης και πρακτόρευσης. Το σύνολο των απασχολούμενων στις τέσσερις μεγαλύτερες λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες που λειτουργούσαν κατά την περίοδο 1979-1994 αυξήθηκε από 1.115 άτομα το 1979 σε 3.314 άτομα το 1994.

Κατά την περίοδο 1979-1994, οι εταιρείες αυτές παρουσίασαν πολύ υψηλούς ρυθμούς αύξησης του προσωπικού τους, το οποίο περίπου κατά το 60% είναι πληρώματα πλοίων. Οι ετήσιοι ρυθμοί αύξησης της απασχόλησης στις εταιρείες αυτές κατά την πιο πάνω περίοδο έφταναν κατά μέσον όρο το 7.5%. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του προσωπικού διοίκησης καθώς και μέρος των πληρωμάτων που ποικίλλει από εταιρεία σε εταιρεία είναι κάτοικοι των νησιών.

Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες συμβάλλουν έμμεσα στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης εξαιτίας των προσφερομένων από αυτές υπηρεσιών, δεδομένου ότι το πλοίο είναι γενικά σημαντικό μέσο μεταφοράς τουριστών στα περισσότερα νησιά και το μοναδικό σε εκείνα που δεν διαθέτουν αεροπορική σύνδεση με την υπόλοιπη χώρα. Πέρα από την αύξηση της απασχόλησης στον τομέα του τουρισμού δημιουργούνται ευκαιρίες απασχόλησης και σε άλλους τομείς ιδιαίτερα στο γεωργικό τομέα τα προϊόντα του οποίου μπορούν εύκολα να φτάσουν σήμερα στις αγορές του εσωτερικού και του εξωτερικού. Κατά συνέπεια, η αύξηση της ποσότητας και η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς αυξάνει σημαντικά τις δυνατότητες απασχόλησης των κατοίκων των νησιών περιορίζοντας την ανεργία και το κίνητρο για εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση. Σημαντική είναι επίσης η συμβολή των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιριών στον τομέα της απασχόλησης στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της χώρας για ολοκλήρωση της ναυπήγησης και μετασκευές των 30 και πλέον πλοίων τους για κατασκευές νέων χώρων ενδιαιτήσεων και άλλες βελτιώσεις και συντηρήσεις.

- **Δημιουργία ευκαιριών επένδυσης.** Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες που το 1971 διέθεταν μόλις 93 εκατ. δρχ. ως ίδια κεφάλαια, το 1980 διέθεταν 2.162,9 εκατ. δρχ., ενώ το 1994 εκτιμάται ότι διέθεταν 45.558,5 εκατ. δρχ..

Το 1995 και μόνο οι πέντε μεγαλύτερες από αυτές, ήτοι η ANEK, οι Μινωικές Γραμμές, η Ν.Ε. Λέσβου, η Δωδεκανησιακή Α.Ν.Ε και η Ρεθυμνιακή Ν.Τ.Α.Ε., διέθεταν ίδια κεφάλαια ύψους 47.813 εκατ. δρχ. Εξάλλου, οι

συνολικές τους επενδύσεις που το 1980 ανέρχονταν σε 4.690 εκατ. δρχ. σε «ιστορικό κόστος», το 1995 έφταναν τα 112.282 εκατ. δρχ. και μόνο όσον αφορά τις πέντε μεγαλύτερες από αυτές. Η συμβολή των λαϊκών εταιρειών στη δημιουργία ευκαιριών επένδυσης γίνεται μεγαλύτερη, αν ληφθεί υπόψη

ότι τα περισσότερα κεφάλαια τους προέρχονται από μικρούς και μεσαίους αποταμιευτές, στους οποίους χωρίς τις

εταιρείες αυτές δεν θα δινόταν η δυνατότητα να επενδύσουν τις περιορισμένες τους αποταμιεύσεις σε τοπικές

οικονομικές δραστηριότητες και να συμμετάσχουν έτσι στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου τους. Αυτή είναι μια

ιδιαίτερα σημαντική συμβολή των λαϊκών εταιρειών στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η δημιουργία αυτοχθόνων πυρήνων επιχειρηματικής δραστηριότητας είναι ο καλύτερος

τρόπος περιορισμού της δημογραφικής και οικονομικής αποδυνάμωσης της περιφέρειας και ότι τα κεφάλαια των

λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών προέρχονται κατά ένα ποσοστό πάνω από 90% από ντόπιους αποταμιευτές.

Εξάλλου, πέρα από τις επενδύσεις που αναλαμβάνουν άμεσα οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες η παροχή ταχύτερων

και καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς διευκολύνει την ανάληψη επενδύσεων και σε άλλους

τομείς την οικονομίας και ιδιαίτερα στον τουρισμό και την γεωργία.

7.1. Συμβολή στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των νησιών.*

Στη χώρα μας το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων είναι ιδιαίτερα έντονο. Η έκταση των περιφερειών που βρίσκονται σε δυσμενή οικονομική θέση και το μέγεθος του πληθυσμού που διαμένει σε αυτές είναι τόσο μεγάλα, ώστε η προσπάθεια στήριξης της ανάπτυξης τους με μία συνεχή μεταφορά πόρων από την υπόλοιπη χώρα είναι ανέφικτη. Οι περιφερειακές ανισότητες γίνονται εντονότερες αν δεν εξεταστούν με βάση την έννοια του κατά κεφαλή ακαθάριστου περιφερειακού προϊόντος, αλλά με την ευρύτερη έννοια της οικονομικής κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής και των ευκαιριών για ανάπτυξη της προσωπικότητας. Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι οι ανισότητες αυτές αποτελούν και ευκαιρίες για ανάπτυξη, δεδομένου ότι στη περιφέρεια υπάρχουν σημαντικά αποθέματα ανθρώπινων και φυσικών πόρων που η αποτελεσματική χρησιμοποίησή τους μπορεί να συμβάλλει στην επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης της.

Μια επένδυση για να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει η

* ΚΕΠΕ, Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως 1985, σελ. 13

περιφερειακή ανάπτυξη να είναι δύσκολο να επιτευχθεί χωρίς την συγκεκριμένη επένδυση. Η αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ευνοεί την ανάπτυξη του τουρισμού κυρίως αλλά και της γεωργίας και της βιομηχανίας. Κατά συνέπεια οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες συμβάλλουν άμεσα στην περιφερειακή ανάπτυξη κυρίως διαμέσου της παροχής ταχύτερων, ασφαλέστερων, τακτικότερων, ανετότερων και κανονικότερων υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία συμβάλλει στην ευκολότερη διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων, ήτοι στη δημιουργία μιας πραγματικά ανοικτής οικονομίας, σε αντίθεση με τις σχετικά κλειστές αγορές που ήταν το χαρακτηριστικό πολλών νησιών πριν την ανάπτυξη των εταιρειών αυτών. Μπορεί να υποστηριχτεί ότι η ανάπτυξη των ναυτιλιακών εταιρειών των νησιών αποτέλεσε έργο υποδομής για την ανάπτυξη όλων των κλάδων της οικονομίας τους. Επιπλέον οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και διαμέσου της διανομής κάθε χρόνο στους μετόχους τους αρκετών δισεκατομμυρίων δραχμών ως μερισμάτων τα οποία καταναλώνονται ή επενδύονται κυρίως στην περιφέρεια με τις ανάλογες πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η επιτυχία των λαϊκών ακτοπλοϊκών εταιρειών και η γενικότερη των δυνατοτήτων της συλλογικής οικονομικής δραστηριότητας, ιδιαίτερα μάλιστα η γενικότερη συνειδητοποίηση των επιπτώσεων της στην περιφερειακή κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, αποτέλεσαν τη βάση για την επέκταση του θεσμού των λαϊκών εταιριών και σε άλλους τομείς της οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο νομό Χανίων ακολουθώντας το παράδειγμα της ANEK δημιουργήθηκαν οι εξής εταιρείες για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των επιμέρους διαμερισμάτων του Νομού.

Α) Στην επαρχία Αποκόρωνα ιδρύθηκε και λειτουργεί η εταιρεία αναπτύξεως Αποκόρωνα(ΕΤ. ΑΝ. ΑΠ.) η οποία δραστηριοποιείται στην αξιοποίηση των φυσικών πηγών πλούτου της περιφέρειας Αποκόρωνα, με πρώτη επιχείρηση την εμφιάλωση ολιγομεταλλικών νερών των Λευκών Ορέων από τις πηγές της περιοχής Στύλου.

Β) Στην επαρχία Σελίνου ιδρύθηκε και λειτουργεί η εταιρεία «Σέλινο», η οποία έχει αποκτήσει μεγάλες παραλιακές εκτάσεις στο νοτιοδυτικό άκρο της Κρήτης ενώ παράλληλα έχει ενοικιάσει για πολλά έτη άλλες εκτάσεις στη νήσο Γαύδο(το νοτιότερο νησί της Ευρώπης), την οποία συνδέει με την Κρήτη με πλοιάριο 200

επιβατών, το οποίο απέκτησε και λειτουργεί. Σκοπός της εταιρείας είναι η τουριστική αξιοποίηση των περιοχών.

Γ) Στην επαρχία Κυδωνίας ιδρύθηκε η λαϊκή αναπτυξιακή εταιρεία Ομαλός με πρώτο στόχο την τουριστική

αξιοποίηση του οροπεδίου Ομαλός των Λευκών Ορέων. Το οροπέδιο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί από

αυτό ξεκινά το περίφημο φαράγγι της Σαμαριάς(Εθνικός δρυμός διεθνούς αναγνώρισης, των οποίων διανύουν

κατά έτος εκατοντάδες χιλιάδες ντόπιων και ξένων τουριστών) που εκβάλλει στο Λυβικό Πέλαγος.

Δ) Πρόσφατα ιδρύθηκε άλλη αναπτυξιακή λαϊκή εταιρεία στην επαρχία Κισσάμου, με ανάλογους σκοπούς.

Ιδιαίτερα όσον αφορά τις λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες, μπορεί να υποστηριχτεί η άποψη ότι αποτέλεσαν και

αποτελούν σημαντικούς φορείς ενδογενούς ανάπτυξης, με την έννοια ότι ορισμένα νησιά με δική τους

πρωτοβουλία, ενεργοποίησαν και ενεργοποιούν τους διαθέσιμους πόρους τους(φυσικό και ανθρώπινο κεφάλαιο)

και γενικότερα την ενδογενή δυναμικότητα τους για να επιλύσουν αυτόνομα ορισμένα βασικά προβλήματα των

νησιών που αναφέρονται στις υπηρεσίες ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

7.2 Περιορισμός του έμμεσου κόστους των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

Εκτός από τα στοιχεία εκείνα του κόστους³ της για τα οποία η ακτοπλοϊκή επιχείρηση καταβάλλει κάποιο αντίτιμο ένα μέρος του κόστους για την κοινωνία από την προσφορά των υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς πιθανό να διαχέεται στην κοινωνία, χωρίς η επιχείρηση να καταβάλλει κάποιο αντίτιμο. Το κόστος αυτό καλείται συνήθως «εξωτερικό κόστος» ή «έμμεσο κόστος» ή «αρνητικές διαχύσεις». Τέτοια στοιχεία κόστους είναι η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα ναυτικά ατυχήματα(τραυματισμοί, θάνατοι, ασθένειες), οι ναυταπάτες και η συμφόρηση των θαλάσσιων περιοχών. Οι λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες ως προϊόν συνεργασίας του τοπικού πληθυσμού και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ασφαλή, ταχεία και άνετη μεταφορά προσώπων, οχημάτων και εμπορευμάτων, ανταποκρίνονται κατά κανόνα περισσότερο από τις παραδοσιακές ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις στον περιορισμό του έμμεσου κόστους της ακτοπλοϊκής μεταφοράς.

³ βλέπε κεφ.Δ, σχετικά με κόστος

Η ίδρυση και λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης είναι προϊόν της ενεργοποίησης του τοπικού πληθυσμού. Πρόκειται για μια κίνηση που τιμά ιδιαίτερα την τοπική κοινωνία ,γιατί αποδεικνύεται ότι δεν περιμένει τη λύση όλων των προβλημάτων της από το κράτος και τους ιδιώτες επιχειρηματίες, αλλά μπορεί και παίρνει μόνη της πρωτοβουλίες, να οργανώνεται και να προσφέρει στην επίλυση τους. Αυτή η μεταβολή της συμπεριφοράς κυρίως του λαού των νησιών, είναι κοινωνικοοικονομικά ιδιαίτερα σημαντική, με επωφελείς προεκτάσεις στην ευρύτερη αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

“ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ”

Είναι από πολλών απόψεων εξαιρετικώς ενδιαφέρον το επιχειρούμενον αυτήν την στιγμήν πείραμα εις την Μεγαλόνησον Κρήτην. Όχι μόνον διότι το αντικείμενον του πειράματος αυτό καθ' εαυτό έχει καιρίαν σημασίαν δια την νήσον, αλλά και διότι από την έκβασίν του ενδέχεται να διανοίγουν νέοι δρόμοι εις την αντιμετώπισιν του προβλήματος της περιφερειακής αναπτύξεως της χώρας και ειδικώτερον της χρηματοδοτήσεως των.

Πρόκειται δια την πρωτοβουλίαν η οποία εξεδηλώθη εσχάτως και ευρίσκεται ήδη εν εξελίξει προς μίαν τολμηράν επίλυσιν του θέματος της άρτίας και ασφαλούς συνδέσεως της νήσου με την ηπειρωτικήν Ελλάδα, αλλά και με τα καταναλωτικά κέντρα της Δ. Ευρώπης.

Το ιστορικόν της αναληφθείσης πρωτοβουλίας και η αφετηρία της είναι κατά βάσιν γνωστά: Η πρόσφατος πολύνεκρος τραγωδία της Φαλκονέρας έφερεν εις την επιφάνειαν βασικός αδυναμίας και ελλείψεις του όλου μηχανισμού της δια θαλάσσης επικοινωνίας της νήσου με τον υπόλοιπον κόσμον. Και έθεσεν επί τάπητος με ιδιαίτεραν οξύτητα, τροφοδοτούμενην και από την συναισθηματικήν έκρηξιν που προεκάλεσεν εις την ψυχήν του κρητικού λαού το πολύνεκρον ναυάγιον, το πρόβλημα της αναδιοργανώσεως εξ υπαρχής του όλου συστήματος και των φορέων της επικοινωνίας.

Κεντρικόν σύνθημα της προκληθείσης αντιδράσεως και

της συνακολούθου πρωτοβουλίας ήτο: Να απόκτηση η Κρήτη ιδιόκτητα οχηματαγωγά, νεότευκτα και συγχρονισμένα, τα οποία να πληρούν τας προϋποθέσεις άνετου, αξιοπρεπούς και ασφαλούς διακινήσεως των ταξιδευόντων, καθώς επίσης και των διακινουμένων - ευπαθών κατά το πλείστον - γεωργικών προϊόντων. Προς τον σκοπόν αυτόν απεφασίσθη η συγκρότησις δύο Ναυτικών Εταιρειών, μιας εις τα Χανιά και ετέρας εις Ηράκλειον, δια την εξυπηρέτησιν, προφανώς, των αναγκών των Νομών Χανίων και Ρεθύμνου υπό της πρώτης και Ηρακλείου και Λασηθίου υπό της δευτέρας. Βασικός προσανατολισμός αμφοτέρων, η ευρύτερα δυνατή συμμετοχή του Κρητικού πληθυσμού εις το μετοχικόν κεφάλαιον των δύο Εταιρειών, και περαιτέρω εις την διοίκησιν των και τα κέρδη των. Εκ παραλλήλου και εν συνδυασμώ προς το γεγονός ότι εις το μετοχικόν κεφάλαιον πρόκειται να συμμετάσχουν εις σημαντικά ποσοστά αι οργανώσεις της Αυτοδιοικήσεως και των συνεταιρισμένων αγροτών, θα ληφθούν μέτρα ώστε να αποφευχθεί η αλλοίωσις του χαρακτήρος και της συγκροτήσεως των εν λόγω Εταιρειών, αποφευγομένης της υπαγωγής των δια του μηχανισμού της πλειοψηφίας, υπό τον έλεγχον μεμονωμένων ιδιωτών ή και ομάδων ιδιωτικών συμφερόντων.

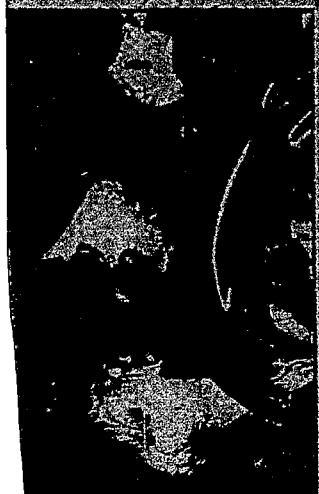
Πέραν της συμβολής των συγκροτουμένων Εταιρειών δια την λύσιν του ακτοπλοϊκού προβλήματος της νήσου, δύο βασικά χαρακτηριστικά της λύσεως αυτής αξίζει να υπογραμμισθούν και να χαιρετισθούν: Πρώτον, ότι μέσω

αυτών είναι όντως λίαν πιθανόν ότι θα κινητοποιηθή και θα γονιμοποιηθή δια το κοινόν συμφέρον η αδρανούσα τοπική αποταμίευσις, ιδία των μικρών αποταμιευτών, διανοιγομένου ούτω του δρόμου προς δημιουργίαν τοπικής κεφαλαιαγοράς. Και δεύτερον, ότι δι' αυτών εισάγεται ουσιαστικώς ο θεσμός της λαϊκής συμμετοχής ως κίνητρον αποταμιεύσεως και παραγωγικής επενδύσεως. Η βασίμως ελπιζομένη επιτυχία της αναλαμβανομένης πρωτοβουλίας πιθανώς θα παράσχη την κλείδα δια την ταχύτεραν, ορθολογικαπέρεν και αποδοτικωτέραν εκτέλεσιν και αξιοποίησιν τοπικών προγραμμάτων αναπτύξεως, ιδία εις τον τομέα του τουρισμού, αλλ' επίσης και εις άλλους τομείς δραστηριότητος. Θεμελιώδης προϋπόθεσις της επιτυχούς εκβασεώς της είναι η εξ υπαρχής ορθή και ρεαλιστική τοποθέτησις του πρώτου πειράματος. Και εντός των πλαισίων αυτών ίσως θα ήτο αναγκαίον να εξετασθή από τούδε, μήπως θα ήτο προτιμότερα η ενοποίησης των δύο μονάδων εις ένα ενιαίον φορέα. Υπέρ της απόψεως αυτής συνηγορούν, κατ' αρχήν τουλάχιστον, όχι μόνον η εμπειρία του συγκρητισμού αλλά και καθαρώς οικονομικά κριτήρια.

ΕΜΜ. ΡΟΥΚΟΥΝΑΚΗΣ

ΤΟ ΒΗΜΑ 2,2,1967

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ



ΤΟ ΠΑΛΙ ΑΕΝ ΗΘΕΛΕ ΑΝΤΙ ΤΑ ΧΑ



ΚΑΙ Ο ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΟΥΚ ΕΠΙΣΤΕΥΕΙ
ΚΑΚΗ ΠΟΡΕΥΕΤΑΙ - ΑΚΑΤΑΛΑΛΗΣ ΠΛΗΡΗΣ

ΕΒΑΧΙΣΤΟΙ ΔΙΑΣΤΡΟΦΕΣ ΠΟΛΥ ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Η ΕΚΟΤΡΑΤΙΑ ΟΥΚ ΕΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΔΕΛΤΑ ΜΟΝΟ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΕ ΑΠΟΡΡΗΤΟ

ΤΑ ΝΕΑ

ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ

ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ
ΕΚΚΛΗΡΟΥΣ



Ο Πρόεδρος του ΣΔΟΕ Ιωάννης Τζαμαριουδάκης ενώ εισηγείται την πρόταση της σύστασης της ANEK στη συγκέντρωση της 21.12.1966.

Στο ένθετο ο Κωνσταντίνος Αρχοντάκης που συνέλαβε την ιδέα της πρότασης.

Στις τιμητικές θέσεις του Προεδρείου (από αριστερά προς τα δεξιά):

Ο Μητροπολίτης Κισάμου και Σελίνου Ειρηναίος Γαλανάκης, ο Δήμαρχος Χανίων στρατηγός Στέφανος Λεκαννίδης και ο Μητροπολίτης Κυδωνίας και Αποκορώνου Νικηφόρος Συντζανάκης.

Διακρίνονται επίσης οι Σ. Χριστοφάκης και Σ. Κυριακάκης Πρόεδροι της Ομοσπονδίας Βιοτεχνών και Εργατικού Κέντρου Ρεθύμνου αντίστοιχα.

(Η ομιλία του εισηγητή και οι τοποθετήσεις των συγκεντρωθέντων μαγνητοφωνήθηκαν και αντίγραφο της μαγνητοταινίας παραδόθηκε, μαζί με το λοιπό ιστορικό υλικό, στην ANEK).

ΚΡΗΤΙΚΕ,

Τὰ χρήματα φυλαγμένα στο σπίτι, δὲν
ὠφελοῦν οὔτε ἐσένα οὔτε τὸ σύγολο.

Γράψου μέτοχος στὴν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Ἔ τ σ ι

Κί' ἡ ἀξία τῶν χρημάτων σου θ' αὐξάνη.
Ἡ ἐξασφάλισις τῶν κεφαλαίων ὑπάρχει
ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ ἐκ τῆς συμμετο-
χῆς εἰς τὸ συμβούλιον προσώπων γενί-
κῆς ἐμπιστοσύνης.

Θά ἔχῃς εἰσόδημα πολὺ καλὸ, καὶ θά
εἶσαι περήφανος γιατί θά ἔχῃς συμ-
βάλλει στή ΣΩΣΤΗ λύση ἐνὸς μεγάλου
Κρητικῆς προβλήματος.

Ἐγγραφές σ' ὅλες τίς Τράπεζες

ΑΞΙΑ ΚΑΘΕ ΜΕΤΟΧΗΣ ΔΡΧ. 1.000

Μὲ ἄμεσο πληρωμὴ τῶν 500 δραχ.

ΚΡΗΤΕΣ,

- Για να προστατέψουμε τη ζωή μας
- Για να αποκατασταθεί εμπιστοσύνη στις θαλάσσιες μεταφορές
- Για να μην έχει αγωνία το ταξείδι
- Για να εξακολουθήσουν να μας επισκέπτονται οι συγγενείς μας και οι Έλληνες και οι ξένοι τουρίστες

ΠΡΕΠΕΙ

Ν' αποκτήσει η ΚΡΗΤΗ το δικό της ασφαλές όχηματαγωγό με τις δικές της οικονομίες.

ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΜΕΤΟΧΟΙ ΣΤΗΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

- Είναι δέλημα θεού
 - Είναι πόδος του Κρητικού Λαού
 - Το ζητούν οι ψυχές των
αδικοπνιγμένων μας !
- Ἡ Κρήτη ν' ἀποκτήσῃ δικά
της ἀσφαλή ἀπὸ κατασκευ-
ῆς **ΦΕΡΡΥ - ΜΠΩΤ**

Ἐγγραφήτε μέτοχοι στήν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Ἀξία κάθε μετοχῆς Δραχ. 1.000

Πληρωμή με τήν ἐγγράφῃ τοῦ μι-
σοῦ ποσοῦ

Ἐγγραφές σ' ὅλες τίς Τράπεζες

ΚΡΗΤΕΣ,

Μόλις άρχισε ν' αναπτύσσεται ο Τουρισμός στην Κρήτη κτυπήθηκε βαρεια από τó
ΝΑΥΑΓΙΟ,

"Ας τόν άποκαταστήσουμε με κοινή προσπάθεια όλοι μαζί, αποκτώντας καινούργια ασφαλή όχηματαγωγά και τοποθετώντας άριστα τά λεφτά μας.

**ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΜΕΤΟΧΟΙ ΣΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ**

Έγγραφές σ' όλες τις Τράπεζες

Άξια Μετοχής 1.000 δραχμές

Καταβολή με την έγγραφη του
μισού ποσού.

ΚΡΗΤΕΣ,

"Αν δέν μάς ξύπνησε τὸ
τρομερὸ τράνταγμα τοῦ
τραγικοῦ Ναυάγιου τότε τί
μπορεῖ νά μάς ξυπνήσῃ;

"Ας λύσουμε Κρητικὰ τὸ πρόβλημα

Γραφτῆτε τώρα μέτοχοι στήν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Ἐγγραφές σ' ὅλες τίς τράπεζες

Ἄξια Μετοχῆς 1.000 δραχμές

Καταβολή με τὴν ἐγγραφή τοῦ

μισοῦ ποσοῦ.

Είναι θέμα ζωής για την ΚΡΗΤΗ,
γ' αποκατασταθῆ τὸ αἶσθημα
ασφαλείας στὶς θαλάσσιες με-
ταφορές τῆς.

Αὐτό μπορεί νὰ γίνῃ μέ καινούρ-
για σκάφη πού δά πληροῦν ὅλους
τοὺς διεθνεῖς ὅρους ασφαλείας.

**Αὐτά τὰ σκάφη πρέπει γ' ἀ-
νήκουγ στὴν ΚΡΗΤΗ καὶ νὰ
δουλεύουν γιὰ τὴν ΚΡΗΤΗ**

Τὰ κέρδη στοὺς Κρήτες

Ἐγγραφῆτε μέτοχοι στὴν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Ἀγρότη, Ἐργάτη, Ἐπιστή-
μονα, Ἐμπορε, Ὑπάλληλε,
Βιοτέχνη, Αὐτοκίνητιστή,
Ἐπαγγελματία, Βιομήχανε,
Συνταξιούχε,

Γιὰ ὅλους εἶναι δέμα ὑψίστης
σημασίας ἡ ἀπόκτησις ἀσφαλούς
ἐκ κατασκευῆς ΦΕΡΡΥ - ΜΠΩΤ, καί
πρέπει νὰ τὸ λύσομε ὅλοι μαζί.
Τὸ κέρδος κάδε μετόχου δὰ εἶ-
ναι μεγάλο καὶ σίγουρο.

ΕΓΓΡΑΦΗΤΕ ΜΕΤΟΧΟΙ ΣΤΗΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Κάδε Μετοχή ἀξίζει 1.000 δραχ. καί
μέ τὴν ἐγγράφην πληρώνεται τὸ ἥμισυ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

Έν τῆ 196

Πρὸς τὴν

Ε Ν Τ Α Υ Θ Α

Κύριοι,

Παρακαλούμεν ὅπως δεχθῆτε κατάθεσιν Δραχμῶν
ἐπ' ὀνόματι τῆς Προσωρινῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Ἴδρυσιν Ἀνωνύμου Ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΡΗΤΗΣ, Α. Ε.» ὑπὸ τοὺς ἀκολουθοῦσας ὁρους :

1) Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀποτελεῖ προεγγραφὴν συμμετόχῃς μου εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς ὑπὸ Ἴδρυσιν Ἀνωνύμου Ἐταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΡΗΤΗΣ» Α. Ε. καὶ καλύπτει τὸ ἡμισυ τῆς ἀξίας μετοχῶν αὐτῆς, ὀνομαστικῆς ἀξίας 1.000.- Δρχ. ἐκάστης. τὰς ὁποίας ἐπιθυμῶ ν' ἀποκτήσω, καὶ ἀναλαμβάνω ἔναντι τῆς συσταθησομένης Ἐταιρίας τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως, καλοῦμενός ἐντός τοῦ ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ τῆς προβλεπομένου χρόνου, καταθέσω καὶ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ἀξίας τῶν συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 12 τοῦ Νόμου 2190)1920. Τὸ ποσὸν τοῦτο θέλει περιέλθῃ εἰς τὴν ἔταιρίαν ταύτην. αὐτομάτως, εὐθύς ὡς αὕτη νομίμως συσταθῆ, διδομένης ὑπὸ τοῦδε ἀνεκκλήτου ἐντολῆς πρὸς τὴν Τράπεζαν ὅπως τὸ ποσὸν τοῦτο μεταφέρῃ εἰς πίστωσιν λογαριασμοῦ ἐπ' ὀνόματι τῆς ἱδρυθησομένης κατὰ τὰ ἄνω ἔταιρίας ἄνευ ἐτέρας συμπράξεως ἢ συναινέσεώς μου.

2) Τὸ κατατιθεμένον ὡς ἄνω ποσὸν κλέον τῶν τόκων αὐτοῦ καὶ μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ ὡς ἐν τῇ ὑπ' ἀριθ. 3 παραγράφῳ τοῦ παρόντος ἀναφερομένου ποσοστοῦ ἀποδέχομαι, ὅτι δὲν θά δικαιούμαι ν' ἀναλάβω πρὸς τῆς παρελεύσεως ἐξ (6) μηνῶν ἀπὸ σήμερον καὶ ἐφ' ὅσον βεβαίως ἐντός τοῦ χρονικοῦ τούτου διαστήματος δὲν θά ἔχῃ ἐν τῷ μεταξύ νομίμως συσταθῆ ἢ κατὰ τὰ ἄνω ἀνώνυμο ἔταιρία. Καὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ὅμως ταύτην διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ποσοῦ ὑπὸ τῆς Τραπέζης θ' ἀπαιτῆται ἐγγράφος ἐντολὴ πρὸς τὴν Τράπεζαν τῆς ὑπὲρ ἧς ἡ κατάθεσις Προσωρινῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς.

3) Ἀπὸ τοῦδε δηλῶ ἀνεκκλήτως καὶ ἀνεπιφυλάκτως ὅτι ἐξουσιοδοτῶ τὴν Τράπεζαν, ὅπως ἄνευ οἰασθήποτε ἐτέρας ἐντολῆς ἢ συμπράξεώς μου, ἀποδίδῃ εἰς τὴν ὑπὲρ ἧς ἡ κατάθεσις Προσωρινῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς ποσὸν μέχρι ποσοστοῦ δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (20)ο ἐπὶ τοῦ κατατιθεμένου σήμερον ὡς ἄνω ποσοῦ.

Τὸ ποσὸν τοῦτο θ' ἀποδίδεται εἰς τὴν ὑπὲρ ἧς ἡ κατάθεσις Προσωρινῆς Διοικήσεως Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῇ ἐγγράφῳ πρὸς τὴν Τράπεζαν αἰτήσῃ τῆς, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐξόδων ἱδρύσεως τῆς ἄνω ἔταιρίας, διὰ τὸν ἔλεγχον ἢ παρακολούθησιν τῶν ὁποίων ἐξόδων ὡς εὐνόητον, οὐδεμίαν ὀθηνδῆποτε εὐθύνην φέρει ἡ Τράπεζα.

Ἡ οὐδεμίαν φέρει εὐθύνην διὰ τὸ κῦρος ἢ τὴν γνησιότητα τῶν παραδιδόμενων αὐτῇ ἐγγράφων κατὰ τὴν νομιμοποίησιν πρὸς ἀπόδοσιν τῆς καταθέσεως.

Μεθ' ὑπολήψεως

Ὁ Αἰτῶν καὶ Δηλῶν

Αἴτηση - Δήλωση ἐγγραφῆς.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΡΗΤΗΣ
(Ανώνυμος Εταιρεία υπό Ίδρυσιν)

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ Νο.6

Εν Χανίοις σήμερον τήν 8ην Μαρτίου 1967 ήμέραν Τετάρτην καί ώραν 6.μ.μ. ή Προσωρινή Επιτροπή Ίδρύσεως τής "ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ" συνελθοῦσα εἰς συνεδρίασιν εἰς τά ἐπί τής ὁδοῦ Καραϊσκάκη 46 Γραφεῖα αὐτῆς, παρόντων τῶν Σεβασμιωτάτου Μητροπολίτου Κισάμου καί Σελίνου κ.Εἰρηναίου, τοῦ Δημάρχου Χανίων κ. Στεφ. Λεκανίδη καί τῶν κ.κ.Μιχ.Κοκολινάκη, Νικόστρ.Βαρδάκη, Ἰωάννου Τζαμαριουδάκη,Κων/νου Ἀρχοντάκη, Νικήτα Γαλάνη, Ἰωάννου Σηφοδασκαλάκη, Κρίτωνος Μαραθάκη, Ἰωάννου Καραγιαννάκη, Νικολάου Τσαπίκη, Δημητρίου Μυλωνογιάννη, συνεζήτησεν ἐπί θεμάτων τής ἀρμοδιότητός της καί ἀπεφίσειεν:

.....
.....
4)ὅπως ή ἐκ τῶν Σεβασμιωτάτου Μητροπολίτου Εἰρηναίου, Δημάρχου Χανίων κ.Στεφ. Λεκανίδη καί τοῦ Προέδρου τοῦ Σ.Δ.Ο.Ε. Χανίων κ. Ἰωάννου Τζαμαριουδάκη ευσταθεῖσα, κατά τήν συνεδρίασιν τής 27.12.55, Διαχειριστική Επιτροπή ἀνάληψη ἐκ τῶν εἰς τήν Ἑθνικήν Τράπεζαν τής Ἑλλάδος κατατεθειμένων ποσῶν ἐκ προεγγραφῆς ἐπ'ὀνόματι τής ὑπό Ίδρυσιν Ναυτικῆς Ἐταιρείας Κρήτης τό ποσόν τῶν 10.000.- πρὸς ἀντιμετώπισιν τρεχουσῶν δαπανῶν ἰδρύσεως.-

Ἐφ'ὧ συνετάγη τό παρόν ὑπογραφομένον ὡς ἔπεται:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ	Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ	ΤΑ ΚΕΣΑΗ
Ο Κισάμου & Σελίνου		
ΕΙΡΗΝΑΙΟΣ	Ι. ΤΖΑΜΑΡΙΟΥΔΑΚΗΣ	Δήμαρχος Χανίων κ.Στεφ.Λεκανίδης Μιχ.Κοκολινάκης, Νικόστρ.Βαρδάκης Κων. Ἀρχοντάκης, Νικήτας Γαλάνης, Ι. Σηφοδασκαλάκης, Κρίτων Μαραθάκης, Ι.Καραγιαννάκης, Νικολ.Τσαπίκης, Δημητρ.Μυλωνογιάννης.-

Διά τήν ἀκρίβειαν τοῦ ἀποσπάσματος

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Στεφ. Λεκανίδης
Ο ΚΙΣΑΜΟΥ & ΣΕΛΙΝΟΥ ΕΙΡΗΝΑΙΟΣ

Απόφαση της επιτροπής για ανάληψη χρημάτων.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΡΗΤΗΣ
('Ανώνυμος 'Εταιρεία υπό 'Ιδρυσιν)

Προς τὰς Τράπεζας ΚΥ

Ἐν Χανίοις τῇ 28ῃ Δεκεμβρίου 1966

ΠΡΟΣ ΤΙΝ

Κύρια Διευθυντά,

Γνωρίζομεν ἡμῖν εὐχαρίστως τὴν ἀπόφασιν τῆς προσηρηνῆς Ἐπιτροπῆς ἣτις ἐξελέγη κατὰ τὴν σύσκεψιν ἐν τῇ αἴθρῳ τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Χανίων ἑκπροσώπων Ἐκκλησίας, Δήμων καὶ Ὁργανώσεων τῶν Νομῶν Χανίων καὶ Γεθύμνης τῆς 21ης Δεκεμβρίου 1966, διὰ τὴν προώθησιν τοῦ θέματος τῆς συστάσεως εὐρείας διὰ τὴν ἀπόκτησιν καὶ ὁρομολόγησιν ὀχηματηγικοῦ σκάφους διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν περιοχῶν μας, περὶ προσαλήσεως τοῦ καινοῦ εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς συσταθεσομένης Ἀνώνυμου Ἐταιρείας.

Ἐπίσης γνωρίζομεν τὴν ἀπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς ὅπως αἱ ἐγγραφαὶ γίνονται μέσῳ τῶν Ὑποκαταστημάτων τῶν Τραπεζῶν τῆς περιοχῆς μας καὶ παρακαλοῦμεν διὰ τὸ ἄνοιγμα σχετικοῦ πρὸς τοῦτο λογαριασμοῦ.

Ἐπισυνάπτομεν ἀντίγραφον πρακτικοῦ Συνεδριάσεως τῆς 27.12.1966 καὶ ὑπόδειγμα αἰτήσεως-δηλώσεως ἣτις θὰ ἀπογράφεται ἐν ἑκάστῳ καταθέτου.

Ο ΠΡΟΪΔΡΟΣ

Ο ΕΠΙΜΕΛΕΤΗΣ & ΣΕΒΑΣΤΟΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΟΙ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Ι. ΤΖΑΜΑΡΙΩΤΑΚΗΣ

Επιστολή προς τις τράπεζες για το άνοιγμα λογαριασμού εγγράφων
στο μετοχικό κεφάλαιο της υπο ίδρυση εταιρίας.

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΧΑΝΙΩΝ

Έν Χανίοις τῆ 16ῃ Δεκεμβρίου 1966

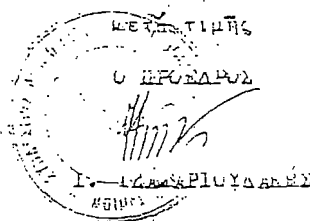
Α.Π. 120

ΠΡΟΣ ΤΟΝ

Διοργανωτ. Φορητῶν Ανταλλάξεων
Χανίων

ἀξιότιε,

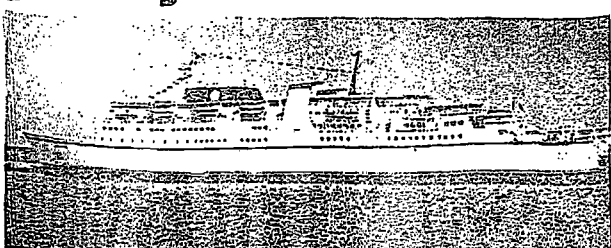
ἔρχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν ὑμᾶς ὅπως παρευρεθῆτε εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ συνδέσμου μας ὑργανουμένην εὐκαιρίαν ἐν τῇ αἰθούσῃ τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Δήμου Χανίων τὴν εἰς τὴν τρέχοντος ἡμέραν τετάρτην καὶ ὥραν 7 π.μ. πρὸς ἀνταλλαγὴν ἀπόψεων καὶ κλητὴν ἐπιφάσεων ἐπὶ τοῦ ἐν τῇ συνημ-
μένῃ διακηρῆσαι κείμενος. -



ΒΑΛΙΑ 21

ΜΙΝΩΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ν.Ε.

Γ Ο Γ "ΑΡΙΑΔΝΗ", Όπλοίαρχος του «Αριάδ



ΕΝΩ ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΦΟΡΤΗΓΟ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΔΩΣΗ ΤΟΥ «ΔΙ

ΥΠΗΡΞΕ ΜΙΑ ΠΟΛΥ ΔΥΣΚΟΛΗ ΑΠΟΣΤ

ΑΠΟ το μεσημέρι της Κυριακής το Κυπριακό φορτηγό «Αριάδνη» βρίσκεται στο λιμάνι της Ηρακλείας, στο όνομα το οποίο οπλοίαρχος του «Αριάδνη» είναι ο πλοίαρχος Κωνσταντίνος Κωνσταντίνου. Ο πλοίαρχος Κωνσταντίνος Κωνσταντίνου είναι οπλοίαρχος της Β.Α. Ηρακλείας.

Το φορτηγό «Αριάδνη» είναι φορτωμένο με ορυκτά και μεταλλικά υλικά από την Ελλάδα για τις Ηρακλείες. Ο πλοίαρχος Κωνσταντίνος Κωνσταντίνου είναι οπλοίαρχος της Β.Α. Ηρακλείας.

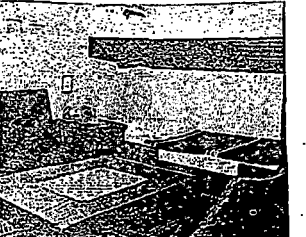
Το φορτηγό «Αριάδνη» είναι φορτωμένο με ορυκτά και μεταλλικά υλικά από την Ελλάδα για τις Ηρακλείες. Ο πλοίαρχος Κωνσταντίνος Κωνσταντίνου είναι οπλοίαρχος της Β.Α. Ηρακλείας.

Οι Μινωτικές Γραμμές

Οι Μινωτικές Γραμμές είναι η καλύτερη επιλογή για ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα.

Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα. Ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ
ΚΑΛΩΣΕΙΣ 100 Α' ΤΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ
ΧΑΡΗΤΙΚΟΤΗΣ : 7.740 κίλων
ΜΗΚΟΣ 120 μ.
ΠΛΑΤΟΣ 21,5
ΒΥΘΟΣΜΑ 5,5
ΜΗΧΑΝΕΣ 4 ΗΡ. 22.320
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΜΙΑΣ 22
ΚΑΙΝΕΣ : 802
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ Ικανότητα επί 300
και αναλ γων φορτηγών αυτ
ΔΙΑΘΕΤΗ πλήρη κλιματισμός
ΠΑΡΟΝ 4.100 περ. ιμμενών



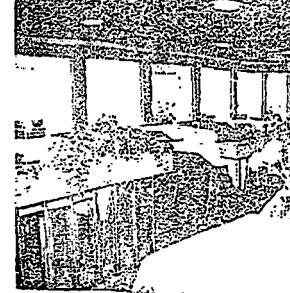
Καμπίνα Α' Θέσους

Η Καμπίνα Α' Θέσους είναι η καλύτερη επιλογή για ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα.

Η Καμπίνα Α' Θέσους είναι η καλύτερη επιλογή για ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα.



Καμπίνα Β' Θέσους



Γρανάζια Α' Θέσους

ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΚΑ
Το «Αριάδον
ΤΟ ΠΡΩΤ' ΣΤΟ
ΕΝΕΚΡΙΘΗ ΧΩΣ Η ΔΙ

Η «Αριάδνη» είναι η καλύτερη επιλογή για ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα.

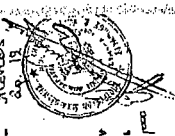
Η «Αριάδνη» είναι η καλύτερη επιλογή για ταξίδια στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Τα πλοία μας είναι ταχύτερα και πιο άνετα από οποιαδήποτε άλλα.

1971-5-21

Αριθμός 32.943

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ...
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ



BILL OF SALE (Body Corporate)

Table with columns for 'Particulars', 'Quantity', 'Value', and 'Total'. Includes a section for 'Particulars' with descriptions of the property being sold.

Bill of Sale (Body Corporate) text, including 'I, the undersigned, do hereby certify...' and 'Witness my hand and seal this... day of... 1971'.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 46.956.000 ΕΛΛ. ΔΡΑΧΜΩΝ

ΜΕ ΟΥΡΥΠΗΡΗ ΠΡΟΦΗΤΕΙΑ
Η Γ. ΣΥΝΕΛΕΞΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ
ΤΩΝ "ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ"

Η ΝΕΑ ΟΥΡΥΠΗΡΗ ΤΗΣ ΟΥΡΥΠΗΣ
ΕΝΕΚΡΙΝΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΜΙΝΩΣ,

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ
ΕΠΙΘΕΤΑ ΤΗΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΝ ΘΕΩΝ ΝΑ ΔΟΥΤΕ...

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ
ΕΠΙΘΕΤΑ ΤΗΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΝ ΘΕΩΝ ΝΑ ΔΟΥΤΕ...

ΕΙΣ ΝΑΥΗΓΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΒΛΕΠΟΥΝΤΑΙ ΟΥΝΤΩΣ
ΟΙ ΜΕΤΟΧΕΣ ΤΟΥ «ΜΙΝΩΣ»

ΘΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΗ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΙΟΥΛΙΟΥ
ΕΠΙΘΕΤΑ ΤΗΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΝ ΘΕΩΝ ΝΑ ΔΟΥΤΕ...

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ
ΕΠΙΘΕΤΑ ΤΗΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΝ ΘΕΩΝ ΝΑ ΔΟΥΤΕ...

ΜΙΝΩΪΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΕΔΡΑ: ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ - ΚΡΗΤΗΣ
ΚΑΤΕΔΕΙΧΘΗ ΤΟ ΗΜΕΡΩΣΙΑ
ΣΒΙΡΑ Γ: 13-8-35

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ ΤΙΤΛΟΣ... ΜΕΤΟΧΩΝ
ΚΑΤΑΒΕΒΛΗΜΕΝΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΜΕΧΡΙ ΗΜΕΡΩΝ
ΑΡ.Α.Κ. 80.000.000

Ο Πρώτος τίτλος αντιπροσωπεύει
την αξία των μετοχών... (1.000)
Το κεφάλαιον της Εταιρείας... (1200)
απομνηνύει (180.000.000) διαιρείται εις εκατόν εξήκοντα
ακόσμητα (180.000) Μετόχους.

ΚΑΤΑΒΕΒΛΗΜΕΝΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΜΕΧΡΙ ΗΜΕΡΩΝ
ΑΡ.Α.Κ. 80.000.000
ΠΑΡΗΡΗ ΤΙΤΛΟΣ ΒΛΕΠΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΘΗ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΔΙ' ΟΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΥΤΟΥΤΟΥ

ΠΑΡΕΛΗΘΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ
ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

ΚΟΙΝΩΣΙΣ
ΟΙ ΚΟΙΝΩΣΙΣ... (1.000)

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις τῆς
Κυριακῆς εἰς τὴν
Ναυτιλιακῆς

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις τῆς
Κυριακῆς εἰς τὴν
Ναυτιλιακῆς

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις τῆς
Κυριακῆς εἰς τὴν
Ναυτιλιακῆς

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις τῆς
Κυριακῆς εἰς τὴν
Ναυτιλιακῆς

Κατὰ τὰς ἀποφάσεις τῆς
Κυριακῆς εἰς τὴν
Ναυτιλιακῆς

Ἡ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
Τῆν ΚΥΡΙΑΚΗΝ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ

**Ἐγένετο ἡ πρώτη γενικὴ
συνέλευσις τῶν μετόχων
τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρείας**

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας



Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

**ΚΑΤΗΡΤΙΣΘΗ ΕΙΣ ΣΩΜΑ
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ**

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

“ΜΙΝΩΪΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ” Α.Ε.
ΑΝΩΝ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

ΕΔΡΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ

Γίνετε καὶ σεῖς φορεῖς τῆς μεγάλης προσπάθειας
γιὰ τὴν οἰκονομικὴ ἀναμόρφωση τοῦ Νοσοῦ μας.
Ὁ πλοῦτος τῶν θαλασσιῶν γραμμῶν μας δικαιο-
ματικά ὑψίκει στὴν Κρήτη μας.

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑΙ ΕΠΙΓΡΑΦΑΙ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΣΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟΠΟΥΣ
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγένετο τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ

Προσκαλεσθῆναι τὸν... (1.000)

Προσκαλεσθῆναι τὸν... (1.000)

Προσκαλεσθῆναι τὸν... (1.000)

Προσκαλεσθῆναι τὸν... (1.000)

Προσκαλεσθῆναι τὸν... (1.000)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ἐγκρίθη τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγκρίθη τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγκρίθη τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγκρίθη τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

Ἐγκρίθη τὸ πρῶτον διοικητικὸν συνέδριον τῆς Ἐταιρείας

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ

PHOTO ARCHIVE

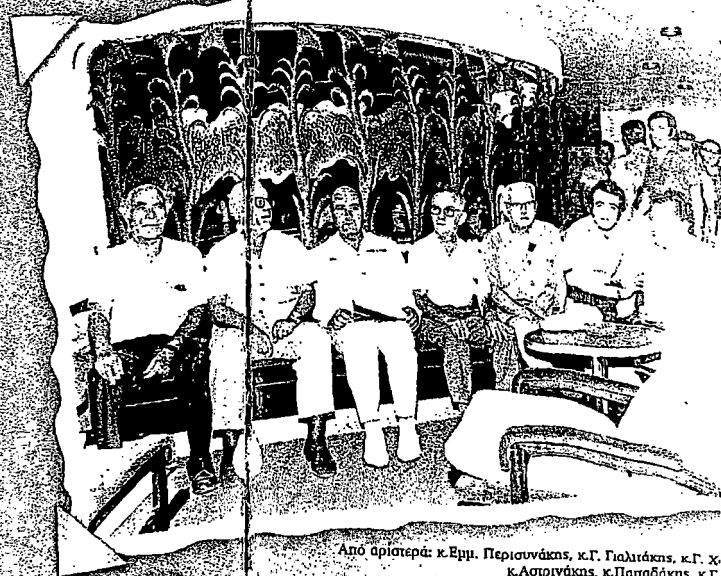
Φωτογραφικά στιγμιότυπα
από την άφιξη του
πρώτου πλοίου των
ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
F/B ΜΙΝΩΣ,
στο λιμάνι του Ηρακλείου.

Photo documents from
the arrival of the first
ship of MINOAN LINES
F/B MINOS,
at Heraklión port.



Από αριστερά: κ.Εμμ. Κουλιανάκης, κ.Γ. Χαλκιαδάκης, κ.Εμμ. Περισσανάκης,
κ. Απέργης, κ.Γ. Γιαλιτάκης, κ.Εμμ. Μυράκης.

From the left: Mr.Emm. Kouliantakis, Mr.G. Chalikiadakis, Mr.Emm. Perissinakis,
Mr.Apergis, Mr.G. Gialitakis, Mr.Emm. Myrakis.

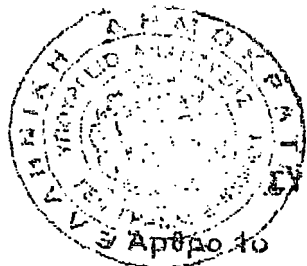


Από αριστερά: κ.Εμμ. Περισσανάκης, κ.Γ. Γιαλιτάκης, κ.Γ. Χ.
κ.Αστρινάκης, κ.Παπαδόκης, κ.Γ.

From the left: Mr.Emm. Perissinakis, Mr.G.Gialitakis, Mr.G. C.
Mr.Astrinakis, Mr.Papadakis, Mr.G.



Από την άφιξη του F/B ΜΙΝΩΣ στο λιμάνι του Ηρακλείου.
From the arrival of F/B MINOS at the port of Heraklion.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΣΥΣΤΑΣΗ - ΕΠΩΝΥΜΙΑ - ΕΔΡΑ - ΣΚΟΠΟΣ - ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Άρθρο 1ο

1. Η επωνυμία της εταιρείας είναι «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ - Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία»
2. Για τις σχέσεις της εταιρείας με την αλλοδαπή η επωνυμία θα αναγράφεται σε πιστή μετάφραση.

Άρθρο 2ο

Σκοπός της εταιρείας είναι :

1. Η αγορά, μίσθωση ή ναυπήγηση πλοίων και η επιχειρηματική τους εκμετάλλευση για τη μεταφορά δια θαλάσσης προσώπων, οχημάτων και τραπεζμάτων, καθώς και η πρακτόρευση πλοίων.
Για την επίτευξη των πιο πάνω σκοπών και αντικειμένων της, η εταιρεία μπορεί να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση ή εταιρεία οποιουδήποτε εταιρικού τύπου υφιστάμενη ή υπό ίδρυση καθώς και κοινοπραξία η οποία να επιδιώκει τον προαναφερόμενο σκοπό.
2. Η συμμετοχή σε άλλες εταιρείες που επιδιώκουν την ίδρυση ή εκμετάλλευση ξενοδοχείων ή άλλης μορφής ξενοδοχειακής επιχείρησης, ή ίδρυση τέτοιων εταιρειών, ή αγορά ή μίσθωση και εκμετάλλευση κάθε είδους γενικά συγκοινωνιακού μέσου θαλάσσιου ή χερσαίου και κάθε εργασία και επιχείρηση ή παροχή υπηρεσιών που έχει σχέση γενικά προς τον τουρισμό ή συνεργασία με άλλες επιχειρήσεις που έχουν τον ίδιο ή σχετικό σκοπό και η αγορά ή μίσθωση αστικών ή αγροτικών κτημάτων για την πραγματοποίησή του παραπάνω σκοπού.
3. Η ίδρυση βιομηχανικών ή εμποροβιομηχανικών επιχειρήσεων που έχουν σκοπό την αξιοποίηση και εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης ή η συμμετοχή σε τέτοιες επιχειρήσεις, όπως και κάθε σχετική αγορά ή μίσθωση ακινήτου, για την πραγματοποίηση του σκοπού αυτού.
4. Η αγορά ακινήτων και η απόκτηση μετοχών άλλων ανωνύμων εταιρειών για τοποθέτηση ή επένδυση των διαθέσιμων κεφαλαίων της εταιρείας ή για την εγκατάσταση γραφείων, πρακτορείων και αιτοθηκών
5. Η ίδρυση και λειτουργία εταιρειών ανταλλακτηρίων συναλλάγματος, παροχής τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης ή συμμετοχή σε προϋπάρχουσες και νεοϊδρυόμενες εταιρείες που επιδιώκουν τους αυτούς σκοπούς.
6. Η συμμετοχή σε οποιαδήποτε επιχείρηση ή εταιρεία οποιουδήποτε εταιρικού τύπου υφιστάμενη ή νεοϊδρυόμενη η οποία να επιδιώκει την παροχή δημοσίων αεροπορικών μεταφορών με την κτήση ή μίσθωση αεροσκαφών.

Άρθρο 3ο

1. Έδρα της εταιρείας είναι ο Δήμος Ηρακλείου Κρήτης.

2. Υποκαταστήματα, πρακτορεία ή γραφεία της εταιρείας μπορούν να ιδρυθούν σε οποιονδήποτε άλλο δήμο ή κοινότητα στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό με απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας, που θα καθορίζει τα καθήκοντα, τις αρμοδιότητες, την έκταση της δικαιοδοσίας και τον τρόπο λειτουργίας τους.

Άρθρο 4α

1. Η διάρκεια της εταιρείας είναι μέχρι την 25η Μαΐου του έτους 2052.
2. Η διάρκεια της εταιρείας μπορεί να παραταθεί ύστερα από τροποποίηση του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Άρθρο 5α

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σε ευρώ εκατόν πενήντα εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες ογδόντα τρεις χιλιάδες πεντακόσια (159.583.500,00), διαιρούμενο σε εβδομήντα εκατομμύρια εννιακόσιες είκοσι έξι χιλιάδες (70.926.000) ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας κάθε μετοχής δύο ευρώ και εκοσι πέντε λεπτών (2,25).

Ήδη με την από 29 Ιουνίου 2003 απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της εταιρείας, το μετοχικό της κεφάλαιο μειώθηκε κατά το ποσό των ευρώ εκατόν είκοσι εννέα εκατομμυρίων επτακοσίων ενενήντα τεσσάρων χιλιάδων πεντακοσίων ογδόντα (129.794.580,00) με μείωση της ονομαστικής αξίας κάθε μετοχής κατά ένα ευρώ και ογδόντα τρία λεπτά (1,83) δια συμψηφισμού συσσωρευμένων ζημιών χρήσεων ποσού ευρώ εκατόν είκοσι εννέα εκατομμυρίων επτακοσίων ενενήντα τεσσάρων χιλιάδων πεντακοσίων ογδόντα (129.794.580,00) και αυξήθηκε κατ' αντίστοιχο της μείωσης ποσό με αύξηση της ονομαστικής αξίας κάθε μετοχής κατά ποσό ένα ευρώ και ογδόντα τρία λεπτά (1,83) με κεφαλαιοποίηση ποσού ευρώ εκατόν είκοσι εννέα εκατομμυρίων επτακοσίων ενενήντα τεσσάρων χιλιάδων πεντακοσίων ογδόντα (129.794.580,00) που προέρχεται από διαφορά εκδόσεως μετοχών υπέρ το άρτιο.

Έτσι το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται σήμερα σε ευρώ εκατόν πενήντα εννέα εκατομμύρια πεντακόσιες ογδόντα τρεις χιλιάδες πεντακόσια (159.583.500,00), διαιρούμενο σε εβδομήντα εκατομμύρια εννιακόσιες είκοσι έξι χιλιάδες (70.926.000) ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας κάθε μιας δύο ευρώ και είκοσι πέντε λεπτών (2,25).

Άρθρο 5β

Η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας πραγματοποιείται μονάχα με τροποποίηση του άρθρου 5 του παρόντος καταστατικού και απαιτείται πάντα απόφαση της Γενικής Συνέλευσης με την εξαιρετική απαρτία των

παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 29 του Κ.Ν. 2190/1920 και πλειοψηφία της παραγράφου 2 του άρθρου 31 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

Άρθρο 7ο

Ο τρόπος έκδοσης των νέων μετοχών και ο τρόπος πληρωμής αυτών καθορίζεται από το όργανο που αποφασίζει την αύξηση δηλαδή τη Γενική Συνέλευση.

Άρθρο 8ο

1. Η απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας για αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου θα πρέπει να αναφέρει το ποσό της αύξησης του Κεφαλαίου, τον τρόπο καλύψεώς του, τον αριθμό και το είδος των μετοχών που θα εκδοθούν, την ονομαστική αξία και την τιμή διαθέσεώς τους, όπως επίσης και την προθεσμία καλύψεώς τους.
2. Σε κάθε περίπτωση αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου που δεν γίνεται με εισφορά σε είδος ή έκδοσης ομολογιών με δικαίωμα μετατροπής τους σε μετοχές, παρέχεται δικαίωμα προτίμησης σε ολόκληρο το νέο κεφάλαιο ή το ομολογιακό δάνειο, υπέρ των κατά την ειτοχή της έκδοσης μετόχων, ανάλογα με τη συμμετοχή τους στο υφιστάμενο μετοχικό κεφάλαιο. Μετά το τέλος της προθεσμίας που όρισε το όργανο της εταιρείας, το οποίο αποφάσισε την αύξηση για την ενάσκηση του δικαιώματος προτίμησης η οποία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μικρότερη από ένα (1) μήνα, οι μετοχές που δεν έχουν αναληφθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, διατίθενται ελεύθερα από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας. Σε περίπτωση κατά την οποία το όργανο της Εταιρείας που αποφάσισε την αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, παρέλειψε να ορίσει την προθεσμία για την άσκηση του δικαιώματος προτίμησης, την προθεσμία αυτή ή τυχόν παραταση αυτής, ορίζει με απόφασή του το Διοικητικό Συμβούλιο μέσα στα προβλεπόμενα από το άρθρο 11 του Κ.Ν. 2190/1920 χρονικά όρια.
3. Για την άσκηση του δικαιώματος προτίμησης των μετόχων στην αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου δημοσιεύεται πρόσκληση στην οποία μνημονεύεται η προθεσμία ασκήσεως στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβέρνησης. Αν οι μετοχές είναι ονομαστικές στο σύνολό τους, η δημοσίευση της προσκλήσεως μπορεί ν' αντικατασταθεί με συστημένη επιστολή στους μετόχους. Η δημοσίευση ή η συστημένη επιστολή της προσκλήσεως και η προθεσμία του δικαιώματος προτίμησης μπορούν να παραλειφθούν, εάν στη Γενική Συνέλευση που αποφάσισε την αύξηση έχουν παρευτεί όλοι οι μέτοχοι που εκπροσωπούν το σύνολο του Μετοχικού Κεφαλαίου και έλαβαν γνώση της προθεσμίας ασκήσεως του δικαιώματος προτίμησης ή δήλωσαν την απόφασή τους για την υπ' αυτών άσκηση ή μη αυτού του δικαιώματος.
4. Καμία αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου δεν μπορεί ν' αποφασιστεί πριν τη δημοσίευση κατά το εδάφιο ε της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του Κ.Ν. 2190/1920 προσκλήσεως για πληρωμή της τελευταίας οφειλόμενης δόσεως εκτός αν πρόκειται για αύξηση επιβαλλόμενη από διάταξη Νόμου.

Κ

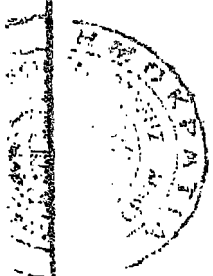
5. Η προθεσμία καταβολής της αύξησεως του Μετοχικού Κεφαλαίου δεν μπορεί να οριστεί μικρότερη του ενός (1) μηνός και μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την ημέρα λήψεως της σχετικής αποφάσεως από το αρμόδιο όργανο της εταιρείας.
Σε περίπτωση που η αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου συνοδεύεται από ανάλογη τροποποίηση του παρόντος άρθρου, η προθεσμία καταβολής της αύξησεως αρχίζει από την ημέρα λήψεως της σχετικής αποφάσεως από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων και μπορεί να παραταθεί με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου για ένα (1) ακόμα μήνα.
6. Για τη μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου αποφασίζει η Γενική Συνέλευση που συγκαλείται προς τούτο κατόπιν προσκλήσεως και η απόφασή της με ποινή ακυρότητας θα πρέπει να ορίζει το σκοπό της μειώσεως και τον τρόπο πραγματοποιήσεώς της. Η απόφαση συνοδεύεται από έκθεση ορκωτού λογιστή, στην οποία βεβαιώνεται η δυνατότητα της εταιρείας να ικανοποιήσει τους δανειστές της, εκτός αν η απόφαση προβλέπει την ταυτόχρονη, τουλάχιστον, ισόποση αύξηση του κεφαλαίου με ολική καταβολή του ποσού αυτής, ή εάν η μείωση του Μετοχικού Κεφαλαίου γίνεται προς συμφητισμό ζημιών ή εάν επιβάλλεται από το Νόμο.
7. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 29 παρ. 3 και 4 και 31 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920, μπορεί να περιοριστεί ή να καταργηθεί το δικαίωμα προτίμησης που προβλέπεται στο άρθρο αυτό.
8. Για να ληφθεί απόφαση για τον περιορισμό ή την κατάργηση του δικαιώματος προτίμησης, το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας έχει υποχρέωση να υποβάλλει στη Γενική Συνέλευση γραπτή έκθεση που θα αναφέρει τους λόγους που επιβάλλουν τον περιορισμό ή την κατάργηση του δικαιώματος αυτού και θα δικαιολογεί την τιμή που προτείνεται για την έκδοση των νέων μετοχών.
9. Η απόφαση αυτή της Γενικής Συνέλευσης υποβάλλεται στις διατυπώσεις δημοσιότητας που προβλέπει το άρθρο 7β του Κ.Ν. 2190/1920.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΜΕΤΟΧΕΣ - ΜΕΤΟΧΟΙ

Άρθρο 9ο

1. Οι μετοχές της εταιρείας είναι ονομαστικές σύμφωνα και προς τους όρους της απόφασης με αριθμό Γ/5164/Φ.954/Ν.1262/82 με την οποία η εταιρεία έχει υπαχθεί στις ευεργετικές διατάξεις του Ν. 1262/82, όπως ισχύει σήμερα.
2. Με τροποποίηση του καταστατικού της εταιρείας η οποία γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 29 παρ. 3 και 31 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920, επιτρέπεται η έκδοση προνομιούχων μετοχών μετά ψήφου και άνευ δικαιώματος ψήφου.
3. Τα προνόμια των προνομιούχων μετοχών μετά ψήφου και άνευ δικαιώματος ψήφου είναι τα ίδια και συνίστανται :
α) στην απόληξη προ των κοινών μετοχών, πρώτου μερίσματος β) στην αθροιστική καταβολή στους κυρίους των μετοχών αυτών πρώτου μερίσματος και για παρελθούσες εταιρικές χρήσεις κατά τις οποίες λόγω



ελλείψεως κερδών δεν έγινε σ' αυτούς καταβολή του πρώτου μερίσματος κατά το άρθρο 45 του Κ.Ν. 2190/1920.

4. Οι προνομιούχες μετά ψήφου και άνευ δικαιώματος ψήφου μετοχές μετέχουν στη διανομή συμπληρωματικών μερισμάτων.
5. Κατά τα λοιπά για τις προνομιούχες μετά ψήφου και άνευ δικαιώματος ψήφου μετοχές ισχύουν οι διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920

Άρθρο 10ο

- 1.- Η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται σύμφωνα με το νόμο.
- 2.- Έναντι της εταιρείας θεωρείται μέτοχος ο εγγεγραμμένος στα αρχεία της Α.Ε. «Κεντρικό Αποθετήριο Αξιών Α.Ε.» κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 8β του Κ.Ν. 2190/1920 όπως ισχύει.
- 3.- Η καταχώρηση των σχετικών στοιχείων στα αρχεία της Α.Ε. «Κεντρικό Αποθετήριο Αξιών Α.Ε.» συνεπάγεται, αυτοδικαίως, την αποδοχή του καταστατικού και των τυχόν τροποποιήσεων αυτού, καθώς και των αποφάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου και της Γενικής Συνέλευσης της εταιρείας.
- 4.- Ως χρόνος εκδόσεως των μετοχών θεωρείται ο χρόνος καταχώρισής τους στα αρχεία της Α.Ε. «Κεντρικό Αποθετήριο Αξιών Α.Ε.».

Άρθρο 11ο

Απαγορεύεται η έκδοση μετοχών σε τιμή κατώτερη του άρτιου. Η διαφορά που προκύπτει από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο δεν μπορεί να διατεθεί για την πληρωμή μερισμάτων ή ποσοστών, αλλά μεταφέρεται σε ειδικό αποθεματικό από την έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο. Το αποθεματικό αυτό μπορεί να κεφαλαιοποιηθεί εν όλω ή εν μέρει με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων σύμφωνα με το νόμο.

Άρθρο 12ο

Κάθε μετοχή είναι αδιαίρετη απέναντι στην εταιρεία και παρέχει το δικαίωμα μιας ψήφου στη Γενική Συνέλευση. Οι από οποιαδήποτε αιτία συγκύριοι μετοχής οφείλουν να εκλέγουν και να διορίζουν με κοινή συμφωνία τους αντιπρόσωπο για την άσκηση των δικαιωμάτων τους

Σε αντίθετη περίπτωση το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεούται να αναστείλει την άσκηση των δικαιωμάτων αυτών μέχρι συμμορφώσεως των συγκυρίων προς τη διάταξη αυτή.

Άρθρο 13ο

17

Απαγορεύεται η εταιρεία να αποκτήσει δικές της μετοχές εκτός των περιπτώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 16 του Κ.Ν. 2190/1920 και στο Π.Δ. 409/1986.

Άρθρο 14ο

1. Με την επιφύλαξη της επόμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου, επί επικαρπίας μετοχών, το δικαίωμα ψήφου στις Γενικές Συνελεύσεις ανήκει στον επικαρπωτή της μετοχής.
2. Σύμβαση μεταξύ του επικαρπωτή και του ψιλού κυρίου μετοχής με την οποία συμφωνείται ότι το δικαίωμα ψήφου ανήκει στον ψιλό κύριο είναι έγκυρη.
3. Με την επιφύλαξη της επόμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου, επί ενεχυριάσεως μετοχών, το δικαίωμα ψήφου στις Γενικές Συνελεύσεις ανήκει στον ενεχυριάσαντα.
4. Σύμβαση μεταξύ του ενεχυριάσαντος και του ενεχυρούχου δανειστή καταρτιζόμενη συγχρόνως μετά της ενεχυριακής συμβάσεως ή μεταγενεστέρως με την οποία συμφωνείται ότι το δικαίωμα ψήφου ανήκει στον ενεχυρούχο δανειστή είναι έγκυρη.

Άρθρο 15ο

Κάθε μέτοχος, για τις σχέσεις του με την εταιρεία θεωρείται κάτοικος της έδρας της εταιρείας. Κάθε μέτοχος ο οποίος κατοικεί εκτός της έδρας της εταιρείας έχει δικαίωμα να διορίσει αντίκλητό του, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 142 του Κωδ. Πολιτικής Δικονομίας, στην έδρα της εταιρείας κατοικούντα. Σε περίπτωση παραλείψεως διορισμού αντικλήτου, αντικλήτου θεωρείται ο Γραμματέας του Πρωτοδικείου Ηρακλείου στον οποίο νόμιμα γίνονται όλες οι κοινοποιήσεις της εταιρείας.

Η εταιρεία ενάγει και ενάγεται ενώπιον των δικαστηρίων του Ηρακλείου Κρήτης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ – ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Άρθρο 16ο

1. Η εταιρεία διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από δώδεκα (12) μέλη που εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων.
2. Και από λιγότερα μέλη είναι δυνατόν να αποτελείται το Διοικητικό Συμβούλιο αλλά όχι και κάτω του αριθμού των εννέα (9) μελών.

Άρθρο 17ο

1. Τα τακτικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου καθώς και τα αναπληρωματικά, εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων με μυστική, με ψηφοδέλτια ψηφοφορία και με απόλυτη πλειοψηφία των ψήφων που παραβρίσκονται ή εκτροσωπαούνται στη Γενική Συνέλευση.

πάνω από τρεις εκπροσωπήσεις στην ίδια συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου, οι πέραν των τριών θεωρούνται μη υπάρχουσες. Κάθε σύμβουλος μπορεί να αντιπροσωπεύσει μόνο ένα απόντα ή κωλυόμενο σύμβουλο.

Άρθρο 20α

Η αυτοπρόσωπη συνεχής αποχή συμβούλου από τις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου για χρονικό διάστημα τριών μηνών συνεπάγεται την έκπτωσή του, η οποία γίνεται οριστική από τότε που θα διαπιστωθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο και γίνει η σχετική μεία στα πρακτικά του.

Άρθρο 21α

Τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, απόντα ή κωλυόμενο, αναπληρώνει ο Αντιπρόεδρος και αυτόν ο σύμβουλος που θα οριστεί από το Διοικητικό Συμβούλιο. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ο Αντιπρόεδρος προϊστάται των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, διευθύνει τις εργασίες του και παρακολουθεί την όλη λειτουργία της εταιρείας και ενημερώνει σχετικά το Διοικητικό Συμβούλιο.

Άρθρο 22α

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται από τον Πρόεδρό του και συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα στην έδρα της εταιρείας. Εκτάκτως το Διοικητικό Συμβούλιο συγκαλείται με πρωτοβουλία του Προέδρου.
2. Μετά από αίτηση δύο (2) τουλάχιστον συμβούλων στην οποία με πρινή απαραίδεκτου θα πρέπει ν' αναφέρονται με σαφήνεια τα θέματα με τα οποία θα ασχοληθεί το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή ο αναπληρωτής του, σύμφωνα με το άρθρο 21 του παρόντος καταστατικού υποχρεούται : α) να περιλάβει γ' αναφερόμενα στην αίτηση θέματα στην ημερήσια διάταξη της πρώτης συνεδριάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου μετά την υποβολή της σχετικής αιτήσεως και β) να συγκαλέσει σε συνεδρίαση το Διοικητικό Συμβούλιο, οπότε ορίζει την ημερομηνία της συνεδριάσεως αυτής που δεν απέχει πάνω από δέκα (10) ημέρες από την υποβολή της αιτήσεως. Στην τελευταία περίπτωση, εάν ο Πρόεδρος αρνηθεί να συγκαλέσει το Διοικητικό Συμβούλιο ή το συγκαλέσει εκπρόθεσμα, τα μέλη που ζήτησαν τη σύγκλησή του, μπορούν αυτά να συγκαλέσουν το Διοικητικό Συμβούλιο μέσα σε πέντε (5) ημέρες από τη λήξη του δεκαήμερου, γνωστοποιώντας τη σχετική πρόσκληση στα λοιπά μέλη.
3. Μέσα σε ένα δίμηνο από την ορισθείσα προθεσμία καταβολής του ποσού της αυξήσεως του Μετοχικού Κεφαλαίου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του παρόντος καταστατικού, το Διοικητικό Συμβούλιο συνέρχεται σε ειδική συνεδρίαση με μοναδικό θέμα την πιστοποίηση καταβολής ή μη του ποσού της αυξήσεως.
4. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να συνεδριάσει και εκτός της έδρας της εταιρείας, ακόμα και στην αλλοδαπή, εάν στη συνεδρίαση αυτή παρίστανται ή εκπροσωπούνται όλα τα μέλη του και δεν αντιλέγουν στην πραγματοποίηση της συνεδριάσεως και στη λήψη αποφάσεων.

Άρθρο 23ο

1. Το Διοικητικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει έγκυρα αν παρίσταται αυτοπροσώπως σ' αυτό το μισό πλέον ενός των συμβούλων. Δεν υπολογίζονται για την εξεύρεση απαρτίας οι παραπάνω αναφερόμενες εξουσιοδοτήσεις. Για την εξεύρεση του αριθμού απαρτίας, παραλείπεται το κλάσμα που τυχόν θα προκύψει.
2. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου λαμβάνονται πάντοτε με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των συμβούλων, παρόντων και αντιπροσωπευομένων.

Άρθρο 24ο

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αποφασίζουν για κάθε ζήτημα ακόμα και επί ζητημάτων που τους αφορούν προσωπικά. Επί προσωπικών ζητημάτων οι αποφάσεις λαμβάνονται με μυστική ψηφοφορία. Σε περίπτωση ισοψηφίας η ψηφοφορία επαναλαμβάνεται. Αν και πάλι δεν επιτευχθεί πλειοψηφία δεν λαμβάνεται απόφαση.

Άρθρο 25ο

Οι συζητήσεις και αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου πιστοποιούνται με πρακτικά που γράφονται στο βιβλίο που τηρείται για το σκοπό αυτό και υπογράφονται από τον Πρόεδρο ή αν απουσιάζει από τον Αντιπρόεδρο και τους συμβούλους που παρέστησαν αυτοπροσώπως κατά τη συνεδρίαση.

Κανείς σύμβουλος δεν μπορεί να αρνηθεί την υπογραφή των πρακτικών των συνεδριάσεων στις οποίες έλαβε μέρος. Δικαιούται όμως να ζητήσει την αναγραφή στα πρακτικά της γνώμης του, αν διαφωνεί με την απόφαση που λήφθηκε.

Τα αντίγραφα και τα αποσπάσματα των πρακτικών του Διοικητικού Συμβουλίου, όσα πρόκειται να προσαχθούν στο δικαστήριο ή σ' άλλη αρχή, επικυρώνονται από τον Πρόεδρο ή αν αυτός κωλύεται ή απουσιάζει από τον Αντιπρόεδρο ή από άλλο σύμβουλο, εξουσιοδοτημένο από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Κάθε αμοιβή ή αποζημίωση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου βαρύνει την εταιρεία μόνο αν εγκριθεί με ειδική απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

Άρθρο 26ο

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκπροσωπεί την εταιρεία στις σχέσεις και τις συναλλαγές της ενώπιον των δικαστηρίων και κάθε αρχής ενεργώντας συλλογικά.

Αποφασίζει για κάθε πράξη που αφορά τη διοίκηση της εταιρείας, τη διαχείριση της περιουσίας της και γενικά την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού.

11

- των μετόχων και εκλέγει προσωρινά ένα ή δύο γραμματείς μεταξύ των μετόχων που παρίστανται, μέχρι να επικυρωθεί από τη Γενική Συνέλευση ο κατάλογος των δικαιούμενων να μετέχουν στη Γενική Συνέλευση μετόχων και εκλεγεί το τακτικό προεδρείο το οποίο αποτελείται από τον Πρόεδρο και από δύο γραμματείς που εκτελούν και χρέη ψηφολέκτου.
2. Οι συζητήσεις και αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης περιορίζονται στα θέματα που περιλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη που δημοσιεύθηκε. Η ημερήσια διάταξη καταρτίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο, περιλαμβάνει δε μόνο τις προτάσεις αυτού προς τη Συνέλευση. Συζήτηση πέρα από τα θέματα της ημερήσιας διάταξης δεν επιτρέπεται, παρά μόνο εξαιρετικά, επί τροπολογιών των προτάσεων προς τη Συνέλευση του Διοικητικού Συμβουλίου ή σε πρόταση για σύγκλιση άλλης Γενικής Συνέλευσης.

Άρθρο 42ο

1. Για τις συζητήσεις και τις αποφάσεις των Συνελεύσεων τηρούνται σε περίληψη πρακτικά, που καταχωρούνται σε ειδικό για το λόγο αυτό βιβλίο.
2. Με αίτηση μετόχου, ο Πρόεδρος της Συνέλευσης υποχρεώνεται να καταχωρήσει στα πρακτικά ακριβή περίληψη της εκφρασθείσας γνώμης του.
3. Στην αρχή των πρακτικών καταχωρείται και κατάλογος των παραστώντων και αντιπροσωπευόμενων κατά τη Γενική Συνέλευση μετόχων ο οποίος έχει συνταχθεί σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 38 του παρόντος. Το πρακτικά υπογράφονται από τον Πρόεδρο της Συνέλευσης και το Γραμματέα αυτής.
4. Τα αντίγραφα που προσάγονται στα δικαστήρια ή σε άλλες αρχές ή τα αποσπάσματα των πρακτικών αυτών επικυρώνονται από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου ή το νόμιμο αναπληρωτή του ή από το Διευθύνοντα Σύμβουλο.

Άρθρο 43ο

1. Μετά την ψήφιση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, η Γενική Συνέλευση αποφαινεται με ειδική ψηφοφορία, που ενεργείται με ονομαστική κλήση, για την απαλλαγή των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών από κάθε ευθύνη αποζημίωσης.
2. Στην ψηφοφορία για την απαλλαγή του Διοικητικού Συμβουλίου δικαιούνται να μετέχουν τα μέλη αυτού μόνο με τις μετοχές των οποίων είναι κύριοι. Το αυτό ισχύει και για τους υπαλλήλους της εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΕΛΕΓΚΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΜΕΙΟΨΗΦΙΑΣ

Άρθρο 44ο

1. Η Τακτική Γενική Συνέλευση που συγκαλείται για έγκριση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων εκλέγει κάθε χρόνο για τον έλεγχο των βιβλίων

υπεχούν όλες τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις που αναφέρονται παρακάτω

2. Οι ελεγκτές οφείλουν κατά τη διάρκεια της χρήσης να παρακολουθούν τη λογιστική και διαχειριστική κατάσταση της εταιρείας και δικαιούνται να λάβουν γνώση οποιοδήποτε βιβλίου, λογαριασμού ή εγγράφου, περιλαμβανομένων και των πρακτικών της Γενικής Συνέλευσης και του Δ.Σ. Υποχρεώνονται να προβαίνουν σε κάθε αναγκαία υπόδειξη προς το Δ.Σ., εάν δε διαπιστωθεί παράβαση των διατάξεων του Νόμου ή του Καταστατικού αυτού, αναφέρονται στην εποπτεύουσα Δημοσία Υπηρεσία. Μετά τη λήξη της χρήσης υποχρεώνονται να ελέγξουν τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και να υποβάλουν στη Γενική Συνέλευση έκθεση για το πόρισμα του ελέγχου της.
Από την έκθεση αυτή πρέπει να φαίνεται με σαφήνεια μετά από έλεγχο της ακρίβειας και της νομιμότητας των εγγραφών στα βιβλία της εταιρείας εάν ο Ισολογισμός απεικονίζει την αληθινή οικονομική κατάσταση της επιχείρησης κατά την ημερομηνία της λήξης της χρήσης που ελεγχθηκε, ο δε λογαριασμός αποτελεσμάτων χρήσης τα αποτελέσματα που προέκυψαν από αυτή. Ειδικότερα η έκθεση των ελεγκτών πρέπει να αναφέρει :
 - α) εάν δόθηκαν σ' αυτούς πληροφορίες τις οποίες είχαν ανάγκη για την εκτέλεση του έργου τους.
 - β) εάν έλαβαν γνώση ολόκληρου του απολογισμού των εργασιών των υποκαταστημάτων εφ' όσον υπάρχουν.
 - γ) σε περίπτωση που υπάρχει βιομηχανική δραστηριότητα, εάν τηρείται κανονικά λογαριασμός κόστους παραγωγής και
 - δ) εάν έγινε τροποποίηση στη μέθοδο της απογραφής με σχέση με την προηγούμενη χρήση.
3. Οι ελεγκτές οφείλουν να παρευρίσκονται στη Γενική Συνέλευση και να παρέχουν κάθε πληροφορία σχετική με τον έλεγχο που έγινε από αυτούς.
4. Οι ελεγκτές ευθύνονται κατά την ενάσκηση των καθηκόντων τους για κάθε πταίσμα και υποχρεώνονται σε αποζημίωση της εταιρείας. Η ευθύνη αυτή δεν μπορεί να αποκλειστεί ή τροποποιηθεί. Η αξίωση της εταιρείας παραγράφεται μετά από δύο (2) χρόνια. Δεν μπορούν να οριστούν ελεγκτές της εταιρείας πρόσωπα από αυτά που αναφέρονται στην παρ. 4 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2180/1920 όπως ισχύει .
5. Οι ελεγκτές δικαιούνται με αίτησή τους προς τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου να ζητήσουν τη σύγκληση έκτακτης Γενικής Συνέλευσης κατά τους προβλεπόμενους από το Νόμο όρους. Η Συνέλευση αυτή συγκαλείται υποχρεωτικά από το Διοικητικό Συμβούλιο μέσα σε δέκα (10) ημέρες από

Π

την επίδοση της αίτησης προς τον Πρόεδρο αυτού και έχει σαν αντικείμενο ημερησίας διάταξης το περιεχόμενο στην αίτηση.

6. Οι από τη Γενική Συνέλευση εκλεγόμενοι ελεγκτές πρέπει να έχουν άδεια ασκήσεως οικονομολογικού επαγγέλματος.

Άρθρο 45ο

Η Γενική Συνέλευση των μετόχων αποφαινεται σ' όλα τα ζητήματα που υποβάλλονται σ' αυτήν από το Διοικητικό Συμβούλιο και ειδικότερα :

1. Ακούει την έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου που συντάχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 43α παρ. 3 περ. α και β του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ισχύει, που αφορά αυτά που έπραξε, τη θέση των εταιρικών υποθέσεων και γενικά την κατάσταση της εταιρείας.
2. Ακούει την έκθεση των ελεγκτών για τον έλεγχο που έχει γίνει απ' αυτούς στα βιβλία και στους λογαριασμούς της εταιρείας.
3. Εγκρίνει ή μεταρρυθμίζει τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τα άρθρα 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43 και 43α του Κ.Ν. 2190/1920 όπως ισχύουν, οι οποίες πρέπει να έχουν ελεγχθεί από τους ελεγκτές και να έχουν ειδικά θεωρηθεί από τα όργανα της εταιρείας που αναγράφονται στο άρθρο 48 παράγραφος 7 του παρόντος, για να ληφθεί έγκυρη απόφαση γι' αυτές από τη Συνέλευση.
4. Επικυρώνει ή όχι τις συμπληρώσεις κενών θέσεων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου που τυχόν έχουν γίνει απ' αυτό και είναι μόνη αρμόδια να αποφασίσει :
 - α) Τροποποιήσεις του καταστατικού, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αυξήσεις ή μειώσεις του εταιρικού κεφαλαίου.
 - β) Την εκλογή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών και καθορισμού της αμοιβής των τελευταίων.
 - γ) Εγκρίσεις των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας.
 - δ) Διάθεση των ετήσιων κερδών.
 - ε) Έκδοση δανείων με ανώνυμες ομολογίες καθώς και με ομολογίες, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8 του Α.Ν. 148/1967 και Ν.Δ. 34/1968.
 - στ) Συγχώνευση, παράταση της διάρκειας ή διάλυση της εταιρείας.
 - ζ) Διορισμό εκκαθαριστών και
 - η) Άσκηση αγωγής κατά των μελών του Δ.Σ. για παράβαση των καθηκόντων τους.

Άρθρο 46ο

1. Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του εταιρικού κεφαλαίου που καταβλήθηκε, υποχρεώνεται το Διοικητικό Συμβούλιο να συγκαλέσει έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης αυτής που να μην απέχει πάνω από τριάντα (30) ημέρες από τη χρονολογία της επίδοσης της αίτησης προς τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου.
2. Η αίτηση των μετόχων περιέχει το αντικείμενο της ημερησίας διάταξης.
3. Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του εταιρικού κεφαλαίου που καταβλήθηκε, υποχρεώνεται ο Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης να αναβάλει μια φορά μόνο τις αποφάσεις της Γενικής

Συνέλευσης, τακτικής ή έκτακτης, ορίζοντας ημέρα συνεδρίασης για τη λήψη αυτών τη χρονολογία που αναφέρεται στην αίτηση των μετόχων, η οποία δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες από τη χρονολογία της αναβολής.

Η μετ' αναβολή Γενική Συνέλευση αποτελεί συνέχιση της προηγούμενης και δεν απαιτείται η επανάληψη των διατυπώσεων δημοσίευσης της πρόσκλησης των μετόχων, σε αυτή δε μπορούν να μετάσχουν και νέοι μέτοχοι τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 27 παρ. 2 και 28 του Κ.Ν. 2190/1920.

4. Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του εταιρικού κεφαλαίου που καταβλήθηκε και υποβάλλεται στην εταιρεία πέντε (5) πλήρεις ημέρες πριν από την Τακτική Γενική Συνέλευση, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεώνεται .

α) να ανακοινώσει στη Γενική Συνέλευση των μετόχων, τα πασά τα οποία κατά την τελευταία διετία καταβλήθηκαν για οποιαδήποτε αιτία από την εταιρεία στα μέλη του

Διοικητικού Συμβουλίου ή τους Διευθυντές ή άλλους υπαλλήλους αυτής, καθώς και κάθε άλλη παροχή προς τα πρόσωπα αυτά ή κάθε σύμβαση της εταιρείας που υπάρχει

από οποιαδήποτε αιτία με τα πρόσωπα αυτά.

β) να παρέχει τις αιτούμενες συγκεκριμένες πληροφορίες για τις υποθέσεις της εταιρείας, εφ' όσον είναι χρήσιμες αυτές για την πραγματική εκτίμηση των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί την παροχή των αιτούμενων πληροφοριών εφ' όσον υπάρχει σοβαρός λόγος της αιτιολογίας της άρνησης αναγραφόμενης στα πρακτικά.

5. Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα τρίτο (1/3) του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί η οποία υποβάλλεται στην εταιρεία μέσα στην προθεσμία της προηγούμενης παραγράφου και εφ' όσον αυτοί δεν εκπροσωπούνται στο Διοικητικό Συμβούλιο, το Διοικητικό Συμβούλιο υποχρεώνεται να παρέχει προς αυτούς κατά τη Γενική Συνέλευση ή αν προτιμά πριν από αυτή σε εκπρόσωπο αυτών πληροφορίες για την πορεία των εταιρικών υποθέσεων και της περιουσιακής κατάστασης της εταιρείας. Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να αρνηθεί, εφ' όσον υπάρχει ιδιαίτερα σοβαρός λόγος της αιτιολογίας της άρνησης αναγραφόμενης στα πρακτικά.

Στις περιπτώσεις του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 και της παρ. 5 του άρθρου αυτού, τυχόν αμφισβήτηση ως προς το βάσιμο της αιτιολογίας της άρνησης, λύνει το Μονομελές Πρωτοδικείο της έδρας της εταιρείας κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων.

Με αίτηση μετόχων που εκπροσωπούν το ένα εικοστό (1/20) του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί, η λήψη απόφασης για κάποιο θέμα της ημερήσιας διάταξης ενεργείται με ονομαστική κλήση.

1. Οι μέτοχοι που ασκούν τα δικαιώματα του άρθρου αυτού, οφείλουν να καταθέτουν σύμφωνα με το άρθρο 37 του παρόντος καταστατικού, σχετική βεβαίωση σύμφωνα με το άρθρο 51 του Ν.2396/1996 του Κεντρικού Αποθετηρίου Αξιών (Κ.Α.Α.) ή βεβαίωση που αντιστοιχεί σε βεβαίωση Κ.Α.Α., με την οποία βεβαιώνεται η ιδιότητά τους ως μετόχων με βάση την οποία ασκούν τα ανωτέρω δικαιώματα από της χρονολογίας της αιτήσεως μέχρι της συνεδρίασεως της Γενικής Συνέλευσης, στις

περιπτώσεις δε της παραγράφου 6 μέχρι της εκδόσεως της αποφάσεως του προέδρου .

Άρθρο 47ο

1. Μέτοχοι της εταιρείας που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το ένα εικοστό (1/20) του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί δικαιούνται να ζητήσουν από το Μονομελές Πρωτοδικείο Ηρακλείου που δικάζει κατά τη διαδικασία της εκούσιας δικαιοδοσίας, το διορισμό ενός ή περισσοτέρων ελεγκτών για τον έλεγχο αυτής, σύμφωνα με το νόμο, εάν πιθανολογείται ότι με τις καταγγελλόμενες πράξεις παραβιάζονται οι διατάξεις των νόμων ή του καταστατικού της εταιρείας ή των νομίμων αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης, οι δε πράξεις που καταγγέλλονται πρέπει να έγιναν σε χρόνο που δεν απέχει περισσότερο από δύο (2) χρόνια από τη χρονολογία της έγκρισης του ισολογισμού της χρήσης μέσα στην οποία έγιναν αυτές.
2. Μέτοχοι που εκπροσωπούν το ένα τρίτο (1/3) του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί, δικαιούνται να ζητήσουν από το αρμόδιο κατά την προηγούμενη παράγραφο Δικαστήριο, έλεγχο της εταιρείας, εφ' όσον από την πορεία των εταιρικών υποθέσεων γίνεται πιστευτό ότι η διοίκηση των εταιρικών υποθέσεων δεν ασκείται όπως επιβάλλει η συνετή και χρηστή διαχείριση. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται όταν η μειοψηφία που κάνει την αίτηση αυτή εκπροσωπείται στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας.
3. Στις περιπτώσεις των δύο προηγούμενων παραγράφων του παρόντος άρθρου , οι μέτοχοι που ασκούν το δικαίωμα πρέπει να καταθέτουν , σύμφωνα με το νόμο , σχετική βεβαίωση σύμφωνα με το άρθρο 51 του Ν. 2396/1996 του Κεντρικού Αποθετηρίου Αξιών (Κ.Α.Α.) ή βεβαίωση που αντιστοιχεί σε βεβαίωση Κ.Α.Α., με την οποία βεβαιώνεται η ιδιότητά τους ως μετόχων με βάση την οποία ασκούν τα ανωτέρω δικαιώματα κατά τη χρονολογία της επίδοσης της αίτησής τους και πάντως όχι λιγότερο των 30 ημερών από την υποβολή της αιτήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

ΕΤΗΣΙΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Άρθρο 48ο

1. Το εταιρικό έτος αρχίζει την πρώτη (1η) Ιανουαρίου και λήγει την τριακοστή πρώτη (31η) Δεκεμβρίου του ίδιου έτους, οπότε κλείνονται και ισολογίζονται τα βιβλία της εταιρείας, γίνεται απογραφή της εταιρικής περιουσίας και καταρτίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμός κλπ) και η έκθεση διαχείρισης, οι οποίες υποβάλλονται στην τακτική Γενική Συνέλευση, συνοδευόμενες από την αναγκαία επεξηγηματική έκθεση και λογοδοσία του Διοικητικού Συμβουλίου γι' αυτά που έγιναν στο χρόνο που έληξε. Εξαιρετικά η πρώτη εταιρική χρήση θα περιλαμβάνει χρονική περίοδο που θα αρχίζει από τη νόμιμη σύσταση της εταιρείας και θα λήγει την τριακοστή πρώτη (31η) Δεκεμβρίου του έτους χίλια εννιακόσια εβδομήντα τρία (1973).
2. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις καταρτίζονται υποχρεωτικά με βάση τις διατάξεις των άρθρων 42α, 42β, 42γ, 42δ, 42ε, 43 και 43α του Κ.Ν. 2190/1920 όπως ισχύουν και εμφανίζουν με απόλυτη σαφήνεια την

- πραγματική εικόνα της περιουσιακής διάρθρωσης, της χρηματοοικονομικής θέσης και των αποτελεσμάτων χρήσης της εταιρείας.
3. Η επεξηγηματική έκθεση του Διοικητικού Συμβουλίου πρέπει να περιέχει σαφή και πραγματική εικόνα της εξέλιξης των εργασιών και της οικονομικής θέσης της εταιρείας, καθώς και πληροφορίες για την προβλεπόμενη πορεία της εταιρείας και για τις δραστηριότητές της στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης.
 4. Επιπλέον, στην έκθεση αυτή αναφέρονται : τα κατεχόμενα χρεόγραφα, κατά είδη, ποσά και τιμή μονάδας, το διαθέσιμο συνάλλαγμα, με ανάλυση κατά είδος και μέση τιμή απόκτησής του, οι οικοδομές και γενικά τα ακίνητα της εταιρείας με ανάλυση κατά μονάδα, είδος, θέση και τιμή απόκτησης ή κατασκευής, με μνεία των τυχόν εμπράγματων βαρών, καθώς και σημαντικές ζημιές που κατά το χρόνο της υποβολής της έκθεσης είτε υπάρχουν, είτε αναμένονται να προκύψουν. Στην έκθεση αυτή αναφέρεται επίσης και κάθε άλλο σημαντικό γεγονός που έχει συμβεί μέσα στο χρονικό διάστημα από τη λήξη της χρήσης μέχρι την ημέρα υποβολής της έκθεσης.
 5. Αντίγραφο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων με τις επ' αυτού εκθέσεις του Διοικητικού Συμβουλίου και των ελεγκτών υποβάλλεται από την εταιρεία στην εποπτεύουσα Δημόσια Αρχή το λιγότερο είκοσι (20) ημέρες πριν από την ημέρα της Γενικής Συνέλευσης.
 6. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμός κλπ) εκτός από το προσάρτημα μαζί με το σχετικό πιστοποιητικό ελέγχου εφ' όσον ο έλεγχος γίνεται από ορκωτούς λογιστές δημοσιεύονται είκοσι (20) ημέρες πριν από τη συνεδρίαση της Συνέλευσης σύμφωνα με αυτά που ορίζονται στο νόμο, στις εφημερίδες που μνημονεύονται στο άρθρο 43β παρ. 1 και 5 του Κ.Ν. 2190/1920 όπως ισχύει.
 7. Για την έγκυρη λήψη απόφασης από τη Γενική Συνέλευση σχετικά με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο και να έχουν θεωρηθεί από :
 - α) ένα μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας που ορίζεται από αυτό.
 - β) τον υπεύθυνο για τη Γενική Διεύθυνση της εταιρείας και
 - γ) τον υπεύθυνο για τη Διεύθυνση του ΛογιστηρίουΑν ένας από τους παραπάνω διαφωνεί για τη νομιμότητα των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων, οφείλει να διατυπώσει γραπτά τις αντιρρήσεις του στη Γενική Συνέλευση.

Άρθρο 49ο

1. Καθαρά κέρδη της εταιρείας είναι αυτά που προέρχονται από τα ακαθάριστα κέρδη που πραγματοποιήθηκαν μετά την αφαίρεση όλων των εξόδων, ζημιών, νομίμων αποσβέσεων και κάθε άλλου εταιρικού βάρους. Με την επιφύλαξη του άρθρου 37 του Π.Δ. 409/1986 από τα απομένοντα έτσι καθαρά κέρδη αφαιρούνται στη σειρά τα εξής ποσά : Πέντε στα εκατό (5 %) μέχρι είκοσι στα εκατό (20 %) για το σχηματισμό, σύμφωνα με το νόμο, του υποχρεωτικού αποθεματικού κεφαλαίου μέχρι να συμπληρωθεί ποσό ίσο με το ένα τρίτο (1/3) του εταιρικού κεφαλαίου. Μετά από αυτό η κράτηση αυτή παύει να είναι υποχρεωτική.



Αν όμως το τακτικό αποθεματικό μειωθεί σε ποσό μικρότερο από το ένα τρίτο (1/3) του εταιρικού κεφαλαίου, η παραπάνω κράτηση γίνεται πάλι υποχρεωτική.

Το αποθεματικό αυτό κεφάλαιο χρησιμοποιείται αποκλειστικά πριν από κάθε διανομή μερίσματος για την εξίσωση του τυχόν χρεωστικού υπολοίπου του λογαριασμού κερδών και ζημιών. Στη συνέχεια κρατείται το απαιτούμενο ποσό για την καταβολή πρώτου μερίσματος προς έξι στα εκατό (6 %) το λιγότερο επί του εταιρικού κεφαλαίου που έχει καταβληθεί, τηρουμένων συγχρόνως και των διατάξεων του άρθρου 1 του Ν. 876/1979. Από το υπόλοιπο μπορεί να διατεθεί, με απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης, ποσοστά στο προσωπικό της εταιρείας για τις υπηρεσίες αυτού πέρα από τους τακτικούς μισθούς και τις αποζημιώσεις τους.

2. Το υπόλοιπο που απομένει διατίθεται, εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει, σε σχηματισμό έκτακτου αποθεματικού κεφαλαίου ή σε διανομή συμπληρωματικού μερίσματος στους μετόχους ή μεταφέρεται στη νέα χρήση, σύμφωνα με απόφαση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

Άρθρο 50α

1. Η πληρωμή του μερίσματος αρχίζει την ημέρα που ορίζεται από την Τακτική Γενική Συνέλευση ή με εξουσιοδότηση αυτής από το Διοικητικό Συμβούλιο, μετά την έγκριση του ετήσιου γενικού ισολογισμού.
2. Οι κύριοι μετοχών που δεν ζήτησαν έγκαιρα την πληρωμή των μερισμάτων που τους ανήκουν, δεν μπορούν να έχουν καμία απαίτηση τόκων.
3. Τα μερίσματα όσα δεν ζητήθηκαν μέσα σε πέντε (5) χρόνια από τότε που κατέστησαν απαιτητά παραγράφονται όπως ορίζει ο νόμος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'

ΔΙΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Άρθρο 51α

1. Σε περίπτωση που το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας, όπως ορίζεται στο υπόδειγμα ισολογισμού που προβλέπεται από το άρθρο 42γ του Κ.Ν. 2190/1920, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 39 του Π.Δ. 409/1986, μειωθεί περισσότερο από το μισό του καταβλημένου μετοχικού κεφαλαίου, το Διοικητικό Συμβούλιο έχει την υποχρέωση να συγκαλέσει Γενική Συνέλευση μέσα σε προθεσμία έξι (6) μηνών από τη λήξη της χρήσης για να αποφασίσει για το αν θα διαλυθεί η εταιρεία ή αν θα υιοθετηθεί άλλο μέτρο.
2. Η εταιρεία λύεται :
 - α) με την πάροδο του χρόνου διάρκειάς της, που ορίζεται στο παρόν καταστατικό.
 - β) με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 39 παρ. 3, 4 και 40 παρ. 2 του παρόντος.
 - γ) με την κήρυξη της εταιρείας σε κατάσταση πτώχευσης.

3. Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης τη λύση της εταιρείας επακολουθεί η εκκαθάρισή της.

Στην περίπτωση του εδαφίου α της προηγούμενης παραγράφου το Διοικητικό Συμβούλιο εκτελεί χρέη εκκαθαριστή μέχρι του ορισμού εκκαθαριστών από τη Γενική Συνέλευση. Στην περίπτωση του εδαφίου β η Γενική Συνέλευση με την ίδια απόφασή της ορίζει και τους εκκαθαριστές.

4. Εάν η εταιρεία λύθηκε λόγω παράδου του χρόνου διάρκειάς της ή με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, ή εάν μετά την κήρυξη της πτώχευσης επήλθε συμβιβασμός ή αποκατάσταση σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν περί πτώχευσης, μπορεί αυτή να αναβιώσει με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων που λαμβάνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 29 παρ. 3 και 4 και 31 παρ. 2 του Κ.Ν. 2190/1920.

Η απόφαση αυτή αποκλείεται αν άρχισε η διανομή της εταιρικής περιουσίας.

Πριν από τη λήξη της ορισμένης διάρκειας της εταιρείας, συγκαλείται έκτακτα η Γενική Συνέλευση για να αποφασίσει εάν πρέπει να παραταθεί η διάρκεια της εταιρείας.

5. Αφού αποφασίσθηκε η διάλυση της εταιρείας, η Γενική Συνέλευση κανονίζει τον τρόπο εκκαθάρισης, διορίζοντας δύο ή τρεις εκκαθαριστές από τους μετόχους αυτής ή τρίτους και προσδιορίζοντας συγχρόνως τα δικαιώματα και την αμοιβή τους.

Οι εκκαθαριστές οφείλουν με την ανάληψη των καθηκόντων τους να ενεργήσουν απογραφή της εταιρικής περιουσίας και να δημοσιεύσουν σύμφωνα με το άρθρο 48 παρ. 6 του καταστατικού ισολογισμό, του οποίου αντίγραφο υπαβάλλεται στην εποπτεύουσα Δημόσια Αρχή. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές και κατά τη λήξη της εκκαθάρισης.

6. Ο διορισμός εκκαθαριστών συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας του Διοικητικού Συμβουλίου.

Άρθρο 52ο

Οι εκκαθαριστές αποφασίζοντας κατά πλειοψηφία εφ' όσον είναι τρεις (3) υποχρεώνονται να ρευστοποιήσουν με οποιαδήποτε τρόπο κρίνουν συμφερότερο το ενεργητικό της εταιρείας και να εξοφλήσουν το παθητικό αυτής.

Για το σκοπό αυτό, παραχωρούνται σ' αυτούς από τη Γενική Συνέλευση όλα τα δικαιώματα που απαιτούνται κατά την κρίση αυτής, για την απρόσκοπτη εκτέλεση της εντολής τους.

Για την εκποίηση και είσπραξη του ενεργητικού της εταιρείας, οι εκκαθαριστές μπορούν μετά από έγκριση της Γενικής Συνέλευσης να προβούν σε πώληση του ενεργητικού και του παθητικού της εταιρείας συνολικά σε τρίτους. Το προϊόν της εκκαθάρισης, μετά την εξόφληση του παθητικού ανήκει στους μετόχους και διανέμεται μεταξύ τους κατά την αναλογία της συμμετοχής τους στο εταιρικό κεφάλαιο που καταβλήθηκε.

Άρθρο 53ο



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Βαβούρας Ι., Αρχοντάκης Κ. «Λαϊκές ακτοπλοϊκές Εταιρίες Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1982.

Γεωργαντόπουλος Ε., Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική , Εκδόσεις Λιόντη , Πειραιάς 1996.

Δασκάλου Γεώργιος Χ. Αστικοί και Γεωργικοί Συνεταιρισμοί , Αθήνα 1992.

Ζώης Κ.Α., Ε.Ν. Μοσχονά, (β' έκδοση) Προγραμματισμός Επιχειρήσεων. Αθήνα 2000.

Κ.Ε.Π.Ε. 1985.

Κ.Ε.Π.Ε. 1998.

Κ.Ε.Π.Ε. 2002.

Μεταξάς Β.Ν. , Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής Εκδόσεις Παπαζήση , Αθήνα 1988.

Νιάρχος Ν. Α., Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Αθήνα 1997.

Πατρώνης Β., Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα της Συνεταιριστικής Οικονομίας. Μεσολόγγι 1999.

Παππάς Κ.Α., Το Νομικό Καθεστώς των Εταιριών Λαϊκής Βάσης και η Συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη, διπλωματική εργασία στο Μεταπτυχιακό Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Π.Α.Σ.Π.Ε., Αθήνα 1983.

Τζαμαριουδάκης Ι. Το Ιστορικό Ίδρυσης Της ANEK, Χανιά 1972, από αρχείο της ANEK.

Τζωάννος Ι.Γ. , Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία, IOBE Αθήνα 1990.

Τσουραμάνης Χ. Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα της Συνεταιριστικής Νομοθεσίας Μεσολόγγι 1999.

Βιβλία Χρήσεως (ΑΝΕΚ-ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ) των ετών 2002,2003.

ΞΕΝΗ

Bromwich.M. (1976), The Economics of capital Budgeting, Penguin, Harmondsworth

Stopford M (1993) .Maritime Economics Routledge London.

Sifniotis,C.H. and Vavouras,I.S.(1995)“Popular Companies in Greece: Why the Need for Expansion Might Threaten their Character”Annals of Public and Cooperative Economics.

Theophanides S. Economic Analysis and Workers Management, 1981.

Εφημερίδες-Περιοδικά (Άρθρα)

Συνεταιριστική Πορεία τεύχος 42,Αρχοντάκης Κ. (1996) «Εταιρίες Λαϊκής Βάσης και Συνεταιρισμοί»,σελ.48

Συνεταιριστική Πορεία τεύχος 51,Παπαγεωργίου Κ. (1998). «Η Σύγχρονη Λαϊκή Εταιρία (Μια εφαρμογή στην Ελλάδα συγγενική με το θεσμό των Συνεταιρισμών)»,σελ.52

Κρητικά Νέα εφημ.Μάϊος 2004, Ιούνιος 2004

Ναυτεμπορική,13.02.2004,11.05.2004,27.05.2004, 13.06.2004

Ναυλαγορά, Φεβρουάριος 2004,Μάρτιος 2004, Μάϊος 2004

Συνέδρια-Εκθέσεις

Έκθεση Ποσειδώνια, 07.05.2004,Αθήνα

Ιστοσελίδες-Websites

www.in.gr

www.nomothesia.gr

www.nomikibibliothiki.gr

www.ktpae.gr

www.e-gov.gr

www.anek.gr

www.anen.gr

www.nel.gr

www.minoan.gr

www.naftemporiki.gr

www.in.gr

www.icap.gr

www.yen.gr