

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΘΗΝΩΝ**



ATHENS UNIVERSITY
OF ECONOMICS
AND BUSINESS

**ΣΧΟΛΗ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**
SCHOOL OF
BUSINESS

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ &
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
MSc IN ACCOUNTING & FINANCE

**ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΟ Χ.Α. ΚΑΙ Η
ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥΣ.**

ΠΑΝΤΕΡΗ ΜΥΡΤΩ ΑΜ: 152246

Εργασία υποβληθείσα στο

Τμήμα Λογιστικής & Χρηματοοικονομικής

του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών

ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση

Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης

Αθήνα

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ, 2017

**Εγκρίνουμε την εργασία της
Παντελής Μυρτούς**

Κος Καβουσσάνος Εμμανουήλ

Κος Δράκος Κωνσταντίνος

Κος Ρομπόλης Λεωνίδας

31/8/2017

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία για τη λήψη του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική έχει συγγραφεί από εμένα προσωπικά και δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό. Η εργασία αυτή έχοντας εκπονηθεί από εμένα, αντιπροσωπεύει τις προσωπικές μου απόψεις επί του θέματος. Οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής αναφέρονται στο σύνολό τους, δίνοντας πλήρεις αναφορές στους συγγραφείς, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο».

Με εκτίμηση,

Μυρτώ Α. Παντερή

.....

Στους γονείς μου,
Ανδρέα και Κατερίνα Παντερή

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να εκφράσω ιδιαίτερα τις ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Καβουσανό Εμμανουήλ για την συνεχή καθοδήγησή και βοήθεια του στην εκπόνηση αυτής της εργασίας αλλά και σε όλα τα μέλη Δ.Ε.Π. του Τμήματος και στο διοικητικό προσωπικό για τη συμβολή τους στην εκπαιδευτική διαδικασία απόκτησης του Μεταπτυχιακού μου Διπλώματος. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συμφοιτητές μου, οι οποίοι με τη σειρά τους προσέφεραν ιδιαίτερη αξία στην εκπαιδευτική αυτή διαδικασία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ.....	7
1.1. Ιστορική Αναδρομή.....	7
1.2. Θεσμικό πλαίσιο για την Ακτοπλοΐα	10
1.3. Ελληνικό Δίκτυο Ακτοπλοΐας	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	17
2.1. Εισαγωγή.....	17
2.2. Λεπτομερής περιγραφή του κλάδου της ακτοπλοΐας.....	18
2.3. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων και Hellenic Seaways	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^Ο ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ	29
3.1. Μεθοδολογία	29
3.2. Σκοπός της έρευνας.....	29
3.3. Παρουσίαση Εταιρειών	29
3.3.1. ANEK LINES.....	29
3.3.2. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	31
3.3.3. ΑΤΤΙΚΑ GROUP	34
3.4. Χρηματοοικονομική ανάλυση.....	36
3.5. Ισολογισμός.....	37
3.6. Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης.....	38
3.7. Χρηματοοικονομικοί Αριθμοδείκτες	39
3.8. Δεδομένα	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	43

4.1. Αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ανάλυσης.....	43
4.1.1. ANEK LINES.....	43
4.1.2. MINOAN LINES	53
4.1.3. ATTICA GROUP	63
4.2. Επίδραση του τουρισμού στον κύκλο εργασιών των τριών ακτοπλοϊκών εταιρειών	73
4.2.1. MINOAN LINES	73
4.2.2. ATTICA GROUP	77
4.2.3. ANEK LINES.....	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	84

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρά τις πιέσεις που οφείλονται στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και τις πρόσφατες χρηματοπιστωτικές κρίσεις, η ναυτιλιακή βιομηχανία της Ευρώπης διαδραματίζει ακόμα σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών μελών και στη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Ειδικότερα, η υποδομή των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη τόσο της εσωτερικής αγοράς όσο και της κοινωνικής συνοχής. Από το 2002, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε σειρά οδηγιών που επιδιώκουν να συντονίσουν, μεταξύ άλλων, τη δραστηριότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Το γεγονός αυτό αναγνωρίζει ιδιαίτερα τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την οικονομική πρόοδο και την αύξηση της απασχόλησης. Οι οδηγίες αυτές αφορούν κυρίως θέματα ασφάλειας των πλοίων και των θαλάσσιων μεταφορών γενικά. Περαιτέρω, δίνεται ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον ιδιωτικό και δημόσιο χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών εταιρειών που εξυπηρετούν τις γραμμές των απομακρυσμένων νησιών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τις τελευταίες δεκαετίες η ευρωπαϊκή αγορά φεριμπότ έχει υποβληθεί σε περίοδο σημαντικών αλλαγών. Οι νέοι κανόνες της ΕΕ, οι οποίοι εισήχθησαν το 1992 ως μέρος της επέκτασης της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς, άρχισαν τους περιορισμούς των ενδομεταφορών, ώστε να επιτρέψουν στα κράτη μέλη να ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Στη συνέχεια χορηγήθηκε στην Ελλάδα καθεστώς παρέκκλισης μέχρι το 2004 προκειμένου να ανανεώσει τον πεπαλαιωμένο στόλο της και να αναδιαρθρώσει τις εταιρείες της. Έτσι, εκχωρήθηκαν πλοία από νέους στόλους προκειμένου να μειωθούν οι υποχρεώσεις του χρέους και τα δάνεια επαναδιαπραγματεύθηκαν προκειμένου να μειωθούν οι δαπανηρές βραχυπρόθεσμες δεσμεύσεις. Σήμερα οι σημαντικότερες ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις διαθέτουν σύγχρονο στόλο πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα, εξαιτίας των επενδύσεων σε νεότευκτα πλοία και την απόσυρση παλαιότερων (Fafaliou & Polemis, 2010).

Στην προσπάθεια εξόδου της Ελλάδας από την οικονομική κρίση από την οποία περνάει τα τελευταία χρόνια απαιτούνται συντονισμένες προσπάθειες και δράσεις προκειμένου να προσαρμοστεί σε ένα νέα αναπτυξιακό πρότυπο. Το πρότυπο αυτό θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένο προς την κατεύθυνση της αξιοποίησης των συγκριτικών

πλεονεκτημάτων της Ελλάδας καθώς και στην τόνωση της εξωστρέφειας και των επενδύσεων, με απώτερο στόχο την επάνοδο της ελληνικής οικονομίας σε ενισχύοντας μεγέθη όπως το ΑΕΠ και την απασχόληση (Fafaliou & Polemis, 2010).

Κάτω λοιπόν από αυτό το πρίσμα, έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια οι αναφορές σχετικά με τη δυνητική συμβολή των τομέων του Τουρισμού και της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Η θετική επίδραση και των δύο τομέων είναι διττή. Και οι δύο τομείς αξιοποιούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας με την εξωστρέφεια αλλά συνιστούν παράλληλα και σημαντικούς πυλώνες πάνω στους οποίους μπορεί να στηριχθεί η ελληνική οικονομία.

Ο κλάδος της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα συνιστά το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στη νησιωτική Ελλάδα και στην ενδοχώρα και είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την ανάπτυξη της Ελλάδας. Θεωρείται ότι βρίσκεται στην τομή μεταξύ των τουριστικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Η σημερινή κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας, παρά τον εποχικό χαρακτήρα ζήτησης, συμπεριλαμβάνεται στις μεγαλύτερες δυνάμεις στην Ευρώπη και στον κόσμο, μεταφέροντας πάνω από 35 εκατ. έλληνες και ξένους ταξιδιώτες σε ετήσια βάση (συμπεριλαμβανομένου και των πορθμειακών γραμμών). Επίσης σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, πάνω από το 7% του παγκόσμιου στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελείται από πλοία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά. Η ελληνική ακτοπλοΐα εντάσσεται στις δραστηριότητες που υποστηρίζουν τις τουριστικές υπηρεσίες και ως εκ τούτου η συνεισφορά της στην παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών υψηλής ποιότητας αναβαθμίζει το τουριστικό προϊόν της χώρας. Εξαιτίας λοιπόν αυτής της διάστασής της, οι συνθήκες λειτουργίας της, το θεσμικό και ρυθμιστικό περιβάλλον που τη διέπουν και, τελικά, η επιχειρηματική αποδοτικότητα των φορέων που συνθέτουν την ακτοπλοΐα απαιτούν διαρκή παρακολούθηση και προσαρμογή στις οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις (IOBE, 2014).

Η ελληνική ακτοπλοΐα είναι υπεύθυνη για τη διασύνδεση 120 περίπου κατοικημένων νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, σχεδόν σε καθημερινή βάση. Παράλληλα, εξυπηρετεί τη μεταφορά αγαθών από και προς την υπόλοιπη Ελλάδα, διαδραματίζοντας έτσι καθοριστικό ρόλο, διευκολύνοντας τον αγροτικό τομέα, τη μεταποίηση και το εμπόριο.

Επομένως η ομαλή λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας επιφέρει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις για τη χώρα (IOBE, 2014).

Προκειμένου να διερευνηθεί η συμβολή της ακτοπλοΐας τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στον τουρισμό πραγματοποιήθηκε πλήθος μελετών. Σκοπός της έρευνας της Ζαχαρίου (2010) ήταν η ανάλυση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας μέσω χρηματοοικονομικής ανάλυσης των μεγαλύτερων ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον αριθμό των επιβατών. Η ανάλυση έγινε μέσα από την κριτική διερεύνηση των σημαντικότερων αριθμοδεικτών και των πινάκων κίνησης κεφαλαίων με απώτερο στόχο τη διερεύνηση βασικών μεταβλητών όπως η αποδοτικότητα, το περιθώριο κέρδους, η κυκλοφοριακή ταχύτητα, η ρευστότητα, η αποτελεσματικότητα στη διαχείριση των αποθεμάτων και των πιστώσεων και η δανειακή επιβάρυνση.

Αντίστοιχα και η μελέτη της Λάμπρου (2013) στην οποία αναλύεται η κατάσταση του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας το 2011 σε σύγκριση με αυτή του 2010. Σκοπός ήταν η εξέταση και η ανάλυση των γραμμών της ακτοπλοΐας, των πορθμειακών γραμμών καθώς και της γραμμής Ελλάδας- Ιταλίας. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που αναλύθηκαν ήταν οι τέσσερις εταιρείες που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α): Attica A.E Συμμετοχών (Attica Group), Μινωικές Γραμμές A.N.E (Minoan Lines), Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης (A.N.E.K) και η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου A.E (NEL Lines) καθώς και η μη εισηγμένη αλλά μεγάλης οικονομικής σημασίας Hellenic Seaways. Η επιλογή αυτών των εταιρειών έγινε καθώς κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο αγοράς στον κλάδο.

Μια διαφορετική προσέγγιση στην αποτίμηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών και της σημασίας τους στον τουρισμό έλαβε χώρα από τη Γλυκού (2015). Μέσα από την ποιοτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε αναδεικνύεται η σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας για τον τουρισμό. Για την επίτευξη της έρευνας πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις σε στελέχη τριών ακτοπλοϊκών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον ελλαδικό χώρο. Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε περιελάμβανε επτά ερωτήσεις ανοικτού τύπου, οι οποίες αναφέρονται στη σημερινή κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας, στη σημασία της για τις νησιωτικές περιοχές, στα προβλήματα που αντιμετωπίζει, αλλά και σε ενδεχόμενες λύσεις.

Παρόμοια ήταν και η έρευνα του Κωνσταντάρρα (2010), στην οποία διερευνάται η συμβολή της ακτοπλοΐας στον Ελληνικό Τουρισμό. για τη διερεύνηση. Σκοπός της ήταν η διερεύνηση συγκεκριμένων καταστάσεων με τις μεθόδους της ποιοτικής έρευνας με τη χρήση συνεντεύξεων σε βάθος. Οι ερωτήσεις που χρησιμοποιήθηκαν στη έρευνα, είχαν ως βάση τα σύγχρονα προβλήματα του κλάδου γενικά, αλλά και πιο ειδικά το cabotage, την κυβερνητική πολιτική, τις επιδοτήσεις και τον ανταγωνισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η αποτύπωση της συνολικής συμβολής του κλάδου της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία, μέσα από την ανάλυση της επίδρασής του μέσω του τουρισμού και των μεταφορών προϊόντων στα νησιά της Ελλάδας. Απώτερος στόχος είναι η ανάλυση και εύρεση τρόπων καλύτερης αξιοποίησης του δυναμικού του κλάδου. Η αξιολόγηση των τριών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο γίνεται μέσω της χρηματοοικονομικής ανάλυσης των λογιστικών καταστάσεων των εταιρειών μέσω της κριτικής διερεύνησης των σημαντικότερων αριθμοδεικτών, τις συγκριτικές καταστάσεις του ισολογισμού και των αποτελεσμάτων χρήσης και τις καταστάσεις κοινού μεγέθους του ισολογισμού και των αποτελεσμάτων χρήσης. Επιπλέον γίνεται ανάλυση και σχολιασμός της επιβατικής κίνησης και της κίνησης φορτίου αυτοκινήτων και φορτηγών και η διερεύνηση της επίδρασης του τουρισμού στον κύκλο εργασιών των τριών ακτοπλοϊκών εταιρειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

1.1. Ιστορική Αναδρομή

Η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα υπήρξε ανέκαθεν ένα βασικό μέσο μεταφοράς. Στην πραγματικότητα, δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν υπεύθυνες για τη ένωση των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας σε ένα έθνος.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, η ακτοπλοΐα έχει γίνει ένα πολύπλοκο δίκτυο συνδέσεων από την ηπειρωτική χώρα στα νησιά, από νησιά σε νησιά και από την ηπειρωτική χώρα στην ηπειρωτική. Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη ακτογραμμή (14.854 χλμ.) και νησιωτικό συγκρότημα, το οποίο περιλαμβάνει 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 19% της ελληνικής επικράτειας και το 14% του ελληνικού πληθυσμού. Αυτές οι ιδιαιτερότητες έχουν καθορίσει την ιστορική πορεία της ακτοπλοΐας, διαφοροποιώντας την πλήρως την ίδια στιγμή από την εξέλιξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας (Lekakou et al., 2007).

Η ακτοπλοΐα έχει μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της Ελλάδας και τα θέματα που την περιβάλλουν παρακολουθούνται στενά τόσο από τις κυβερνήσεις όσο και από τους πολίτες. Η επιβατική ναυτιλία έχει υποστεί πολλές αλλαγές από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους στις αρχές του 19ου αιώνα (Lekakou and Fafaliou, 2003).

Από την απελευθέρωση και το σχηματισμό του νεοελληνικού κράτους (1821) και μετά, η αγορά Ακτοπλοϊκών μεταφορών πήρε διάφορες μορφές. Η αγορά χαρακτηριζόταν από το κρατικό μονοπώλιο από την απελευθέρωση μέχρι το 1892 και πάλι αμέσως μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι το 1947. Υπήρξε επίσης περίοδος «πλήρους ανταγωνισμού» (1892-1932), που κατέληξε σε καταστροφικό ανταγωνισμό. Ως αποτέλεσμα των αβεβαιοτήτων που προκάλεσε αυτή η εντελώς απελευθερωμένη αγορά ακτοπλοΐας, το κράτος κατέρρευσε το 1932, όπου αρχίζει η παρέμβαση του κράτους κυρίως γύρω από το θέμα της ηλικίας και τη συχνότητα και τακτικότητα των δρομολογίων. Όλες αυτές οι διεργασίες καταλήγουν το 1938 στη δημιουργία Αναγκαστικής Κοινοπραξίας, της «Κοινής Διεύθυνσης Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών», στην οποία εντάχθηκαν όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη. Προωθήθηκαν δύο προτάσεις για ιδιωτικό μονοπώλιο, το πρώτο το 1934 από την πλευρά ελληνο-γαλλικού ομίλου με εκπρόσωπο τον Ε. Αμπατιέλο το 1934

και το δεύτερο το 1946 εκ μέρους του διάσημου Έλληνα πλοιοκτήτη Αριστοτέλη Ωνάση. Και οι δύο προτάσεις απορρίφθηκαν τελικά με το σκεπτικό ότι δεν εξυπηρετούσαν επαρκώς και δεν προστατεύουν την κοινωνική πρόνοια (Lekakou et al., 2007).

Από το 1947 έως το 2002, άρθηκαν οι περιορισμοί του cabotage, και έτσι η Ακτοπλοΐα αποτέλεσε μια Βιομηχανία ρυθμιζόμενη από το κράτος. Ιδιαίτερη σημασία για το εν λόγω καθεστώς είχαν η ψήφιση του ΚΔΝΔ το 1973 και η έκδοση του προεδρικού Διατάγματος 684 του 1976. Σε αυτά τα νομοθετικά κείμενα περιέχονται καθαρά όλα τα στοιχεία βάσει των οποίων η οικονομική θεωρία χαρακτηρίζει μια βιομηχανία ως ρυθμιζόμενη δηλ. ο έλεγχος εισόδου και εξόδου στην αγορά, ο προσδιορισμός των τιμών των ναύλων καθώς και η παρέμβαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφερόμενης υπηρεσίας. Η επέμβαση του κράτους στο χώρο των μεταφορών γενικότερα, δεν αποτελεί ελληνικό φαινόμενο αλλά πρόκειται για μια διεθνή κατάσταση (Λεκάκου, 1994). Το κράτος ελέγχει πολλές πτυχές παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, μέσω της χορήγησης αδειών, του καθορισμού των τιμών και του καθορισμού των στοιχείων της ποιότητας των υπηρεσιών. Η κρατική παρέμβαση παραδοσιακά προκλήθηκε από τον χαρακτήρα «δημόσιας υπηρεσίας» της ακτοπλοΐας, αλλά είχε επίσης επικριθεί λόγω της ανεπαρκούς παροχής υπηρεσιών. Αυτό κατηγορήθηκε με τη σειρά του για την αναποτελεσματική πολιτική και τη διατήρηση ενός κρατικού ολιγοπωλίου. Αυτό χαρακτηρίστηκε από ένα μικρό αριθμό ακτοπλοϊκών εταιρειών με στενούς επιχειρησιακούς δεσμούς οι οποίοι εξυπηρετούσαν μεγάλο αριθμό χρηστών χωρίς καμία διαπραγματευτική δύναμη και με τους στόχους των παραγωγών που έρχονταν σε σύγκρουση με εκείνους των χρηστών (Lekakou et al., 2007).

Με την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας 3577/1992 και από 2002 και μετά έλαβε χώρα η λεγόμενη απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών, και αφορούσε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ενώ θεωρητικά και νομικά έχουμε μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά, στην ουσία αναφερόμαστε σε μια ολιγοπωλιακή αγορά, η οποία από τη φύση της δεν μπορεί να είναι πλήρως ανταγωνιστική (Lekakou & Fafaliou, 2003).

Ενώ η μεγιστοποίηση του κέρδους και η θέση της αγοράς αποτελούν στόχους ιδιωτικών ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι νησιώτες είχαν θεωρήσει ιστορικά την ακτοπλοΐα ως βασική υπηρεσία για τη διατήρηση όλων των πτυχών της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας. Η έλλειψη ικανοποίησης των χρηστών εκδηλώθηκε με έναν πολύ πρακτικό τρόπο, δηλαδή την κινητοποίηση των νησιωτικών πληθυσμών για τη δημιουργία δικών τους, τοπικών και χρηματοδοτούμενων, ακτοπλοϊκών εταιρειών. Οι επιχειρήσεις αυτές στοχεύουν στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ του επιπέδου υπηρεσιών που οι ιδιωτικές εταιρείες ήταν πρόθυμες να παράσχουν και των αναγκών των τοπικών κοινωνιών (Λεκάκου, 1994). Αν και πανταχού παρόν σε όλα τα επίπεδα, η κρατική ρύθμιση δεν θεωρήθηκε γενικά ως ένας αποτελεσματικός μηχανισμός για την αντιστοίχιση της παροχής με τις ανάγκες των χρηστών. Στο πλαίσιο αυτό, η εμφάνιση τοπικών πρωτοβουλιών ήταν το μόνο πιθανό αποτέλεσμα (Lagoudis et al., 2006).

Στην Ελλάδα το ρόλο του πρωτοπόρου μεταφορέα τον έχουν αναλάβει οι ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αυτό επιβλήθηκε τόσο εξαιτίας της φύσης της Ελλάδας (αφενός λόγω των πολλών νησιών που διαθέτει και αφετέρου λόγω των σπουδαίων αστικών κέντρων της χώρας που βρίσκονται κοντά στη θάλασσα) όσο και λόγω του υφιστάμενου δυναμικού (ναυτική παράδοση των Ελλήνων) καθώς και εξαιτίας της φυσικής διαμόρφωσης της Ελλάδας (φυσικά υπήνεμα λιμάνια). Αν και πρωτοπορούν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές έχουν όλα τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας δηλαδή (Λεκάκου, 1994):

1. παρέχουν υπηρεσίες και όχι αγαθά
2. απαιτούν μεγάλη επένδυση κεφαλαίου
3. οι υπηρεσίες δεν μπορούν να μεταβιβασθούν από τους καταναλωτές
4. οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν μπορούν να αποθηκευτούν
5. η κρατική εποπτεία είναι αναγκαία

Έτσι καταλήγουμε σε ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των ακτοπλοϊκών μεταφορών το οποίο με τη σειρά του επηρεάζει την όλη μορφή της αγοράς. Σύμφωνα με τη Λεκάκη (1994) οι ακτοπλοϊκές γραμμές συνιστούν τις «αρτηρίες» μέσω των οποίων επιδιώκεται η

εδαφική συνέχεια της ηπειρωτικής Ελλάδας. Επομένως συνιστούν ένα συνεκτικό στοιχείο για τη συνοχή του εθνικού χώρου. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι που έχει προκαλέσει τη μακρόχρονη ενασχόληση του κράτους αλλά και την κοινωνική κινητοποίηση. Αυτές οι καταστάσεις σαφώς επέδρασαν στη δημιουργία του πλαισίου λειτουργίας των Ακτοπλοϊκών Υπηρεσιών και κατ' επέκταση προσδιόρισαν τη μορφή της Αγοράς.

1.2. Θεσμικό πλαίσιο για την Ακτοπλοΐα

1. Με το Νόμο 2932/01 "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'145/27-06-2001](#)), απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας 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 Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992).

2. Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 (ΦΕΚ Α'145/2001) , όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3153/03 (ΦΕΚ Α'153/2003), 3260/04 (ΦΕΚ Α'151/2004), 3409/05 (ΦΕΚ Α'273/2005), 3450/06 (ΦΕΚ Α'64/2006), 3482/06 (ΦΕΚ Α'163/2006), 3511/06 (ΦΕΚ Α'258/06), 3569/07 (ΦΕΚ Α'122/2007), 3697/08 (ΦΕΚ Α'194/2008), 3922/11 (ΦΕΚ Α'35/2011), 4072/12 (ΦΕΚ Α'86/2012) και 4150/13 (ΦΕΚ Α'/2013), 4254/14 (ΦΕΚ Α' 85/2014), 4256/2014 (ΦΕΚ Α' 92/2014), 4262/2014 (ΦΕΚ Α' 114/2014) και 4276/2014 (ΦΕΚ Α' 155/2014) είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελευθέρου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρερχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

3. Με βάση τον Νόμο 2932/01 και σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92, η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους Έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

4. Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν μέχρι την 31η Ιανουαρίου έκαστου έτους δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων για τις γραμμές που επιθυμούν να εξυπηρετούν για την δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει από την 1 Νοεμβρίου του ίδιου έτους και λήγει την 31 Οκτωβρίου του επομένου. Κατ' εξαίρεση δύνανται οι πλοιοκτήτες να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά την 31 Ιανουαρίου. Ειδικά για τα ταχύπλοα και τα υδροπτέρυγα πλοία, η ετήσια δρομολόγηση είναι τουλάχιστον τετράμηνη, εκ των οποίων οι τρεις θερινοί μήνες είναι συνεχόμενοι, και η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται το αργότερο μέχρι την 30 Νοεμβρίου.

5. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να παρεμβαίνει, κατ' εξαίρεση και στο αναγκαίο μέτρο, στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις όταν:

α) οι συνθήκες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας στους λιμένες και τάξης στη χερσαία ζώνη, την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων και

β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

6. Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν, εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και

κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

7. Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυτολόγιο και τη στελέχωση.

8. Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας.

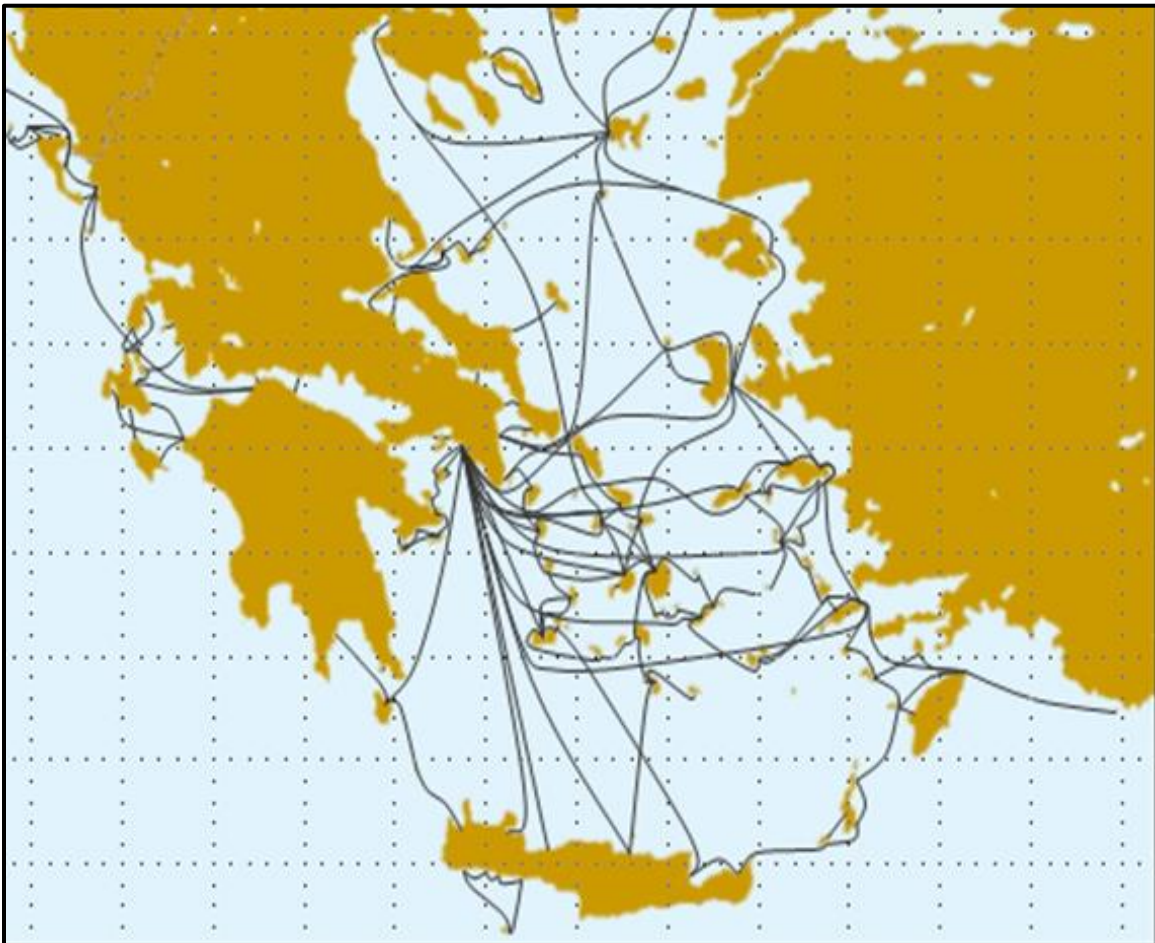
9. Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

1.3. Ελληνικό Δίκτυο Ακτοπλοΐας

Σήμερα, η ελληνική ακτοπλοΐα έχει γίνει ένα πολύπλοκο δίκτυο συνδέσεων της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά, των νησιών μεταξύ τους και της ηπειρωτικής προς την ηπειρωτική χώρα. Το ελληνικό παράκτιο σύστημα αποτελείται από πλοία μεταφοράς επιβατών (επιβατών) και εμπορευμάτων-επιβατών (ro-rax), ηπειρωτικά και νησιωτικά λιμάνια, παράκτιες (πολλαπλές) γραμμές και γραμμές πορθμείων (μονής / βραχείας σύνδεσης) (Lekakou et al., 2007). Σήμερα, το ακτοπλοϊκό σύστημα της χώρας αναπτύσσεται μέσω των κύριων γραμμών, των επιδοτούμενων γραμμών και των πορθμειακών γραμμών. Συνολικά παρέχονται 1.500 περίπου συνδέσεις μεταξύ 40 ηπειρωτικών και περίπου 100 νησιωτικών λιμανιών που εξυπηρετούνται από 350 πλοία τύπου Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Χλωμούδης κ.ά., 2007). Οι ακτοπλοϊκές γραμμές που επιδοτούνται τα τελευταία έτη για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και καυσίμων υπερβαίνουν τις 80 ανά έτος (Σπαθή και Καραγιάννης, 2011) και εξυπηρετούν άνω των 40 νησιών στο Αιγαίο. Από το Σχήμα 1 διαπιστώνεται ότι, μεταξύ 2009-2011, η εξέλιξη της επιβατικής ακτοπλοϊκής κίνησης στο σύνολο και στα νησιά του Αιγαίου που εξυπηρετούνται από τις άγονες γραμμές (μαζί με κύριες ή εμπορικές γραμμές, που εξυπηρετούν κυρίως τα μεγάλα νησιά) είναι φθίνουσα. Ειδικότερα, η ακτοπλοϊκή κίνηση στα νησιά που εξυπηρετούνται (και) από τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος στο Αιγαίο,

η οποία αντιστοιχεί στο 30-32% της συνολικής ακτοπλοϊκής κίνησης, υποχώρησε από τους 10,6 εκατ. επιβάτες (34,8 εκατ. επιβάτες στο σύνολο) το 2009 στους 8,1 εκατ. επιβάτες (26,4 εκατ. επιβάτες στο σύνολο) το 2011 (Τσέκερης Θ. 2013).

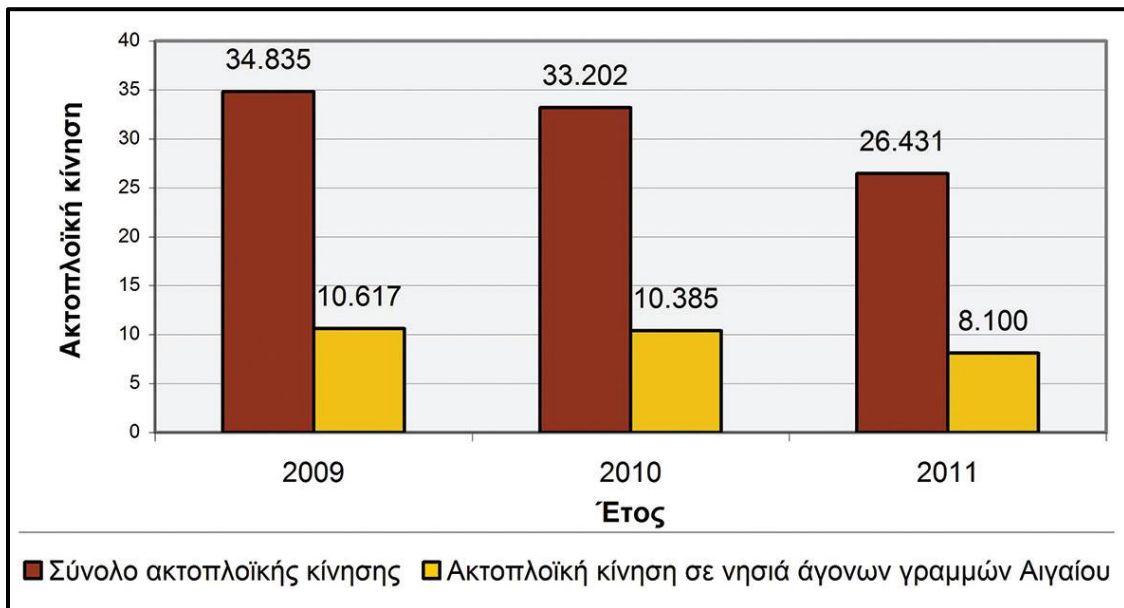
Ο χάρτης 1 απεικονίζει το σημερινό ελληνικό σύστημα θαλάσσιας ακτοπλοϊκής μεταφοράς επιβατών, το οποίο αποτελείται από επιβατικά πλοία (επιβατών) και εμπορευματικά –επιβατικά πλοία (ro-rah), ηπειρωτικά και νησιωτικά λιμάνια και παράκτιες (πολλαπλές) γραμμές και γραμμές πορθμείων.



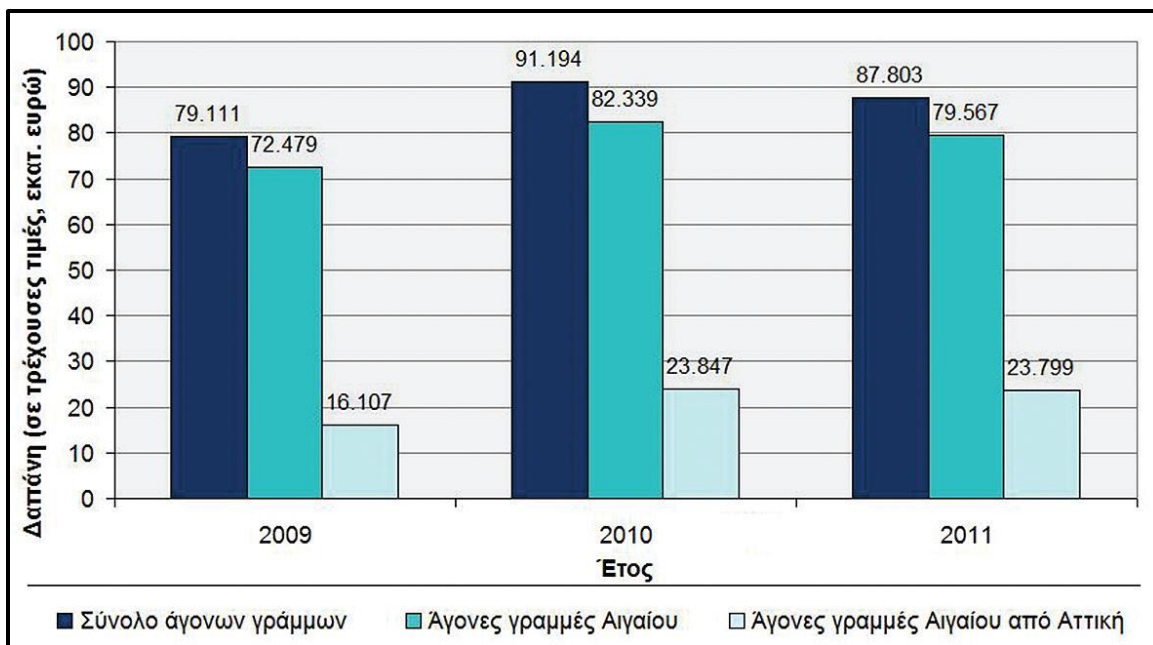
Χάρτης 1. Ελληνικό Δίκτυο Ακτοπλοΐας. Πηγή: Χλωμούδης κ.ά., 2007

Η αποκαλούμενη εποχικότητα επηρεάζει είτε την ικανοποίηση των επιβατών είτε την οικονομική βιωσιμότητα των σχετικών γραμμών - και μάλιστα και τις δύο - με σημαντικές συνέπειες τόσο για τους χρήστες όσο και για τους παρόχους των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών (Lagoudis et al, 2006)

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 2 το μεγαλύτερο ποσοστό (>90%) της συνολικής ετήσιας κρατικής δαπάνης για τη λειτουργία του δικτύου των άγονων γραμμών κατανέμεται στις γραμμές που εξυπηρετούν τα νησιά του Αιγαίου. Την ίδια όμως περίοδο 2009- 2011 παρατηρείται μια γενικότερη αύξηση της κρατικής επιδότησης (παρά την μικρή μείωση μεταξύ 2010-2011), επομένως παρατηρείται μια σημαντική αναντιστοιχία μεταξύ της προσφοράς (υπό όρους επιδότησης) και της ζήτησης (υπό όρους επιβατικής κίνησης, διάγραμμα 1). Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η αύξηση της κρατικής χρηματοδότησης των άγονων γραμμών δεν επέφερε την προώθηση της επιβατικής κίνησης στα νησιά, ή, τουλάχιστον, δεν συνδέεται άμεσα με τον στόχο της ενίσχυσης του τουρισμού στους συγκεκριμένους προορισμούς. Αυτό μπορεί να οφείλεται εν μέρει στην αυξημένη τιμή των καυσίμων και στις υφιστάμενες μακροοικονομικές συνθήκες ύφεσης, που έχουν προκαλέσει έλλειψη ρευστότητας στην αγορά (Sambrosos και Maniati, 2011).



Διάγραμμα 1. Επιβατική ακτοπλοϊκή κίνηση στο σύνολο της επικράτειας και στα νησιά των άγονων γραμμών του Αιγαίου, 2009-2011. Πηγή: Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών, Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας.



Διάγραμμα 2: Δαπάνες για τις άγονες γραμμές στο Αιγαίο και συνολικά, 2009-2011.

Πηγή: Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών, Υπουργείο Ανάπτυξης,
Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας

Ιδιαίτερα αναφέρεται ότι οι δαπάνες για άγονες γραμμές στο Αιγαίο με αφετηρία την Αττική, οι οποίες είναι και οι πλέον κοστοβόρες, σημείωσαν σημαντική αύξηση μετά το 2009. Συγκεκριμένα, καλύπτουν περίπου το 30% του συνόλου των δαπανών για επιδοτούμενες ακτοπλοϊκές μεταφορές στο Αιγαίο (Τσέκερης, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. Εισαγωγή

Όπως προαναφέρθηκε η ελληνική ακτοπλοΐα είναι υπεύθυνη για τη διασύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τη νησιωτική Ελλάδα, και συνιστά μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη. Οι σημαντικότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες διαθέτουν σύγχρονο στόλο πλοίων με μεγάλη χωρητικότητα, λόγω των επενδύσεων που έγιναν σε νέα πλοία και την απόσυρση παλαιότερων.

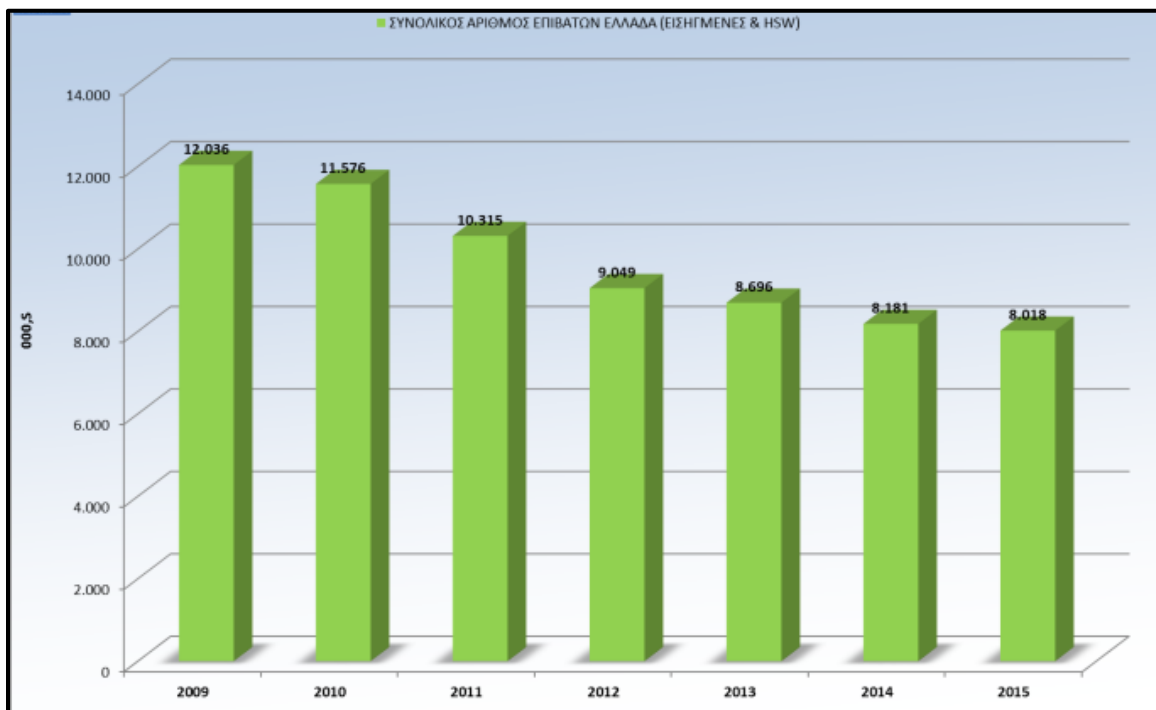
Ο κλάδος της ακτοπλοΐας μετά το 2009 ήρθε αντιμέτωπος με δύο παράλληλες και μεγάλες εξωγενείς διαταραχές, τη μεν αύξηση των διεθνών τιμών των καυσίμων και τη δε κατακόρυφη πτώση της επιβατικής κίνησης εξαιτίας της κρίσης στην ελληνική οικονομία αλλά και στη μικρότερου βαθμού κρίσης της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Η Μεταξύ τις τριετίας 2009-2012 η ζήτηση σε ακτοπλοϊκές υπηρεσίες μειώθηκε κατά 24% στους επιβάτες και 29% στα ΙΧ αυτοκίνητα, ενώ το κόστος καυσίμων αποτελεί πλέον περισσότερο από το ήμισυ του κύκλου εργασιών του κλάδου. Η δυνατότητα προσαρμογής σε αυτές τις εξωγενείς διαταραχές εμποδίστηκε σε μεγάλο βαθμό και από περιορισμούς στο ρυθμιστικό περιβάλλον.

Οι αρνητικές αυτές εξελίξεις επιφέρουν δυσμενή αποτελέσματα και στα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου. Η μείωση του κύκλου εργασιών είχε ως αποτέλεσμα σημαντικές αυξήσεις των λειτουργικών εξόδων και ως εκ τούτου μεγάλες ζημιές. Η ρευστότητα είναι περιορισμένη και η δανειακή πίεση υψηλή. Επομένως μπαίνει το βασικό ερώτημα σχετικά με τη βιωσιμότητα ορισμένων επιχειρήσεων του κλάδου και τη δυνατότητα του υφιστάμενου συστήματος να παρέχει τις απαιτούμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες τα επόμενα χρόνια. Αυτό θα είχε σημαντικές αρνητικές συνέπειες για την εθνική οικονομία, δεδομένου ότι η επιβατηγός ναυτιλία συνεισφέρει σημαντικά στην την εγχώρια οικονομική δραστηριότητα με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, λειτουργεί όμως και υποστηρικτικά στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας. Αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί ότι τα νησιά της Ελλάδας προσφέρουν εισόδημα και θέσεις εργασίας σε σημαντικό μέρος του πληθυσμού.

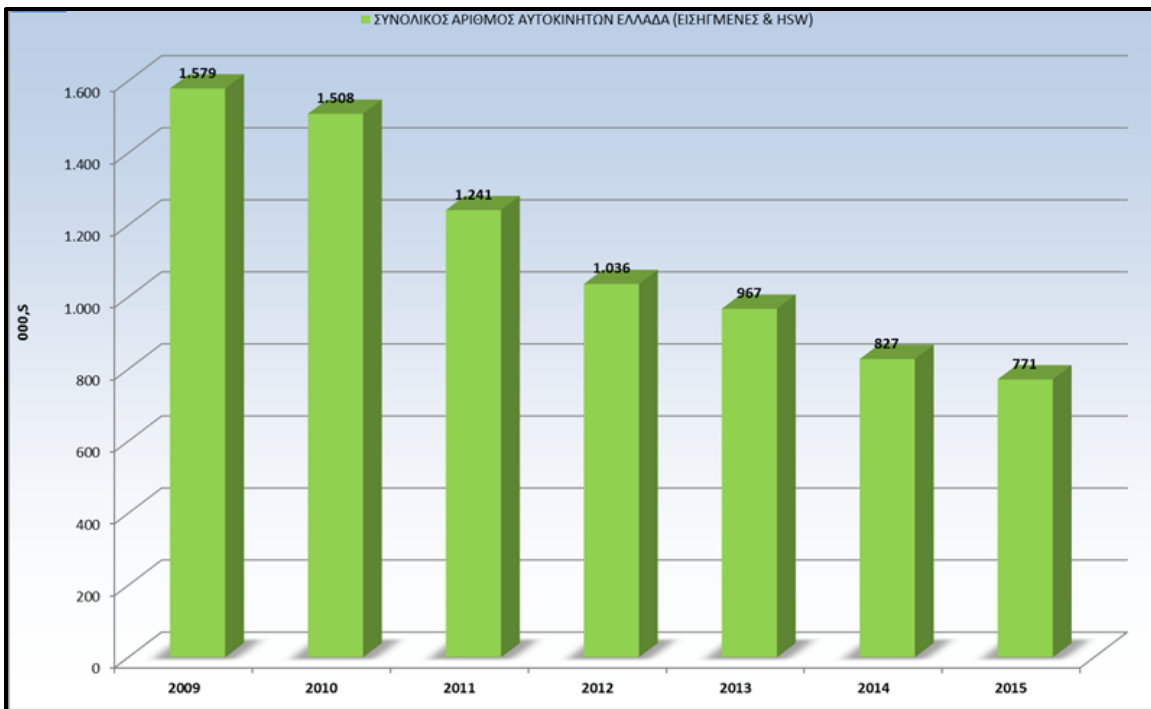
Επίσης αυξημένη σημασία για την οικονομία των νησιών έχουν οι κλάδοι του τουρισμού, του εμπορίου και της γεωργίας οι οποίοι εξαρτώνται άμεσα από την διασύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα.

2.2. Λεπτομερής περιγραφή του κλάδου της ακτοπλοΐας

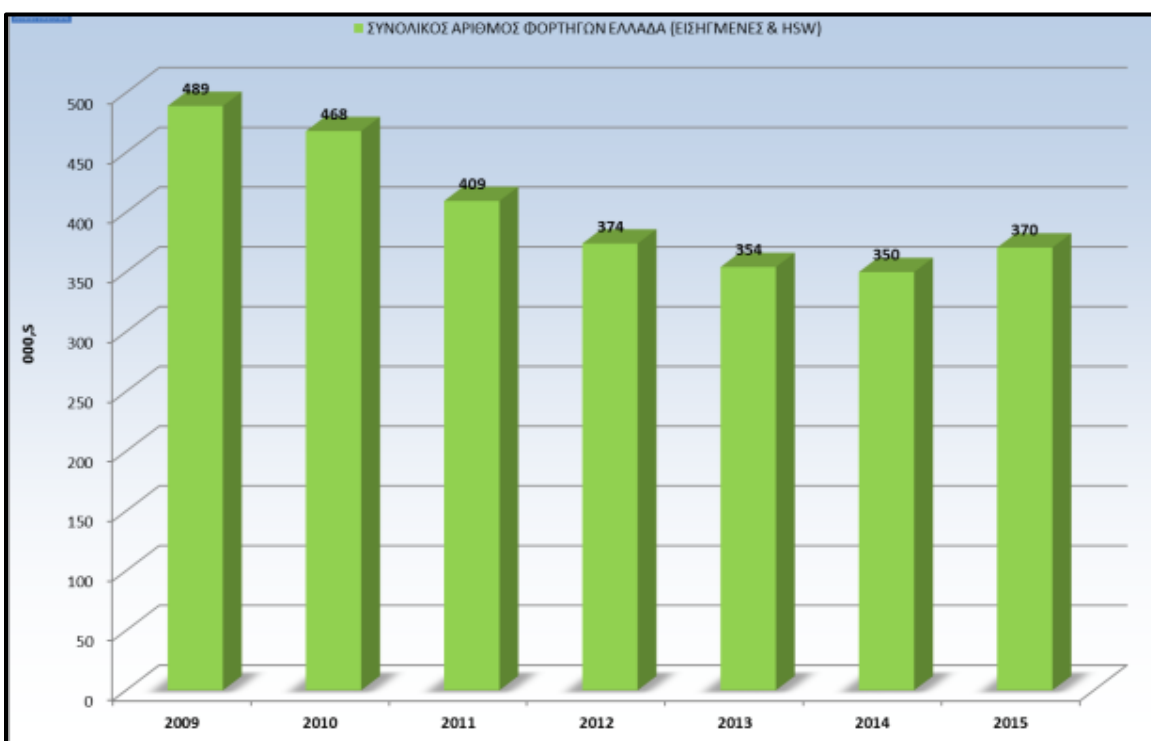
Πιο κάτω θα γίνει παρουσιαστεί λεπτομερώς ο κλάδος της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα με έτος βάσης το 2009 καθώς συνιστά το πρώτο έτος όπου οι ακτοπλοϊκές εταιρείες παρουσίασαν ζημιές στα αποτελέσματα EBITDA, όρος ο οποίος αποτελεί τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων. Σύμφωνα με την ανάλυση της ετήσιας εξέλιξης διακίνησης επιβατικού φορτίου, φορτίου αυτοκινήτων και φορτηγών για τις εισηγμένες εταιρείες στο ΧΑ και για την εταιρείας Hellenic Seaways παρατηρούμε ότι εκτός από τη διακίνηση φορτηγών η οποία παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 6%, η διακίνηση επιβατών και αυτοκινήτων συνεχώς μειώνεται. Η ανάλυση της διακίνησης επιβατών και αυτοκινήτων παρουσίασε μείωση κατά -2% και -7%, αντίστοιχα (Γράφημα 2.1, 2.2. & 2.3).



Γράφημα 2.1. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης επιβατικού φορτίου στην Ελλάδα Εισηγμένων και HSW (2009-2015)

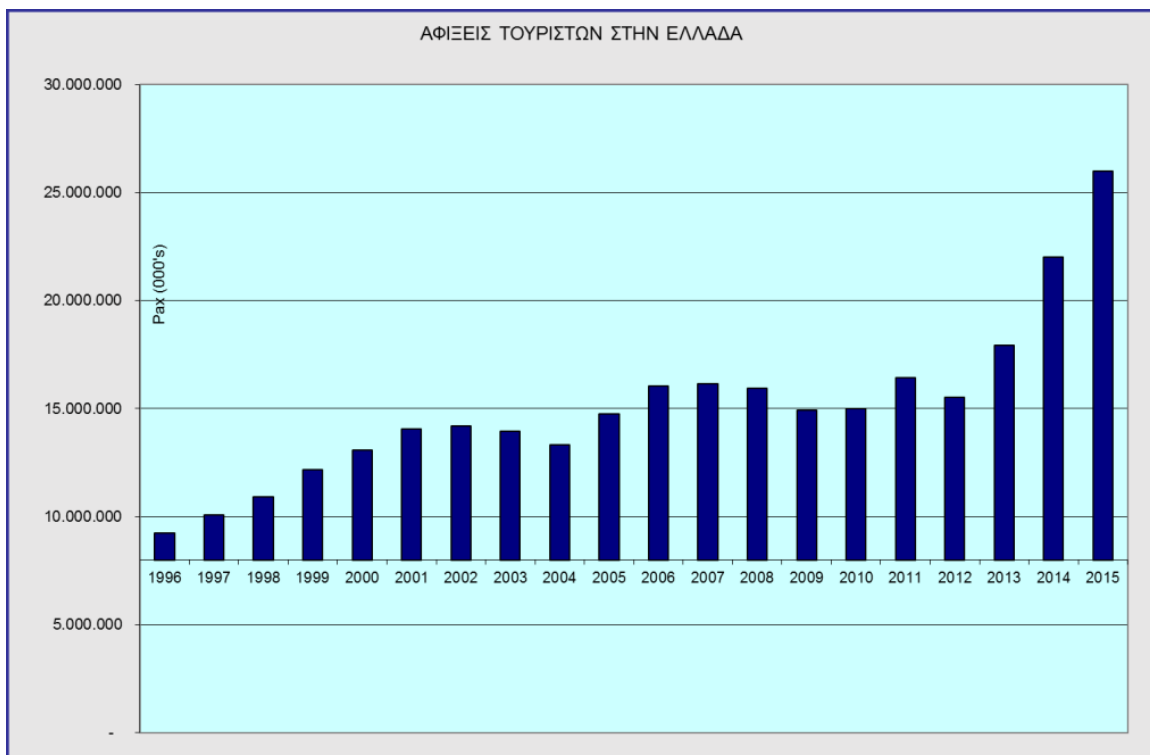


Γράφημα 2.2. Ετήσια εξέλιξη φορτίου αυτοκινήτων στην Ελλάδα Εισηγμένων και HSW (2009-2015). Πηγή: XRTC



Γράφημα 2.3. Ετήσια εξέλιξη φορτίου φορτηγών στην Ελλάδα Εισηγμένων και HSW (2009-2015). Πηγή: XRTC

Παρόλο που το 2015 αποτέλεσε έτος ρεκόρ στις αφίξεις των τουριστών (Γράφημα 2.4), οι ακτοπλοϊκές εταιρίες δεν αύξησαν την κίνησή τους. Το 2015 ήρθαν στην Ελλάδα γύρω στα 26 εκατομμύρια τουρίστες εκ των οποίων μόνο τα 8 εκατομμύρια περίπου διακινήθηκαν ακτοπλοϊκώς. Αυτό το στοιχείο θεωρείται πολύ σημαντικό καθώς εξάγεται το συμπέρασμα ότι το επιβατικό φορτίο των ακτοπλοϊκών εταιριών συνιστούν κυρίως Έλληνες και όχι ξένοι τουρίστες. Επομένως οι ακτοπλοϊκές εταιρίες θα πρέπει να ερευνήσουν κυρίως τις ανάγκες των Ελλήνων χρηστών των ακτοπλοϊκών δρομολογίων προκειμένου να ικανοποιήσουν τις προσδοκίες τους.



Γράφημα 2.4. Αφίξεις Τουριστών στην Ελλάδα (1996-2015) Πηγή: XRTC

Πιο κάτω θα γίνει ανάλυση του μεταφορικού έργου και της προσφερόμενης χωρητικότητας Ελλάδας και Αδριατικής, των εισηγμένων ακτοπλοϊκών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών καθώς και της HELLENIC SEAWAYS. Η NEL LINES δεν περιλαμβάνεται στην ανάλυση για το έτος 2016 λόγω χρεωκοπίας.

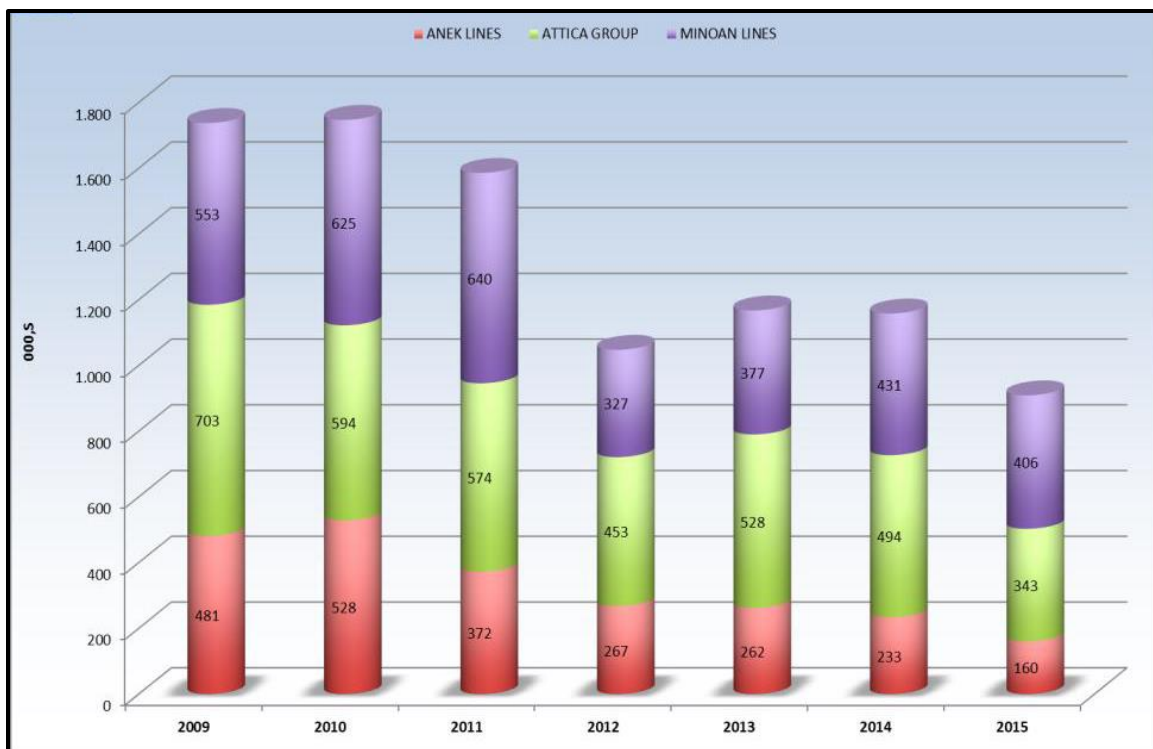
Στο Γράφημα 2.5 φαίνεται ότι υπάρχει μια συνεχής πτώση της διακίνησης του επιβατικού φορτίου από το 2009 έως το 2015. Η μείωση μεταξύ των ετών 2014-2015 είναι της τάξης του -2% ενώ μεταξύ της εξαετίας 2009 -2015 η διακίνηση του επιβατικού

φορτίου μειώθηκε συνολικά κατά -33%. Όσον αφορά στην κατανομή της ζήτησης μεταξύ των εταιρειών της Ελληνικής Ακτοπλοΐας, η ATTICA GROUP παρουσιάζει αύξηση στη ζήτηση της τάξης του 14%, ενώ αμέσως μετά είναι η HELLENIC SEAWAYS η οποία παρουσιάζει αύξηση 11%. Αντιθέτως οι εταιρείες ANEK LINES και MINOAN LINES παρουσιάζουν μείωση της τάξης του -29% και -9%, αντίστοιχα.



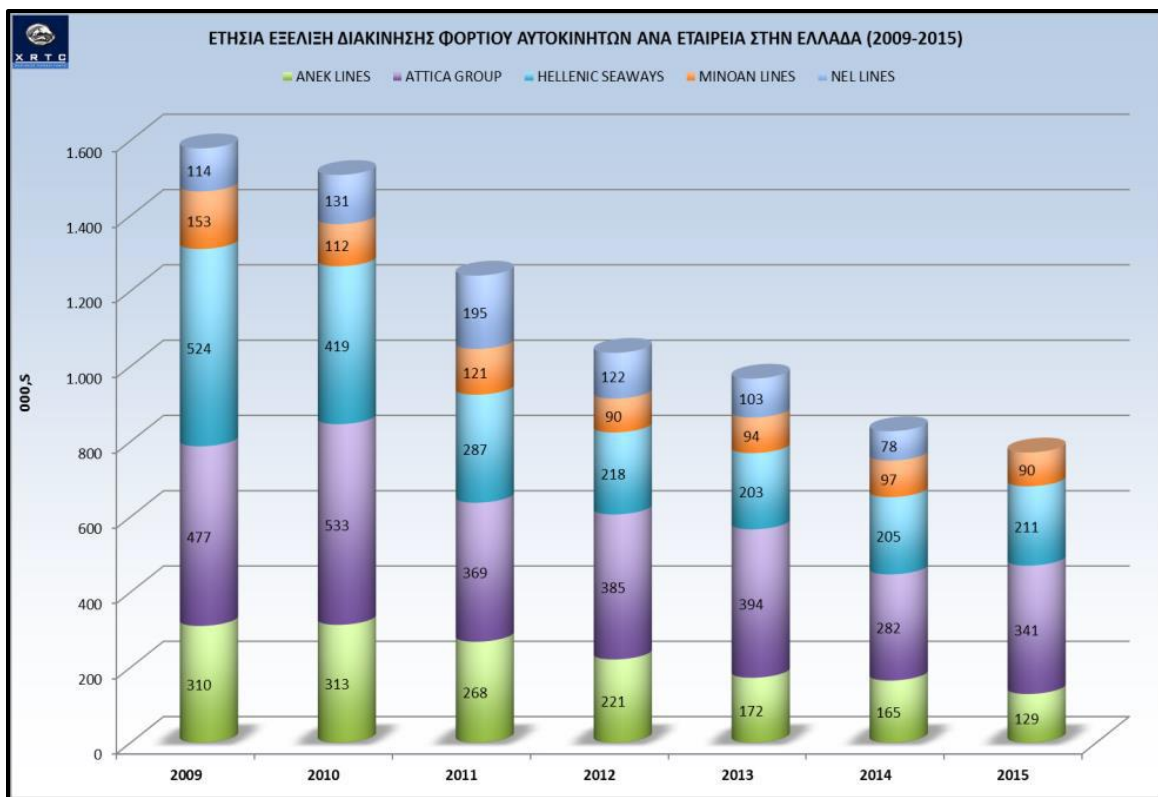
Γράφημα 2.5. Διακίνηση Επιβατικού Φορτίου Εισηγμένων και HELLENIC SEAWAYS (2009-2015). Πηγή: XRTC

Η γραμμή Αδριατικής παρουσίασε μετά τις αυξήσεις των ετών 2013 και 2014, το 2015 παρουσίασε μείωση της τάξης του -22% σε σχέση με το 2014. Ειδικότερα μείωση κατά φθίνουσα σειρά παρουσίασαν η ANEK LINES της τάξης του -32%, η ATTICA GROUP της τάξης του -31% και τέλος η MINOAN LINES της τάξης του -6% (Γράφημα 2.6).



Γράφημα 2.6. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης φορτίου επιβατών ανά εταιρεία στην Αδριατική (2009-2015). Πηγή: XRTC

Παρόμοια είναι και η διακίνηση φορτίου αυτοκινήτων κατά την χρονική περίοδο 2009-2015. Ειδικότερα παρατηρείται συνεχόμενη μείωση κατά τη διάρκεια της εξαετίας της τάξης του -7% (Γράφημα 2.7). Όσον αφορά στην ετήσια εξέλιξη της διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων ανά εταιρεία παρατηρείται αύξηση του φορτίου για την εταιρεία ATTICA GROUP της τάξης του 21% καθώς και αύξηση για την εταιρεία HELLENIC SEAWAYS της τάξης του 3. Αντιθέτως μείωση παρατηρείται στην εταιρεία ANEK LINES της τάξης του -22% και για την εταιρεία MINOAN LINES της τάξης του -7%.



Γράφημα 2.7. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων ανά εταιρεία στην Ελλάδα (2009-2015). Πηγή: XRTC

Η γραμμή Αδριατικής παρουσίασε μείωση στο σύνολο των εταιρειών όσον αφορά στη διακίνηση φορτίου αυτοκινήτων, της τάξης του -25%. Η εταιρεία ATTICA GROUP παρουσίασε τη μεγαλύτερη μείωση της τάξης του -32%, ακολουθεί η εταιρεία ANEK LINES με μείωση της τάξης του -25% και τέλος η MINOAN LINES μείωση της τάξης του -7% (Γράφημα 2.8).



Γράφημα 2.8. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων ανά εταιρεία στην Αδριατική (2009-2015). Πηγή: XRTC

Όσον αφορά στην διακίνηση φορτίου φορτηγών αυτή παρουσιάζει διαφορετική εικόνα σε σχέση με τη διακίνηση επιβατικού φορτίου και φορτίου αυτοκινήτων την 2014-2015, κυρίως για την Ελλάδα. Παρατηρείται λοιπόν αύξησης της τάξης του 6% (Γράφημα 2.9). Η εικόνα της διακίνησης φορτίου φορτηγών ανά εταιρεία παρουσιάζει μείωση στην εταιρεία ANEK LINES της τάξης του -8%, αύξηση στην εταιρεία MINOAN LINES της τάξης του 4%, αύξηση στην εταιρεία ATTICA GROUP της τάξης του 15% και τέλος αύξηση στην εταιρεία HELLENIC SEAWAYS της τάξης του 78%.

Η γραμμή Αδριατικής παρουσίασε μείωση στο σύνολο των εταιρειών όσον αφορά στη διακίνηση φορτίου αυτοκινήτων, της τάξης του -13%. Η εταιρεία HELLENIC SEAWAYS παρουσίασε τη μεγαλύτερη μείωση της τάξης του -61%, ακολουθεί η εταιρεία ATTICA GROUP με μείωση της τάξης του -14%, η ANEK LINES με μείωση -12% και τέλος η MINOAN LINES με μείωση της τάξης του -6% (Γράφημα 2.10).



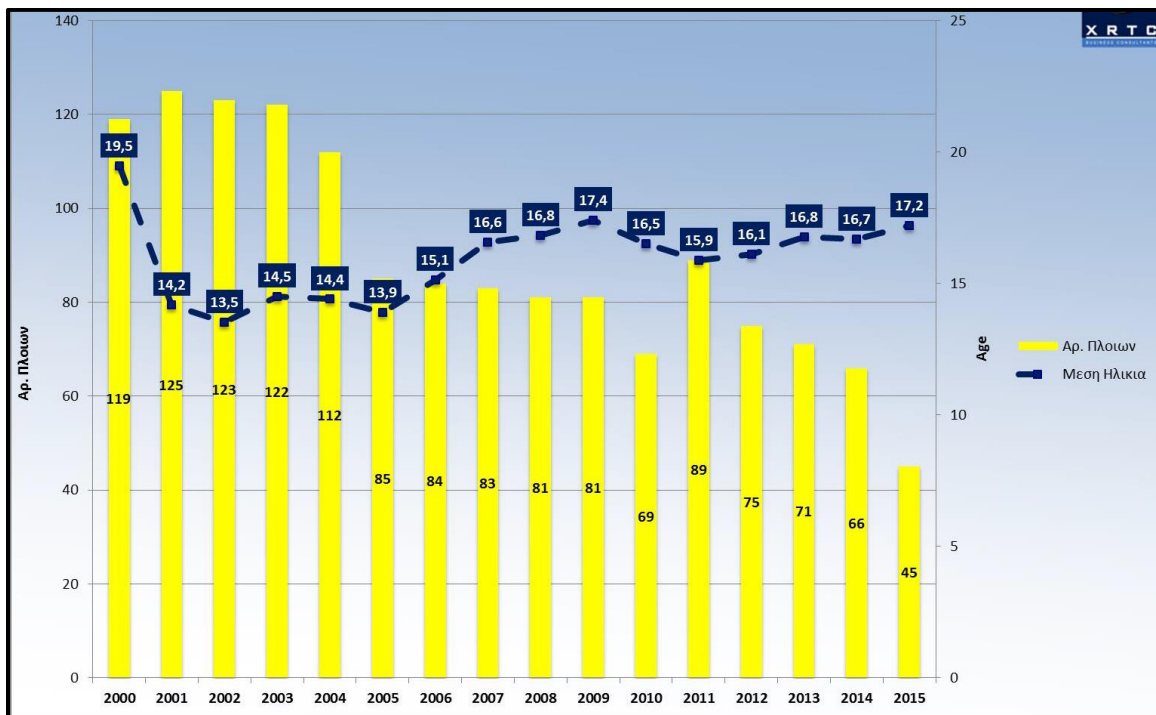
Γράφημα 2.9. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων ανά εταιρεία στην Ελλάδα (2009-2015). Πηγή: XRTC



Γράφημα 2.10. Ετήσια εξέλιξη διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων ανά εταιρεία στην Αδριατική (2009-2015). Πηγή: XRTC

2.3. Ανάλυση Προσφοράς Χωρητικότητας Εισηγμένων και Hellenic Seaways

Σύμφωνα με στοιχεία της ετήσιας εξέλιξης του στόλου των ακτοπλοϊκών εταιρειών στην Ελλάδα παρατηρείται μείωση στην προσφορά μέσω για μεταφορά αγαθών και επιβατών γεγονός που φτάνει σε ανησυχητικά επίπεδα (Γράφημα 2.11). Μετά την πρόσφατη χρεωκοπία της NEA και την αποχώρηση 13 πλοίων της, το μεγαλύτερο μέρος της Ελληνικής ακτοπλοϊκής εξυπηρετείται με 45 πλοία των εισηγμένων εταιρειών και την Hellenic Seaways, των οποίων ο μέσος όρος ηλικίας τους παραμένει χαμηλός σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ (Πίνακας 2.1).

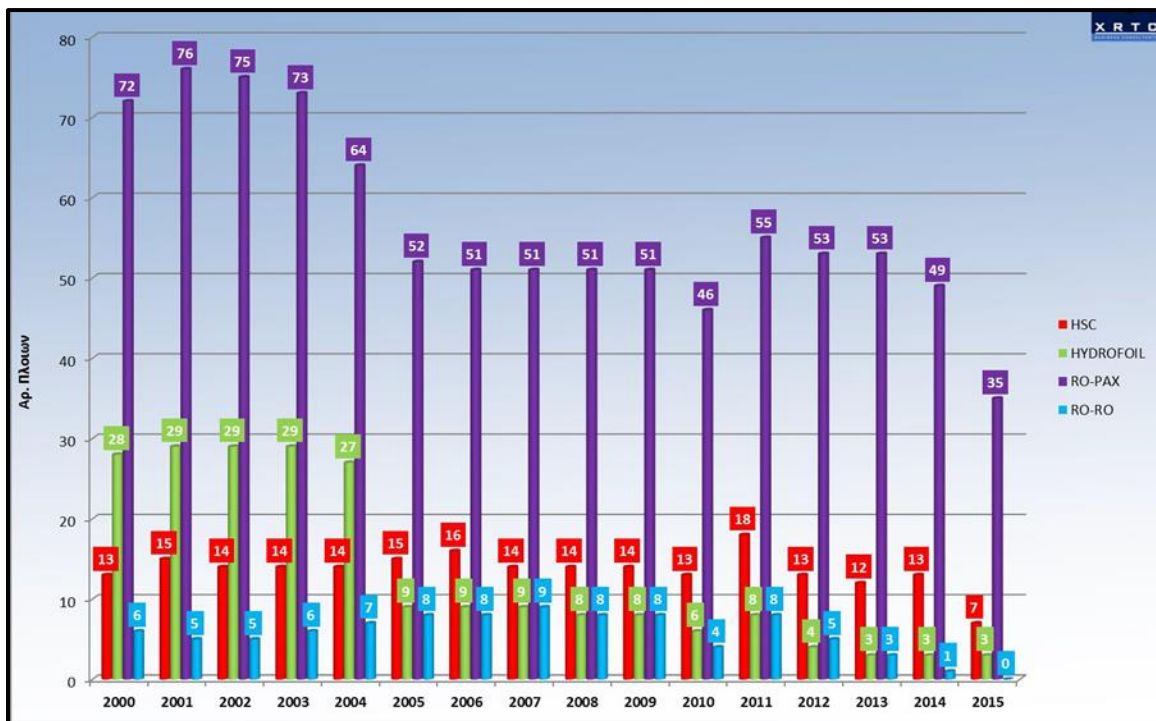


Γράφημα 2.11. Εξέλιξη Στόλου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2015. Πηγή: XRTC

Το πιο πάνω συμπέρασμα φαίνεται και στο Γράφημα 2.12, όπου γίνεται φανερή η ελάττωση του στόλου στους τύπους πλοίων RO-PAX τα οποία συνιστούν και τα πλοία με τη μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα. Η απόσυρση των παλαιότερων πλοίων και η αποχώρηση των 13 πλοίων της NEA είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του στόλου η οποία βέβαια εξαιτίας της παράλληλης μείωσης της διακίνησης επιβατικού κυρίως φορτίου, εξισορρόπησε και βοήθησε στην οικονομική βελτίωση των εταιριών.

Πίνακας 2.1. Στόλος ανά εταιρεία

	Στόλος
ANEK LINES	7
MINOAN LINES	5
HELENIC SEAWAYS	21
ATTICA GROUP	12
Σύνολο	45



Γράφημα 2.12. Ετήσια Εξέλιξη Στόλου ανά τύπο πλοίου Εισηγμένων και Hellenic Seaways 2000-2015. Πηγή: XRTC

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ

2.4. Οικονομική δραστηριότητα του κλάδου

3.1. Ο Ανταγωνισμός της Ακτοπλοΐας στο Εσωτερικό της Χώρας

3.2. Η Σημασία της Ακτοπλοΐας για τη Νησιωτική Ανάπτυξη της Χώρας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

3.1. Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί προκειμένου να αποτιμηθεί ο κύκλος εργασιών των τριών εταιρειών εισηγμένων στο χρηματιστήριο είναι μέσω της χρηματοοικονομικής ανάλυσης με τη χρήση αριθμοδεικτών. Ειδικότερα χρησιμοποιώντας τις οικονομικές καταστάσεις των τελευταίων τριών ετών θα γίνει ανάλυση που θα περιλαμβάνει:

α) Τις συγκριτικές καταστάσεις (οριζόντια ανάλυση) ισολογισμού και αποτελεσμάτων χρήσης (π.χ. μέση τιμή τετραετίας, μέση ετήσια μεταβολή, αυξομειώσεις για τα έτη 2014-2015 και 2015-2016 και το σχολιασμό τους).

β) Τις καταστάσεις κοινού μεγέθους (κάθετη ανάλυση) ισολογισμού και αποτελεσμάτων χρήσης για το υπό εξέταση διάστημα και το σχολιασμό τους.

γ) Τους βασικότερους αριθμοδείκτες από κάθε κατηγορία αριθμοδεικτών (για όλα τα έτη): i) ρευστότητας, ii) αποδοτικότητας, iii) δραστηριότητας (ή κυκλοφοριακής ταχύτητας) και iv) δανειακής επιβάρυνσης (ή χρέους) που θα απαιτούνταν να αναλυθούν προκειμένου να διαμορφωθεί μια σαφής άποψη για την κατάστασή της εταιρείας

δ) Τον αναλυτικό σχολιασμό των μεταβολών των παραπάνω αριθμοδεικτών για την υπό εξέταση περίοδο.

3.2. Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι η αποτίμηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο καθώς και η επίδραση του τουρισμού στα μεγέθη τους και συγκεκριμένα στον κύκλο εργασιών τους.

3.3. Παρουσίαση Εταιρειών

3.3.1. ANEK LINES

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES», με μετόχους απλούς

ανθρώπους της Μεγαλονήσου. Είναι η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης και η ιδέα της ίδρυσής της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Διοικείται από 15μελες συμβούλιο και απασχολεί κατά μέσο όρο 1800 άτομα σε πληρώματα & Διοικητικές Υπηρεσίες ξηράς. Η έδρα της είναι στα Χανιά, σε ιδιόκτητα υπερσύγχρονα γραφεία, τα οποία διαθέτουν μεγάλο συνεδριακό κέντρο με δυνατότητα φιλοξενίας 500 ατόμων. Η δραστηριοποίηση της ANEK στον χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1970 με τη δρομολόγηση του πρώτου πλοίου της, του αλησμόνητου «ΚΥΔΩΝ», στη γραμμή Πειραιά – Χανιά. Από τότε μέχρι σήμερα η εξέλιξή της ήταν εντυπωσιακή.

Ο μεγάλος και σύγχρονος στόλος της ANEK περιλαμβάνει 10 ιδιόκτητα πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM & ISPS Systems, ISO & HACCP αντίστοιχα.

Επιπροσθέτως, εφαρμόζοντας την Διεθνή Σύμβαση STCW του 1995, που αφορά στην ποιότητα των πληρωμάτων (εξειδίκευση, διπλώματα, εμπειρία κλπ), η ANEK κατά γενική ομολογία έχει καταφέρει να διατηρήσει μια από τις πρώτες θέσεις στο χώρο της διεθνούς και εγχώριας ναυτιλίας.

Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλο κύρος. Από το Δεκέμβριο του 1998, με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διασφάλισε την ανοδική της πορεία. Με τη διεύρυνση του εμπορικού της δικτύου, με την δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, με την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και των προκλήσεων στο ναυτιλιακό χώρο, με την υλοποίηση εύστοχων στρατηγικών Marketing που λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές ιδιομορφίες και τις επιμέρους ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς, ενεργοποιεί αποδοτικά και ανταγωνιστικά τόσο το συνολικό δυναμικό της όσο και το μεγάλο δίκτυο πωλήσεων και πρακτορείων που την αντιπροσωπεύουν, σε Ελλάδα και Ευρώπη.

Παράλληλα, η ANEK είναι κοινωνικά ευαισθητοποιημένη και με υπευθυνότητα προσφέρει χρόνια τώρα στο κοινωνικό σύνολο, μέσα από μεγάλες περιβαλλοντικές,

αθλητικές, πολιτισμικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα, ενισχύει προσπάθειες διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς και προβολής της ιστορικής φυσιογνωμίας της Κρήτης, συμμετέχοντας στην τουριστική προβολή της χώρας. Βρίσκεται πάντα, έμπρακτα και διακριτικά & στο πλευρό συνανθρώπων μας που έχουν ανάγκη την συνδρομή της.

Το Δεκέμβριο του 2008, στο πλαίσιο της ετήσιας απονομής των «5th Greek Shipping Awards» που διοργάνωσε η Lloyd's List, η ANEK βραβεύτηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2008 για την Επιβατηγό Ναυτιλία».

Από την γέννηση της εταιρείας & τον κατάπλου του πρώτου πλοίου της, του θρυλικού ΚΥΔΩΝ, μέχρι τις μελετημένες στρατηγικές αποφάσεις της σημερινής Διοίκησης, η ANEK LINES λειτουργεί χωρίς παρέκκλιση, με υπευθυνότητα και συνέπεια, αναπτύσσει και βελτιώνει τον αξιόπιστο στόλο της, το ειδικευμένο προσωπικό της και τις άψογα παρεχόμενες υπηρεσίες της. Και όλα αυτά πάντα με κύριο γνώμονα το συμφέρον του επιβατικού κοινού που μακροπρόθεσμα εξασφαλίζει και την ευρωστία του δικού της φέροντος μετοχικού οργανισμού.

3.3.2. ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ιδρύθηκαν το 1972 στο Ηράκλειο Κρήτης. Αποτελούν σήμερα μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες της Ευρώπης. Η πορεία τους συνδέεται άρρηκτα με την ιστορία της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας και μέσα από τη μακρόχρονη πορεία τους οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ έχουν να επιδείξουν μία σειρά από πρωτιές, μέσα από τις οποίες αναδεικνύονται το εταιρικό προφίλ και η φιλοσοφία της εταιρείας, που δεν είναι άλλα από τη συνεχή ανανέωση του στόλου, την πολυτέλεια, την άνεση, την ταχύτητα, την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια του επιβατικού κοινού.

1974: Δρομολογείται το F/B MINOS στη γραμμή ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ

1981: έναρξη δρομολογίων στη γραμμή ΠΑΤΡΑ - ΑΓΚΩΝΑ με το F/B EL GRECO.

1987: Δρομολογείται το F/B FEDRA στη γραμμή ΠΑΤΡΑ - ΑΓΚΩΝΑ.

1988: Δρομολογείται το F/B KING MINOS στη γραμμή ΠΑΤΡΑ - ΑΓΚΩΝΑ.

1990: Έναρξη δρομολογίων στη γραμμή ΕΛΛΑΔΑ - ΤΟΥΡΚΙΑ - ΙΤΑΛΙΑ με το F/B ARIADNE.

1990: Δρομολογείται στη γραμμή ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ το F/B Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΙΣ.

1991: Δρομολογούνται δύο (2) νέα υπερσύγχρονα πλοία, το F/B DAEDALUS και το F/B EL GRECO (Ηράκλειο - Κρήτης με την Αγκώνα της Ιταλίας).

1992: Δρομολογείται το F/B EROKOTRITOS στη γραμμή ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ (χρόνος ταξιδιού 24 ώρες).

1993: Ναυπήγηση τριών (3) νέων υπερσύγχρονων πλοίων τύπου High Speed Ferries συνολικού ύψους επένδυσης 250.000.000 USD.

1995: Παραλαμβάνεται το H/S/F ARETOUSA.

1997: Παραλαμβάνεται το H/S/F IKARUS.

1998: Παραλαμβάνεται το H/S/F PASIPHAE.

1998: Ναυπήγηση νέων υπερσύγχρονων πλοίων με παραγγελίες στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI των πλοίων: H/S/F KNOSSOS PALACE & H/S/F FESTOS PALACE. Στα ίδια ναυπηγεία παραγγέλλονται επίσης δύο (2) ακόμη υπερπολυτελή High Speed Ferries, τα πλοία H/S/F OLYMPIA PALACE & H/S/F EUROPA PALACE. Το ίδιο έτος παραγγέλλονται στα ναυπηγεία SAMSUNG της Ν. Κορέας τρία (3) πολυτελή High Speed Ferries, τα πλοία H/S/F PROMETHEUS, H/S/F ARIADNE & H/S/F OCEANUS, συνολικού ύψους επενδυτικού προγράμματος από το 1995 μέχρι το 2002: 900.000.000 USD

1998: Η εταιρεία εισάγει τις μετοχές της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

2000 – 2001: Παραλαμβάνεται από τα ναυπηγεία FINCANTIERI το H/S/F KNOSSOS PALACE και λίγους μήνες αργότερα το πλοίο H/S/F FESTOS PALACE. Τα πλοία δρομολογούνται άμεσα στη γραμμή ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ.

2002: Παραλαμβάνεται το H/S/F OLYMPIA PALACE από τα ναυπηγεία FINCANTIERI. Πρόκειται για ένα ακόμη υπερσύγχρονο πλοίο, που έρχεται να ενισχύσει την ηγετική θέση της εταιρείας στις γραμμές της Αδριατικής και να συμβάλει έτσι περαιτέρω στην αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοΐας. Το H/S/F EUROPA PALACE, αδελφό πλοίο του H/S/F OLYMPIA PALACE, είναι το τέταρτο και τελευταίο πλοίο που παραλαμβάνουν οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ από τα ναυπηγεία FINCANTIERI.

2004: Δημιουργείται το πρωτοποριακό πρόγραμμα συχνών επιβατών Minoan Lines Bonus Club, με στόχο να προσφέρει ιδιαίτερα οφέλη στο επιβατικό κοινό της εταιρείας.

2008: Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ γίνονται μέλος της μεγάλης οικογένειας του Ομίλου GRIMALDI.

2009 – 2010: Τον Οκτώβριο του 2009 ναυλώνεται από τις ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ και δρομολογείται στη γραμμή ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΓΚΩΝΑ το πλοίο CRUISE EUROPA, ενώ τον Ιούλιο του 2010 ναυλώνεται και δρομολογείται στην ίδια γραμμή το αδελφό του πλοίο CRUISE OLYMPIA, αναβαθμίζοντας σημαντικά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή. Τα δύο αυτά υπερσύγχρονα πλοία είναι τα μεγαλύτερα και καλύτερα Cruise Ferries της Μεσογείου, με προσφερόμενες υπηρεσίες εφάμιλλες των κρουαζιερόπλοιων. Η δρομολόγησή τους σηματοδοτεί μια νέα εποχή στη θαλάσσια σύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία.

Επίσης, συστήνεται η εταιρεία MINOAN ITALIA S.p.A., το μετοχικό κεφάλαιο της οποίας ανέρχεται στα 120.000 χιλ € και το ποσοστό συμμετοχής των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ στο 100% .

2012: Ναυλώνονται τα πλοία H/S/F EUROPA PALACE και H/S/F OLYMPIA PALACE, μέσω της MINOAN ITALIA S.p.A.

2013 – 2014: Το Νοέμβριο του 2013 ολοκληρώθηκε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ύψους 50,5 εκατ. χιλ € και το Μάρτιο του 2014 αντίστοιχα ολοκληρώθηκε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ύψους 30,6 εκατ. χιλ €, ενδυναμώνοντας περαιτέρω την χρηματοοικονομική διάρθρωση της εταιρείας δίνοντάς της παράλληλα τη δυνατότητα να ξεπεράσει την οικονομική κρίση της χώρας, με τις μικρότερες δυνατές απώλειες.

2014: Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ αναλαμβάνουν τη ναυτική και εμπορική πρακτόρευση των φορτηγών πλοίων (Ro / Ro, Car - Carriers), που ανήκουν ή είναι ναυλωμένα από τον Όμιλο GRIMALDI στο λιμάνι του Πειραιά.

Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ διαχειρίζονται ένα υπερσύγχρονο στόλο οκτώ (8) πλοίων που δραστηριοποιούνται στη γραμμή της Κρήτης, ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ και στις γραμμές της Ιταλίας, ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΓΚΩΝΑ και ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΓΚΩΝΑ - ΤΕΡΓΕΣΤΗ.

2016: Το Φεβρουάριο του 2016 η Διοίκηση της Εταιρείας αποφάσισε την ενίσχυση της συμμετοχής της στην εταιρεία Hellenic Seaways και προχώρησε στην αγορά μετοχών της από μετόχους. Σήμερα, οι Μινωικές Γραμμές συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο της Hellenic Seaways με ποσοστό 48,53%.

3.3.3. ATTICA GROUP

Η εταιρεία ATTICA GROUP ιδρύθηκε το 1918 με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία "Γενική Εταιρία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος". Αντικείμενο εργασιών η παραγωγή και εμπορία αλεύρων για αρκετές δεκαετίες υπό νέα επωνυμία «Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε.». Το 1924 εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Το 1992 έγινε αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος και επωνυμίας σε "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε." και μετέπειτα σε Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών". Το 1993 βρίσκεται υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ίδρυση της θυγατρικής εταιρίας Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., μετέπειτα Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και παραγγελία ναυπήγησης των δύο πρώτων Superfast, (Superfast I και Superfast II) στη Γερμανία.

Η ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (Attica Group), κατέχει ηγετική θέση στην παροχή υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών για επιβάτες και φορτηγά στη Ανατολική Μεσόγειο. Εξυπηρετώντας περισσότερους από 40 προορισμούς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό (στις γραμμές Ελλάδας – Ιταλίας), οι θυγατρικές της πλοιοκτήτριες εταιρίες Superfast Ferries και Blue Star Ferries, έχουν καθιερωθεί στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη και είναι συνυφασμένες με το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Από τον Ιούνιο 2016, η Attica Group και η Τράπεζα «BMCE Bank of Africa Group»

(«BMCE») του Μαρόκου, ανακοίνωσαν την επίτευξη συμφωνίας για την εκμετάλλευση θαλάσσιων γραμμών μεταξύ του Μαρόκου και της ηπειρωτικής Ευρώπης, μέσω της νεοσυσταθείσας εταιρίας “AFRICA MOROCCO LINKS” – “AML”.

Η AML δραστηριοποιείται στη γραμμή Ταγγέρη (Μαρόκο) – Αλγεθίρας (Ισπανία) προσφέροντας έως 8 ημερήσιες αναχωρήσεις, παρέχοντας σύγχρονες, υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες σε επιβάτες, φορτηγά και ΙΧ. Τα επόμενα βήματα ανάπτυξης της AML περιλαμβάνουν το άνοιγμα πρόσθετων γραμμών μεταξύ Μαρόκου και ηπειρωτικής Ευρώπης.

Η Attica Group είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Χ.Α: ΑΤΤΙCΑ) και είναι μέλος της Marfin Investment Group Συμμετοχών ΑΕ (MIG), διεθνούς εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίου με έδρα την Ελλάδα και παρουσία στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο στόλος του Ομίλου Attica αριθμεί 13 υπερσύγχρονα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία με πρωτοποριακό ναυπηγικό σχεδιασμό, που προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών μεταφοράς σε επιβάτες, ΙΧ και φορτηγά. Δεν είναι μόνο οι πολυτελείς κοινόχρηστοι χώροι, που έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα τις ανάγκες του επιβάτη, οι αξέχαστες γαστρονομικές εμπειρίες εν πλω και οι επιλογές διασκέδασης για όλες τις ηλικίες, αλλά και, επιπλέον, η υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και η προσοχή στη λεπτομέρεια που έχουν εδραιώσει την Attica στον κλάδο της ναυτιλίας. Ο επαγγελματισμός και η εξειδίκευση σε συνδυασμό με το ζεστό χαμόγελο του προσεκτικά επιλεγμένου προσωπικού, συνεισφέρουν ώστε κάθε στιγμή εν πλω να αποτελεί για τον επιβάτη μία μοναδική εμπειρία ταξιδιού.

Κατά τη διάρκεια της εικοσαετούς παρουσίας της στον ναυτιλιακό κλάδο, η Attica Group έχει εισάγει ένα πρωτοποριακό και καινοτόμο σχεδιασμό πλοίων και κατέχει πλέον ηγετική θέση παγκοσμίως στην κατασκευή νέων πλοίων τύπου RO/PAX, έχοντας σχεδιάσει και κατασκευάσει 21 πλοία σε κορυφαία ναυπηγεία στην Ευρώπη και τη Νότια Κορέα, σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Έχει ακόμα σχεδιάσει ολοκληρωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων προβλητών, γεφυρών σύνδεσης πλοίου με ξηρά, terminals και εγκαταστάσεις check-in τόσο σε

ελληνικά όσο και σε ευρωπαϊκά λιμάνια, προκειμένου να επιτευχθεί η ασφαλής και αποτελεσματικότερη επιβίβαση των επιβατών καθώς και η φόρτωση/εκφόρτωση των οχημάτων.

Η Attica Group έχει το προνόμιο να αποτελεί την πρώτη Ελληνική εταιρία που ταξίδεψε πέραν των Ελληνικών χωρικών υδάτων. Εκτός από τις γραμμές στην Αδριατική θάλασσα, η Attica απέκτησε σημαντική εμπειρία έχοντας δραστηριοποιηθεί με επιτυχία στην Ευρώπη, όπου εγκαινίασε νέα δρομολόγια και καθιέρωσε νέες συνδέσεις στη Βαλτική Θάλασσα, μεταξύ της Γερμανίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και στη Βόρεια Θάλασσα μεταξύ του Βελγίου και της Σκωτίας, στο Ηνωμένο Βασίλειο.

3.4. Χρηματοοικονομική ανάλυση

Ο όρος χρηματοοικονομική ανάλυση αφορά στη διαδικασία σύγκρισης κατά αξία των διαφόρων ομαδοποιημένων στοιχείων του ισολογισμού προς το σύνολό τους ή προς την αξία ορισμένης ομάδας στοιχείων και ακόμη προς τα στοιχεία άλλου ή άλλων ισολογισμών της ίδιας ή ομοειδούς επιχείρησης με σκοπό τη μελέτη της οικονομικής της κατάστασης. Η διαδικασία της ανάλυσης συνίσταται στην εφαρμογή αναλυτικών μεθόδων επεξεργασίας των διαφόρων αριθμητικών στοιχείων των ισολογισμών και εξυπηρετεί τη μετατροπή απλών δεδομένων (στοιχείων) σε χρήσιμες πληροφορίες (Αδαμίδης, 1998).

Σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης είναι τόσο η μέτρηση της προγενέστερης επίδοσης και της υφιστάμενης κατάστασης της επιχείρησης, όσο και η πρόβλεψη των μελλοντικών δυνατοτήτων αυτής, προκειμένου να διατηρηθεί η ισορροπία μεταξύ των αποφασιστικής σημασίας πλευρών της επιχείρησης, οι οποίες αποτελούν (Garrison, Norren, 2005):

- *Ρευστότητα* η οποία αναφέρεται στην ικανότητα μιας επιχείρησης να ικανοποιεί τις υποχρεώσεις της καθώς αυτές καθίστανται ληξιπρόθεσμες.
- *Σταθερότητα* η οποία αφορά στην ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τόκους και χρεολύσια πάνω στο υφιστάμενο ύψος των δανείων και παράλληλα να

πραγματοποιεί πληρωμές που αντιστοιχούν στην κανονική διανομή του μερίσματος στους μετόχους.

- *Αποδοτικότητα* αφορά στη σχέση μεταξύ πραγματοποιηθέντος κέρδους και αναλωθέντος κεφαλαίου.
- *Δυνατότητα ανάπτυξης* η οποία υπολογίζεται από την επέκταση και ανάπτυξη σε νέες αγορές, το ποσοστό ανάπτυξης στις υπάρχουσες αγορές, το ποσοστό αύξησης στα κέρδη ανά μετοχή και το ύψος δαπανών για έρευνας.

Η χρήση αριθμοδεικτών συνιστά μία από τις σημαντικότερες μεθόδους χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Η διαδικασία αποβλέπει στην εξαγωγή χρήσιμων πληροφοριών κατάλληλων για τη λήψη αποφάσεων (Αδαμίδης, 1998; Νιάρχος, 2004; Λαζαρίδης και Παπαδόπουλος, 2005).

3.5. Ισολογισμός

Ο ισολογισμός μιας επιχείρησης είναι η λογιστική κατάσταση η οποία εμφανίζει την οικονομική ή αλλιώς τη χρηματοοικονομική κατάσταση μιας επιχειρήσεως (στοιχεία ενεργητικού, παθητικού και καθαρής θέσης) μιας επιχείρησης σε δεδομένη χρονική στιγμή και σε ενιαίο νόμισμα (Ναούμ, 1994).

Εάν σε δεδομένη χρονική στιγμή και για συγκεκριμένη επιχείρηση προσδιορίσουμε: α) τα μέσα δράσεώς τους, β) τις υποχρεώσεις της προς τους τρίτους και γ) τις υποχρεώσεις της προς τον φορέα, τότε μπορούμε να πούμε ότι έχουμε προσδιορίσει την οικονομική ή χρηματοοικονομική κατάσταση αυτής της επιχειρήσεως (Ναούμ, 1994).

□ Μέσα δράσεως μιας επιχείρησης θεωρούνται τα διάφορα υλικά και άυλα αγαθά που κατέχει η επιχείρηση καθώς και οι απαιτήσεις της έναντι τρίτων. Στη λογιστική ορολογία το σύνολο των οικονομικών αγαθών ή αλλιώς των μέσω δράσεως που κατέχει μια επιχείρηση ονομάζεται ενεργητικό (assets). Κάθε ένα από τα οικονομικά αγαθά ονομάζεται στοιχείο ενεργητικού. Έτσι ορίζουμε ότι ενεργητικό είναι το σύνολο των οικονομικών αγαθών που ανήκουν κατά κυριότητα σε μια επιχείρηση και των οποίων η τιμή μπορεί να προσδιορισθεί κατά αντικειμενικό τρόπο.

□ Οι υποχρεώσεις μιας επιχείρησης προς τρίτους είναι οι οφειλές της μονάδας αυτής προς τους τρίτους. Στη Λογιστική το σύνολο των υποχρεώσεων μιας επιχείρησης προς τρίτους ονομάζεται παθητικό (liabilities). Κάθε μία από τις υποχρεώσεις αυτές καλείται στοιχείο παθητικού. Έτσι ορίζουμε ότι παθητικό είναι το σύνολο των υποχρεώσεων μιας επιχείρησης προς τρίτους και των οποίων το ποσό μπορεί να προσδιοριστεί κατά αντικειμενικό τρόπο.

□ Οι υποχρεώσεις μιας επιχείρησης προς τον φορέα είναι ότι οφείλει η επιχείρηση αυτή στον φορέα ή ότι δικαιούται να παίρνει από τη μονάδα αυτή ο ιδιοκτήτης της. Το μέγεθος αυτών των υποχρεώσεων προκύπτει εάν από το ενεργητικό της επιχείρησης αφαιρεθεί το παθητικό της. Στη λογιστική ορολογία, το σύνολο των υποχρεώσεων μιας επιχείρησης προς τον ή τους φορείς της ονομάζεται καθαρή θέση ή καθαρή περιουσία.

3.6. Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης

Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως είναι η λογιστική κατάσταση η οποία εμφανίζει το αποτέλεσμα το οποίο επέτυχε μία επιχείρηση κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, καθώς και τους προσδιοριστικούς παράγοντες αυτού του αποτελέσματος. Το αποτέλεσμα αυτό το οποίο ονομάζεται λογιστική αποτέλεσμα μπορεί να είναι θετικό ή αρνητικό. Το θετικό αποτέλεσμα καλείται κέρδος ενώ το αρνητικό ζημιά (Ναούμ,1994).

Στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης περιλαμβάνονται τα μεγέθη των εσόδων από πωλήσεις, τα κόστη πωληθέντων, οι λειτουργικές δαπάνες, οι φόροι εισοδήματος και τα καθαρά κέρδη. Η κατάσταση των αποτελεσμάτων χρήσης βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος του αναλυτή καθώς μπορεί να παράγει σημαντικά αποτελέσματα μέσα από τη μελέτη των μεγεθών της και το συσχετισμό αυτών με εκείνα του ισολογισμού.

Τα μεγέθη τους δεν είναι στατικά ή συγκυριακά αλλά εκφράζουν, σε όρους αξίας, τη δραστηριότητα της επιχείρησης σε ολόκληρη τη χρήση. Όπως και στη περίπτωση του ισολογισμού, έτσι και εδώ, ο βαθμός ανάλυσής της εξαρτάται από το βαθμό ανάλυσης των τηρουμένων λογαριασμών και από τους περιορισμούς της ισχύουσας νομοθεσίας (Γκλεζάκος, 2004).

3.7. Χρηματοοικονομικοί Αριθμοδείκτες

Οι αριθμοδείκτες συνιστούν ένα εργαλείο παρακολούθησης της επιχείρησης και μία από τις πλέον διαδεδομένες μεθόδους χρηματοοικονομικής ανάλυσης (Λαζαρίδης και Παπαδόπουλος, 2005). Οι αριθμοδείκτες εκφράζουν χαρακτηριστικές σχέσεις ανάμεσα στα στοιχεία της επιχείρησης και στα γεγονότα που συνιστούν τη δραστηριότητά της. Έτσι όταν υφίσταται σχέση ανάμεσα σε δύο μεγέθη, μετρούν τη μεταξύ τους αναλογία και τις συνθήκες ανάμειξής τους, επιτρέποντας έτσι διαγνώσεις τάσεων και καταστάσεων (Weygant et al., 1999).

Με τη χρήση των αριθμοδεικτών είναι δυνατός ο προσδιορισμός σχέσεων μεταξύ βασικών επιχειρηματικών μεγεθών μιας επιχείρησης συμβάλλοντας έτσι στην επιχειρηματική δράση και στην εξαγωγή συμπερασμάτων για την επιχείρηση, εντοπίζοντας τα δυνατά και αδύνατα σημεία της (Γκίνογλου κ.α., 2005).

Είναι φανερό ότι ένας αριθμοδείκτης είναι πολύ περισσότερο εκφραστικός από έναν απόλυτο αριθμό και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν αποτελεσματικό εργαλείο στη μελέτη των ισολογισμών (Αδαμίδης, 1998).

Υπάρχουν πολλά είδη αριθμοδεικτών που δύναται να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να περιγραφούν η χρηματοοικονομική και λειτουργική κατάσταση μιας επιχείρησης. Σύμφωνα με τον Νιάρχο (2004), οι πιο διαδεδομένοι αριθμοδείκτες που χρησιμοποιούνται περισσότερο στη χρηματοοικονομική ανάλυση μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

1. Αριθμοδείκτες ρευστότητας (Liquidity Ratios): Χρησιμοποιούνται στη μέτρηση του βαθμού αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης αλλά και της ικανότητας αυτής να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.
2. Αριθμοδείκτες δραστηριότητας (Activity Ratios): Χρησιμοποιούνται στη μέτρηση του βαθμού αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης στη χρησιμοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων, δηλαδή κατά πόσο η αξιοποίησή τους είναι ικανοποιητική ή όχι.

3. Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας (Profitability Ratios): Χρησιμοποιούνται για να μετρηθεί η αποδοτικότητα μια επιχείρησης, η δυναμικότητα των κερδών αλλά και η ικανότητα της διοίκησης.

4. Αριθμοδείκτες διάρθρωσης και βιωσιμότητας (Financial Structure and Viability Ratios): Χρησιμοποιούνται για να μετρήσουν την μακροχρόνια ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της αλλά και το βαθμό προστασίας που απολαμβάνουν οι πιστωτές.

5. Αριθμοδείκτες επενδύσεων ή επενδυτικοί αριθμοδείκτες (Investment Ratios): Χρησιμοποιούνται για να συσχετιστεί ο αριθμός των μετοχών μιας επιχείρησης και της χρηματιστηριακής τους τιμής με τα κέρδη, τα μερίσματα και τα άλλα περιουσιακά στοιχεία της.

3.8. Δεδομένα

Οι οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών για τα έτη που εξετάζονται βρίσκονται στις παρακάτω ηλεκτρονικές διευθύνσεις:

ANEK LINES

Οικονομική Κατάσταση έτους 2016:

http://web.anek.gr/aneke_prod/pdf/publish/financial/2016/20160630_SP_GR.pdf:

Οικονομική Κατάσταση έτους 2015:

http://web.anek.gr/aneke_prod/pdf/publish/financial/2015/20150331_SP_GR.pdf

Οικονομική Κατάσταση έτους 2014:

http://web.anek.gr/aneke_prod/pdf/publish/financial/2014/20140331_SP_GR.pdf

MINOAN LINES

Οικονομική Κατάσταση έτους 2016:

https://www.minoan.gr/sites/default/files/minoan_lines_-_notes_and_information_12m_2016_gr.pdf

Οικονομική Κατάσταση έτους 2015:

<https://www.minoan.gr/sites/default/files/balance2015gr.pdf>

Οικονομική Κατάσταση έτους 2014:

https://www.minoan.gr/sites/default/files/balance_sheet_12m_2014_gr.pdf

ATTICA GROUP

Οικονομική Κατάσταση έτους 2016:

https://www.attica-group.com/attachments/article/2306/ATTICA_12_2016_STOIXEIA_KAI_PLIROFORIES.pdf

Οικονομική Κατάσταση έτους 2015:

https://www.attica-group.com/attachments/article/2235/ATTICA_12_2015_STOIXEIA_KAI_PLIROFORIES.pdf

Οικονομική Κατάσταση έτους 2014:

https://www.attica-group.com/attachments/article/2202/ATTICA_isologismos31122014.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

4.1. Αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Πιο κάτω θα γίνει η παράθεση των αποτελεσμάτων της χρηματοοικονομικής ανάλυσης για τις τρεις εισηγμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες στο χρηματιστήριο. Τα ποσά είναι εκφρασμένα σε χιλιάδες ευρώ (χιλ €)

4.1.1. ANEK LINES

Συγκριτικές καταστάσεις

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνεται σταδιακά από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο με 4,63%). Πιο συγκεκριμένα μειώθηκε κατά 22 133 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 4 344 χιλ € από το 2015 στο 2016. Από το 2014 στο 2015 η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώθηκε κατά 7,57%, ενώ από το 2015 στο 2016 κατά 1,61%. Γενικά, η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού μειώνεται από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 4,57%). Δεδομένου ότι η καθαρή αξία του συνόλου των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνονται, είναι φανερό ότι η μείωση του συνόλου του πάγιου ενεργητικού οφείλεται σε αυτή τη μείωση.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες μειώνεται από το έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 9,62 %). Ειδικότερα παρουσιάζει μείωση 5 489 χιλ € (12,10%) από το 2014 στο 2015 και 2 822 χιλ € από το 2015 στο 2016 (7,07%).

Το ύψος των αποθεμάτων μειώνεται 406 χιλ € (12,98%) από το 2014 στο 2015 και κατά 131 χιλ € (4,81%) από το 2015 στο 2016. Κατά μέσο όρο, το σύνολο των αποθεμάτων μειώθηκε από το 2014 στο 2016 κατά 8,98 %.

Το σύνολο των ταμειακών διαθέσιμων και ισοδύναμων μετρητών παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση κατά 82,75% από το 2014 στο 2016. Συγκεκριμένα αυξάνεται κατά 2 828 χιλ € (79,35%) από το 2014 στο 2015 και κατά 5 511 χιλ € (86,22%) από το 2015 στο 2016.

Συμπερασματικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού της ANEK LINES μειώνεται κατά μέσο όρο 1,99% για την τριετία 2014-2016. Η μείωση αποθεμάτων και

κυρίως των απαιτήσεων των πελατών είχε ως αποτέλεσμα την μείωση του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού. Ειδικότερα παρουσιάστηκε μείωση κατά 4 566 χιλ € (6,98%) από το 2014 στο 2015 και αύξηση κατά 1 984 χιλ € (3,26%) από το 2015 στο 2016.

Συνολικά, το σύνολο του ισολογισμού (σύνολο ενεργητικού) της εταιρείας μειώθηκε από το 2014 στο 2016 κατά μέσο όρο 4,10% γιατί μειώθηκε η καθαρή αξία του συνόλου τόσο του κυκλοφορούντος όσο και του μη κυκλοφορούντος ενεργητικού της εταιρείας.

Από την πλευρά του παθητικού, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της ANEK LINES μειώθηκε κατά 686 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 1214 χιλ € από το 2015 στο 2016, σε ποσοστά 7,42% και 14,19%, αντίστοιχα. Ο μέσος όρος της μείωσης των ιδίων κεφαλαίων του παθητικού από το 2014 έως το 2016 είναι 10,87%. Η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στη συνεχιζόμενη κερδοφορία της ANEK LINES.

Το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016 κατά μέσο όρο 23,53%, κυρίως γιατί μειώνονται τα ποσά των δάνειων που οφείλει η εταιρεία στις τράπεζες. Ειδικότερα το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά 12969 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 4691 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωσης από το 2014 στο 2015 διαμορφώνεται στο 30,50% και από το 2015 στο 2016 στο 15,87%.

Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώθηκε κατά 4,38% από το 2014 στο 2015 και αυξήθηκε κατά 0,36% από το 2015 στο 2016. Ειδικότερα το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων μειώθηκε κατά 14402 χιλ € από το 2014 στο 2015 και αυξήθηκε κατά 1 123 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι 2,04% κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016.

Γενικά, το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 4,26% κατά τη διάρκεια της τριετίας, γιατί μειώνονται τόσο οι μακροπρόθεσμες όσο και οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Ειδικότερα το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κατά -27371 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά -3 568 χιλ € από το 2015 στο 2016, με ποσοστά 7,38% και 1,04%, αντίστοιχα.

Συνολικά, το σύνολο του παθητικού μειώνεται κατά μέσο όρο 4,41% μεταξύ 2014-2016. Η μείωση αυτή οφείλεται στην μείωση των ξένων κεφαλαίων και ειδικότερα των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων. Ειδικότερα παρατηρείται μείωση κατά 28057 χιλ € (7,38%) από το 2014 στο 2015 και μείωση κατά 4782 χιλ € (1,36%) από το 2015 στο 2016.

Στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, ο κύκλος εργασιών της ANEK LINES μειώθηκε κατά 3,57% την τριετία 2014-2016. Ειδικότερα παρουσίασε μείωση κατά 5,68% μεταξύ του 2014 και 2015 και κατά 1,42% από το 2015 στο 2016 με ποσά 9 631 χιλ € και 2 262 χιλ €, αντίστοιχα. Μείωση παρουσίασε και ο κύκλος πωλήσεων της τάξης του 10% κατά τη διάρκεια της τριετίας. Ειδικότερα μειώθηκαν κατά 26652 χιλ € μεταξύ του 2014-2015 και κατά 668 χιλ € μεταξύ του 2015 -2016.

Τα μικτά κέρδη (προ τόκων και φόρων) μειώθηκαν κατά τη διάρκεια της τριετίας κατά 61,53%. Ειδικότερα η εταιρεία παρουσιάζει ζημιές μεταξύ των ετών 2014-2015 κατά 92,50% (11771 χιλ €) και μεταξύ των ετών 2015-2016, παρουσίασε κέρδη της τάξης του 97,38%, ήτοι 929 χιλ €. Όσον αφορά στα κέρδη μετά φόρων παρουσιάζουν μείωση κατά τη διάρκεια της τριετίας της τάξης του 74,28% και ειδικότερα μείωση από το 2014 στο 2015 κατά 18744 χιλ € (95,7%) ενώ από το 2015 στο 2016 παρουσιάζει αύξηση κατά 817 χιλ €.

Καταστάσεις κοινού μεγέθους

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων αποτελεί, κατά προσέγγιση, το 79,91% του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερο ήτοι 80,64% και 80,81% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το ποσοστό των αποθεμάτων καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε όλα τα έτη, ήτοι το 0.78%, 0.81% και 0.86% για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες αποτελεί το 11,14% για το 2016, το 11,90% για το έτος 2015 και 12,54% για το έτος 2014. Έτσι, το 2014 παρατηρείται το μεγαλύτερο ποσοστό ενώ το 2016 το μικρότερο ποσοστό.

Το 2016 η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού αποτελεί το 81,12% του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερα ήτοι 81,85% και 81,93% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των μετρητών και ισοδύναμων μετρητών το έτος 2016 αποτελούν 3,58% του συνόλου του ενεργητικού ενώ το 2015 και 2014, το 1,91% και 0,98%, αντίστοιχα.

Γενικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού αποτελεί περίπου το 18,88% του συνόλου του ενεργητικού για το έτος 2016, ενώ για τα απόμεινα δύο έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερο ήτοι 18,15% και 18,07, για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Δηλαδή η ANEK LINES έχει επενδύσει περισσότερο σε πάγια περιουσιακά στοιχεία παρά σε κυκλοφορούντα. Ειδικά το 2014, τα πάγια στοιχεία της εταιρείας αποτελούν το 81,93% του συνολικού ενεργητικού, ενώ τα κυκλοφορούντα περιουσιακά μόλις το 18,07%. Με την πάροδο των ετών μειώνονται τα πάγια περιουσιακά και αυξάνονται τα κυκλοφορούντα περιουσιακά.

Παρατηρούμε επίσης ότι, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελούν το 90.73%, 89.18% και 86.39% ενώ οι μακροπρόθεσμες το 7.15%, 8.39% και 11.18%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.. Δηλαδή, η ANEK LINES έχει περισσότερα βραχυπρόθεσμα χρέη να εξοφλήσει παρά μακροπρόθεσμα.

Το σύνολο των υποχρεώσεων καλύπτει το 97.89%, 97.57% και 97.57% για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα γεγονός που δείχνει ότι το ποσοστό παραμένει σταθερό και υψηλό με την πάροδο των χρόνων. Το ίδιο παρατηρείται και στο σύνολο των ιδίων κεφαλαίων όπου η συμμετοχή τους είναι πολύ μικρή και σταθερή με την πάροδο των ετών ήτοι, 2.11%, 2.43% και 2.43%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το κόστος των πωλήσεων το 2014 κάλυπτε το 84,88% των συνολικών αποτελεσμάτων χρήσης ενώ το 2015 το 73,32% και το 2016 το 73,95%. Επίσης 2016 τα κέρδη χρήσης μετά φόρων αποτελούν το 0,81% του συνόλου των πωλήσεων. Αυτό σημαίνει ότι για κάθε 100χιλ € που πουλούσε η ANEK LINES, τα 0,81 ευρώ ήταν κέρδος. Τα έτη 2015 και 2014, τα κέρδη μετά φόρων καλύπτουν το 0,28% και 11,33%, αντίστοιχα. Φαίνεται

λοιπόν ότι ενώ μειώνεται το κόστος των πωλήσεων, αυξάνονται τα λειτουργικά έξοδα και μειώνονται τα καθαρά κέρδη μετά φόρων.

Αριθμοδείκτες

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Ρευστότητας			
Γενική ρευστότητα	0.199	0.194	0.199
Άμεση ρευστότητα	0.191	0.185	0.190
Αποδοτικότητα			
Περιθώριο καθαρού κέρδους %	0.874	0.519	11.370
Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων ROE %	18.771	9.690	208.527
Δραστηριότητας			
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων	85.863	91.092	97.737
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	8.119	8.480	7.939
Δανειακής επιβάρυνσης			
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια	46.338	40.180	40.159
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού %	102.206	102.552	102.554

Ο αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας παρουσιάζει σταθερότητα κατά τη διάρκεια της τριετίας από το έτος 2014 έως το 2016. Ειδικότερα αυξάνεται το έτος 2014 είναι 0,199, το έτος 2015 0,194 και το έτος 2016 0,199, γιατί αυξάνεται το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού, η αύξηση του οποίου οφείλεται κυρίως στην αύξηση των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων.

Γενικά, οι τιμές του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη δεν είναι μεγαλύτερες της μονάδας. Αυτό δείχνει ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ANEK LINES υπερβαίνουν το σύνολο των κυκλοφορούντων περιουσιακών της στοιχείων για όλα τα έτη. Επομένως η εταιρεία παρουσιάζει ανεπάρκεια κεφαλαίου κίνησης και δε μπορεί να ανταποκριθεί θετικά στην πληρωμή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της, δηλαδή παρουσιάζει πρόβλημα ρευστότητας.

Για έναν αυστηρότερο έλεγχο της ρευστότητας της εταιρείας, εξετάζεται ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας, ο οποίος δεν περιλαμβάνει τα αποθέματα, λόγω του ότι δεν είναι εύκολο να μετατραπούν σε μετρητά.

Ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας παρουσιάζει επίσης σταθερότητα κατά τη διάρκεια της τριετίας και είναι επίσης κάτω από τη μονάδα. Ειδικότερα είναι 0,190 για το έτος 2014, 0,185 για το έτος 2015 και 0,191 για το έτος 2016.

Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους μειώνεται 11,370% το 2014 σε 0,519% το 2015 και σε 0,874% το 2016.

Ο αριθμοδείκτης ROE είναι θετικός για όλα τα έτη. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμοδείκτης παρουσιάζει αύξηση μεταξύ 2015-2016 από 9,69% σε 18,771%, διότι αυξάνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων. Επίσης 2014-2015, ο αριθμοδείκτης μειώνεται από 208,527% σε 9,69% γιατί μειώνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων.

Ο παραπάνω θετικοί αριθμοδείκτες αποδοτικότητας ROE για όλα τα έτη υποδηλώνουν αποτελεσματικό τρόπο διοίκησης της ANEK LINES.

Εξετάζοντας την Μέση Διάρκεια Είσπραξης Απαιτήσεων βλέπουμε ότι το 2014 η εταιρεία χρειάζεται περίπου 97 ημέρες κατά μέσο όρο για να εισπράξει τις απαιτήσεις της, οι οποίες μειώνονται σε 91 ημέρες το 2015 και σε 85 ημέρες για το 2016. Η μείωση του συνόλου των απαιτήσεων κατά 9,62% κατά τη διάρκεια της τριετίας είναι ως ποσοστό αναλογικά μεγαλύτερο από τη μείωση του κύκλου εργασιών κατά 3,57%, με αποτέλεσμα ο αριθμοδείκτης να μειώνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας. Από αυτόν τον αριθμοδείκτη συμπεραίνουμε ότι η εταιρεία όχι μόνο δεν καθυστερεί στην είσπραξη των απαιτήσεων της, αλλά παρουσιάζει και μείωση της μέσης διάρκειας των ημερών είσπραξης των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια της τριετίας.

Ακολούθως εξετάζοντας τη Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων παρατηρούμε ότι αυξάνεται από το 2014 στο 2015, από 7.939 σε 8.480 και μειώνεται σε 8,119 το 2016. Ο Αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό που η εταιρεία χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία, είναι δηλαδή η ικανότητά της να πωλεί τα αποθέματά της σε μικρό χρονικό διάστημα, δηλαδή κάθε πόσες ημέρες ανανεώνονται τα αποθέματα μέσα στη χρήση. Υψηλότερες τιμές του δείκτη αυτού σημαίνει αποτελεσματικότερη διοίκηση, διότι δεσμεύει για μικρό χρονικό διάστημα κεφάλαια και επομένως αυξάνει την αξία αυτών μέσα από την επιτάχυνση του κύκλου του κεφαλαίου (χρήμα-επένδυση-ρευστοποίηση-χρήμα). Επίσης, χαμηλές τιμές του δείκτη αυτού ίσως να κρύβει υπεραποθεματοποίηση η

οποία μπορεί να εγκυμονεί διαφόρων ειδών κινδύνους όπως απαξίωση αποθεμάτων, φθορές, φύρες, κλοπές, αυξημένα έξοδα φύλαξης, συντήρησης, ασφάλισης, κ.α.

Ο αριθμοδείκτης Βαθμού Δανειακής Επιβάρυνσης δηλαδή οι συνολικές υποχρεώσεις προς σύνολο ενεργητικού αυξάνεται από 40,159 το 2014 σε 40180 το 2015 και σε 46,338 το 2016. Γενικά ο αριθμοδείκτης αυτός είναι υψηλός και αυξάνεται σταδιακά από το 2014 έως το 2016 γεγονός που δείχνει ότι η εταιρεία υπερδανείται και επομένως αυξάνεται η αφερεγγυότητα της έναντι των πιστωτών της.

Τέλος, ο αριθμοδείκτης Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού δηλαδή το Σύνολο Υποχρεώσεων Προς Ίδια Κεφάλαια είναι περίπου σταθερός κατά τη διάρκεια της τριετίας και πολύ υψηλός. Αυτό υποδηλώνει ότι είναι βεβαρημένη με δάνεια και άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους, και άρα το ρίσκο που παίρνουν οι πιστωτές όταν την χρηματοδοτούν είναι μεγάλο. Επομένως η ANEK LINES δε βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση όσον αφορά τις συνθήκες δανεισμού.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ		31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	Μέση Ετήσια Μεταβολή	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ			
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							2014-2015		2015-2016	
							Τιμή	%	Τιμή	%
ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		270 003.00	274 341.00	296 460.00	280 268.00	-4.57	-22 119.00	-7.46	-4 338.00	-1.58
	Αποθέματα	2 592.00	2 723.00	3 129.00	2 814.67	-8.98	-406.00	-12.98	-131.00	-4.81
	Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις	37 070.00	39 892.00	45 381.00	40 781.00	-9.62	-5 489.00	-12.10	-2 822.00	-7.07
	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	11 903.00	6 392.00	3 564.00	7 286.33	82.75	2 828.00	79.35	5 511.00	86.22
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		62 824.00	60 840.00	65 406.00	63 023.33	-1.99	-4 566.00	-6.98	1 984.00	3.26
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		332 827.00	335 181.00	361 866.00	343 291.33	-4.10	-26 685.00	-7.37	-2 354.00	-0.70
ΠΑΘΗΤΙΚΟ										
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		7 341.00	8 555.00	9 241.00	8 379.00	-10.87	-686.00	-7.42	-1 214.00	-14.19
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	24 863.00	29 554.00	42 523.00	32 313.33	-23.53	-12 969.00	-30.50	-4 691.00	-15.87
	ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	315 305.00	314 182.00	328 584.00	319 357.00	-2.04	-14 402.00	-4.38	1 123.00	0.36
	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	340 168.00	343 736.00	371 107.00	351 670.33	-4.26	-27 371.00	-7.38	-3 568.00	-1.04
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ		347 509.00	352 291.00	380 348.00	360 049.33	-4.41	-28 057.00	-7.38	-4 782.00	-1.36
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ										
	Κύκλος εργασιών	157 583.00	159 845.00	169 476.00	162 301.33	-3.57	-9 631.00	-5.68	-2 262.00	-1.42
	Κόστος πωλήσεων	116 532.00	117 200.00	143 852.00	125 861.33	-10.00	-26 652.00	-18.53	-668.00	-0.57
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (προ φόρων)	1 883.00	954.00	12 725.00	5 187.33	-61.53	-11 771.00	-92.50	929.00	97.38
	Σύνολο λειτουργικών εξόδων	24 225.00	20 179.00	1 491.00	15 298.33	303.08	18 688.00	1 253.39	4 046.00	20.05
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ		1 270.00	453.00	19 197.00	6 973.33	-74.28	-18 744.00	-97.64	817.00	180.35

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ				30/12/2016	30/12/2015	30/12/2014	2016	2015	2014
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							%	%	%
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			270 003.00	274 341.00	296 460.00	81.12	81.85	81.93
	Αποθέματα			2 592.00	2 723.00	3 129.00	0.78	0.81	0.86
	Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις			37 070.00	39 892.00	45 381.00	11.14	11.90	12.54
	Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα			11 903.00	6 392.00	3 564.00	3.58	1.91	0.98
	ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			62 824.00	60 840.00	65 406.00	18.88	18.15	18.07
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ			332 827.00	335 181.00	361 866.00	100.00	100.00	100.00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ									
	ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			7 341.00	8 555.00	9 241.00	2.11	2.43	2.43
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ			24 863.00	29 554.00	42 523.00	7.15	8.39	11.18
	ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ			315 305.00	314 182.00	328 584.00	90.73	89.18	86.39
	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ			340 168.00	343 736.00	371 107.00	97.89	97.57	97.57
	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ			347 509.00	352 291.00	380 348.00	100.00	100.00	100.00
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ									
	Κύκλος εργασιών			157 583.00	159 845.00	169 476.00	100.00	100.00	100.00
	Κόστος πωλήσεων			116 532.00	117 200.00	143 852.00	73.95	73.32	84.88
	Σύνολο λειτουργικών εξόδων			24 225.00	20 179.00	1 491.00	15.37	12.62	0.88
	ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ			1 270.00	453.00	19 197.00	0.81	0.28	11.33

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Γενική ρευστότητα (ρευστότητας)	0.199	0.194	0.199
Άμεση ρευστότητα (ρευστότητας)	0.191	0.185	0.190
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων (δραστηριότητας)	85.863	91.092	97.737
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων (δραστηριότητας)	8.119	8.480	7.939
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια (δανειακή επιβάρυνση)	46.338	40.180	40.159
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού (δανειακή επιβάρυνση)	102.206	102.552	102.554
Απόδοση συνολικού ενεργητικού μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	0.004	0.002	0.053
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	18.771	9.690	208.527
Περιθώριο μικτού κέρδους (Αποδοτικότητα)	0.261	0.267	0.151
Περιθώριο καθαρού κέρδους (μετά φόρων) (Αποδοτικότητα)	0.874	0.519	11.370

4.1.2. MINOAN LINES

Συγκριτικές καταστάσεις

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνεται σταδιακά από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο με 11.16%). Πιο συγκεκριμένα μειώθηκε κατά 14 087 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 66 941 χιλ € από το 2015 στο 2016. Από το 2014 στο 2015 η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώθηκε κατά 3.67%, ενώ από το 2015 στο 2016 κατά 18.08%. Γενικά, η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού μειώνεται από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 5,87χιλ €). Δεδομένου ότι η καθαρή αξία του συνόλου των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνονται, είναι φανερό ότι η μείωση του συνόλου του πάγιου ενεργητικού οφείλεται σε αυτή τη μείωση.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες αυξάνεται από το έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 23.38 %). Ειδικότερα παρουσιάζει αύξηση 8 691 χιλ € (31,77%) από το 2014 στο 2015 και 5 594 χιλ € από το 2015 στο 2016 (15,52%).

Το ύψος των αποθεμάτων αυξάνεται 308 χιλ € από το 2014 στο 2015 (13,34%) και κατά 645 χιλ € από το 2015 στο 2016 (24,66%). Κατά μέσο όρο, το σύνολο των αποθεμάτων αυξήθηκε από το 2014 στο 2016 κατά 18,87 %.

Το σύνολο των ταμειακών διαθέσιμων και χρεογράφων παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση κατά 14.21% από το 2014 στο 2016. Ειδικότερα αυξάνεται κατά 28 800.33χιλ € κατά τη διάρκεια της τριετίας και συγκεκριμένα 3 363χιλ € από το 2014 στο 2015 και 4 288χιλ € από το 2015 στο 2016.

Συμπερασματικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού της MINOAN LINES αυξάνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 19,07% για την τριετία 2014-2016. Η αύξηση των αποθεμάτων, των απαιτήσεων από πελάτες καθώς και του συνόλου των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού με την αύξηση των απαιτήσεων από πελάτες να επιδρά σε μεγαλύτερο βαθμό στην αύξηση του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

Συνολικά, το σύνολο του ισολογισμού (σύνολο ενεργητικού) της εταιρείας μειώθηκε από το 2014 στο 2016 κατά 498 430.67 χιλ € (κατά μέσο όρο 2,88%) γιατί μειώθηκε η καθαρή αξία του συνόλου του μη κυκλοφορούντος ενεργητικού.

Από την πλευρά του παθητικού, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της MINOAN LINES αυξήθηκε κατά 17 721 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 20 630 χιλ € από το 2015 στο 2016, σε ποσοστά 7,33% και 7,95%, αντίστοιχα. Ο μέσος όρος της αύξησης των ιδίων κεφαλαίων του παθητικού από το 2014 έως το 2016 είναι 7,64%. Η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στη συνεχιζόμενη κερδοφορία της MINOAN LINES.

Το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά μέσο όρο κάθε χρόνο κατά 16.06%, κυρίως γιατί μειώνονται τα ποσά των δάνειων που οφείλει η εταιρεία στις τράπεζες. Ειδικότερα το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά 16 296 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά -42 742 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωσης από το 2014 στο 2015 διαμορφώνεται στο 8,15% και από το 2015 στο 2016 στο 23,29%.

Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώθηκε κατά 7.54% από το 2014 στο 2015 και κατά 5.02% από το 2015 στο 2016. Ειδικότερα το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων μειώθηκε κατά -5 098 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 3 141 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι 6.29%.

Γενικά, το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 13.49%, γιατί μειώνονται οι βραχυπρόθεσμες και κυρίως οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. Ειδικότερα το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κατά -21 394 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 45 883 χιλ € από το 2015 στο 2016, με ποσοστά 8% και 18.65%, αντίστοιχα.

Συνολικά, το σύνολο του παθητικού μειώνεται κατά 498 430.67 χιλ € (2,88%) μεταξύ 2014-2016. Η μείωση αυτή οφείλεται στην μείωση των ξένων κεφαλαίων κυρίως των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων καθώς επίσης και στην μείωση των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων.

Στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, ο κύκλος εργασιών της MINOAN LINES μειώθηκε 2.39% την τριετία 2014-2016. Ειδικότερα παρουσίασε αύξηση κατά 2,52% μεταξύ του 2014 και 2015 και μείωση κατά 7,07% από το 2015 στο 2016 με ποσά 4 239 χιλ € και 12 184 χιλ €, αντίστοιχα. Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της τριετίας επειδή μειώθηκε το κόστος πωλήσεων κατά 11,64%.

Ειδικότερα μειώθηκε κατά 18113 χιλ € από το 2014 στο 2015 και 12450 χιλ € από το 2015 στο 2016, σε ποσοστά 12,58% και 10,69%, αντίστοιχα.

Τα μικτά κέρδη (προ τόκων και φόρων) καθώς και τα κέρδη μετά φόρων αυξήθηκαν μεταξύ 2014-2016. Παρατηρούμε λοιπόν ότι η MINOAN LINES παρουσιάζει κέρδος σε όλα τα έτη. Ειδικότερα όμως τα μεγαλύτερα κέρδη παρουσιάζονται για το έτος 2016 ήτοι 21 932χιλ € (προ φόρων) και 20 658χιλ € (μετά φόρων), ακολούθως το έτος 2015 ήτοι 17 939 (προ φόρων) και 17 696 (μετά φόρων) και τέλος το 2014 323 (προ φόρων) και 79 (μετά φόρων).

Καταστάσεις κοινού μεγέθους

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων αποτελεί, κατά προσέγγιση, το 2/3 (63,14%) του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερο ήτοι 73,23% και 75,46% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το ποσοστό των αποθεμάτων καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε όλα τα έτη, ήτοι το 0.68%, 0.52% και 0.45% για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες αποτελεί το 8.67% για το 2016, το 7.13% για το έτος 2015 και 5.37% για το έτος 2014. Έτσι, το 2014 παρατηρείται το μικρότερο ποσοστό γιατί έχουμε το μεγαλύτερο σύνολο ενεργητικού (89.24%) της τριετίας, ενώ το 2016 το μεγαλύτερο ποσοστό οφείλεται στο μικρότερο σύνολο ενεργητικού (83.83%).

Το 2016 η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού αποτελεί το 83,83% του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερο ήτοι 86.72% και 89.24% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων το έτος 2016 αποτελούν 6.82% του συνόλου του ενεργητικού ενώ το 2015 και 2014, το 5,64% και 4.93%, αντίστοιχα.

Γενικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού αποτελεί περίπου το 16,17% του συνόλου του ενεργητικού για το έτος 2016, ενώ για τα απόμεινα δύο έτη το ποσοστό μειώνεται σε 13,28% και 10,76%, αντίστοιχα.

Δηλαδή η MINOAN LINES έχει επενδύσει περισσότερο σε πάγια περιουσιακά στοιχεία παρά σε κυκλοφορούντα. Ειδικά το 2014, τα πάγια στοιχεία της εταιρείας αποτελούν το 89,24% του συνολικού ενεργητικού, ενώ τα κυκλοφορούντα περιουσιακά μόλις το 10,76%.

Παρατηρούμε επίσης ότι, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελούν το 12,36%, 12,36% και 13,27 ενώ οι μακροπρόθεσμες το 29.31%, 36.30% και 39.24%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.. Δηλαδή, η MINOAN LINES έχει λίγο περισσότερα μακροπρόθεσμα χρέη να εξοφλήσει παρά βραχυπρόθεσμα.

Το σύνολο των υποχρεώσεων καλύπτει το 41.67%, 48.66% και 52.51%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα γεγονός που δείχνει ότι το ποσοστό μειώνεται με την πάροδο των χρόνων. Αντίθετα, στο σύνολο των ιδίων κεφαλαίων παρατηρείται αύξηση με την πάροδο των ετών δηλαδή καλύπτει το 58.33%, 51.34% και 47.49%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το κόστος των πωλήσεων φαίνεται να μειώνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας με το 2014 να καλύπτει το 85,59%, το 2015 το 72,98% και το 2016 το 70.14%. Ως εκ τούτου τα κέρδη χρήσης μετά φόρων αυξάνονται κατά τη διάρκεια της τριετίας, όπου το 2016 αποτελούν το 12,89% του συνόλου των πωλήσεων ενώ το 2015 το 10,26% και το 2014 το 0,05%. Αυτό σημαίνει ότι για κάθε 100χιλ € που πουλούσε η MINOAN LINES το 2016, τα 12,89 ευρώ ήταν κέρδος.

Αριθμοδείκτες

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Ρευστότητας			
Γενική ρευστότητα	1.308	1.074	0.810
Άμεση ρευστότητα	1.254	1.032	0.776
Αποδοτικότητα			
Περιθώριο καθαρού κέρδους %	12.891	10.277	0.023
Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων ROE %	7.373	6.827	0.016
Δραστηριότητας			
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων	94.840	76.297	59.359
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	10.590	7.588	5.852
Δανειακής επιβάρυνσης			
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια	0.714	0.948	1.106
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού %	41.671	48.664	52.514

Ο αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας παρουσιάζει σταδιακή αύξηση από το έτος 2014 έως το 2016. Ειδικότερα αυξάνεται από 0,810 το έτος 2014 σε 1,074 το έτος 2015 και σε 1,308 το έτος 2016, γιατί αυξάνεται το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού, η αύξηση του οποίου οφείλεται κυρίως στην αύξηση των απαιτήσεων.

Γενικά, οι τιμές του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη είναι μεγαλύτερες της μονάδας για τα έτη 2015 και 2016 εκτός από το 2014. Αυτό δείχνει ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της MINOAN LINES δεν υπερβαίνουν το σύνολο των κυκλοφορούντων περιουσιακών της στοιχείων για τα έτη 2015 και 2016. Επομένως η εταιρεία παρουσιάζει επάρκεια κεφαλαίου κίνησης και μπορεί να ανταποκριθεί θετικά στην πληρωμή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της, δηλαδή δεν παρουσιάζει πρόβλημα ρευστότητας.

Για έναν αυστηρότερο έλεγχο της ρευστότητας της εταιρείας, εξετάζεται ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας, ο οποίος δεν περιλαμβάνει τα αποθέματα, λόγω του ότι δεν είναι εύκολο να μετατραπούν σε μετρητά.

Ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας παρουσιάζει επίσης σταδιακή αύξηση από το έτος 2014 έως το 2016. Ειδικότερα αυξάνεται από 0,776 το έτος 2014 σε 1,032 το έτος 2015 και σε 1,254 το έτος 2016, γιατί αυξάνεται το σύνολο του κυκλοφορούντος. Οι αριθμοδείκτες Άμεσης Ρευστότητας είναι μεγαλύτεροι της μονάδας για τα έτη 2015 και 2016.

Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους αυξάνεται από 0,023% το 2014 σε 10.2777% το 2015 και σε 12,891% το 2016.

Ο αριθμοδείκτης ROE είναι θετικός για όλα τα έτη. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμοδείκτης παρουσιάζει αύξηση μεταξύ 2014-2015 από 0,016% σε 6,827%, διότι αυξάνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων. Επίσης 2015-2016, ο αριθμοδείκτης αυξάνεται από 6,827% σε 7,373 γιατί αυξάνονται και πάλι τα κέρδη χρήσης μετά φόρων.

Οι παραπάνω θετικοί αριθμοδείκτες αποδοτικότητας για τα έτη 2014, 2015 και 2016 υποδηλώνουν αποτελεσματικό τρόπο διοίκησης της MINOAN LINES.

Εξετάζοντας την Μέση Διάρκεια Είσπραξης Απαιτήσεων βλέπουμε ότι το 2014 η εταιρεία χρειάζεται περίπου 59 ημέρες κατά μέσο όρο για να εισπράξει τις απαιτήσεις

της, οι οποίες αυξάνονται σε 76 ημέρες το 2015 και σε 94 ημέρες για το 2016. Η αύξηση του συνόλου των απαιτήσεων κατά 23,38% κατά τη διάρκεια της τριετίας είναι ως ποσοστό αναλογικά μεγαλύτερο από την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 2,39%, με αποτέλεσμα ο αριθμοδείκτης να αυξάνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας. Από αυτόν τον αριθμοδείκτη συμπεραίνουμε ότι η εταιρεία δεν καθυστερεί στην είσπραξη των απαιτήσεων της, αν και βέβαια αυξάνεται ο αριθμός των ημερών από το 2014 στο 2016 κατά 35 ημέρες, δεν παύει να είναι αρκετά μικρό χρονικό διάστημα. Η αύξηση των ημερών είσπραξης πιθανό να οφείλεται στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες που διανύει η χώρα μας.

Ακολούθως εξετάζοντας τη Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων παρατηρούμε ότι αυξάνεται από 5,852 ημέρες το έτος 2014 σε 7,588 ημέρες το έτος 2015 και ακολούθως σε 10,590 ημέρες το έτος 2016. Ο Αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό που η εταιρεία χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία, είναι δηλαδή η ικανότητά της να πωλεί τα αποθέματά της σε μικρό χρονικό διάστημα, δηλαδή κάθε πόσες ημέρες ανανεώνονται τα αποθέματα μέσα στη χρήση. Υψηλότερες τιμές του δείκτη αυτού σημαίνει αποτελεσματικότερη διοίκηση, διότι δεσμεύει για μικρό χρονικό διάστημα κεφάλαια και επομένως αυξάνει την αξία αυτών μέσα από την επιτάχυνση του κύκλου του κεφαλαίου (χρήμα-επένδυση-ρευστοποίηση-χρήμα). Επίσης, χαμηλές τιμές του δείκτη αυτού ίσως να κρύβει υπεραποθεματοποίηση η οποία μπορεί να εγκυμονεί διαφόρων ειδών κινδύνους όπως απαξίωση αποθεμάτων, φθορές, φύρες, κλοπές, αυξημένα έξοδα φύλαξης, συντήρησης, ασφάλισης, κ.α.

Ο αριθμοδείκτης Βαθμού Δανειακής Επιβάρυνσης δηλαδή οι συνολικές υποχρεώσεις προς σύνολο ενεργητικού μειώνεται από 1,106 το 2014 σε 0,948 το 2015 και σε 0,714 το 2016. Τόσο η μείωση του συνόλου του ενεργητικού κατά 498 430.67 χιλ € όσο και η μείωση του συνόλου των υποχρεώσεων κατά 237 896.00 χιλ € μεταξύ 2014-2016, επιδρούν σημαντικά στην μεταβολή του αριθμοδείκτη. Γενικά ο αριθμοδείκτης αυτός είναι χαμηλός και μειώνεται σταδιακά από το 2014 έως το 2016 γεγονός που δείχνει ότι η εταιρεία δεν υπερδανείται και επομένως αυξάνεται η φερεγγυότητα της έναντι των πιστωτών της.

Τέλος, ο αριθμοδείκτης Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού δηλαδή το Σύνολο Υποχρεώσεων Προς Ίδια Κεφάλαια μειώνεται από 52,51% το 2014 σε 48,66% το 2015 και σε 41,67% το 2016. Αυτό συμβαίνει διότι μειώνεται το σύνολο των

υποχρεώσεων και τα ίδια κεφάλαια αυξάνονται. Όπως είναι φυσικό, οι πιστωτές της επιχείρησης επιθυμούν η επιχείρηση να έχει όσο το δυνατό μικρότερο δείκτη συνολικής ικανότητας δανεισμού, που υποδηλώνει ότι δεν είναι βεβαρημένη με δάνεια και άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους, και άρα το ρίσκο που παίρνουν όταν την χρηματοδοτούν είναι μικρό. Επομένως η MINOAN LINES βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση όσον αφορά τις συνθήκες δανεισμού.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	Μέση Ετήσια Μεταβολή	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ				
						2014-2015		2015-2016		
						Τιμή	%	Τιμή	%	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ										
ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	402 692.00	438 472.00	454 507.00	431 890.33	-5.87	-16 035.00	-3.53	-35 780.00	-8.16	
Αποθέματα	3 261.00	2 616.00	2 308.00	2 728.33	18.87	308.00	13.34	645.00	24.66	
Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις	41 638.00	36 044.00	27 353.00	35 011.67	23.38	8 691.00	31.77	5 594.00	15.52	
Μετρητά και ισοδύναμα μετρητών	32 780.00	28 492.00	25 129.00	28 800.33	14.21	3 363.00	13.38	4 288.00	15.05	
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	77 679.00	67 152.00	54 790.00	66 540.33	19.07	12 362.00	22.56	10 527.00	15.68	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	480 371.00	505 624.00	509 297.00	498 430.67	-2.88	-3 673.00	-0.72	-25 253.00	-4.99	
ΠΑΘΗΤΙΚΟ										
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	280 195.00	259 565.00	241 844.00	260 534.67	7.64	17 721.00	7.33	20 630.00	7.95	
ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	140 808.00	183 550.00	199 846.00	174 734.67	-16.06	-16 296.00	-8.15	-42 742.00	-23.29	
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	59 368.00	62 509.00	67 607.00	63 161.33	-6.29	-5 098.00	-7.54	-3 141.00	-5.02	
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	200 176.00	246 059.00	267 453.00	237 896.00	-13.49	-21 394.00	-8.00	-45 883.00	-18.65	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	480 371.00	505 624.00	509 297.00	498 430.67	-2.88	-3 673.00	-0.72	-25 253.00	-4.99	
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ										
Κύκλος εργασιών	160 248.00	172 432.00	168 193.00	166 957.67	-2.39	4 239.00	2.52	-12 184.00	-7.07	
Κόστος πωλήσεων	112 392.00	125 842.00	143 955.00	127 396.33	-11.64	-18 113.00	-12.58	-13 450.00	-10.69	
Σύνολο μικτών αποτελεσμάτων (προ φόρων)	21 932.00	17 939.00	323.00	13 398.00	724.02	17 616.00	5 453.87	3 993.00	22.26	
Σύνολο λειτουργικών εξόδων	24 936.00	30 472.00	-4 336.00	17 024.00	#ΑΠΙΘ!	34 808.00	-802.77	-5 536.00	-18.17	
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	20 658.00	17 696.00	79.00	12 811.00	1 517.08	17 617.00	22 300.00	2 962.00	16.74	

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ		30/12/2016	30/12/2015	30/12/2014	2016	2015	2014
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					%	%	%
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	402 692.00	438 472.00	454 507.00	83.83	86.72	89.24
	Αποθέματα	3 261.00	2 616.00	2 308.00	0.68	0.52	0.45
	Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις	41 638.00	36 044.00	27 353.00	8.67	7.13	5.37
	Μετρητά και ισοδύναμα μετρητών	32 780.00	28 492.00	25 129.00	6.82	5.64	4.93
	ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	77 679.00	67 152.00	54 790.00	16.17	13.28	10.76
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	480 371.00	505 624.00	509 297.00	100.00	100.00	100.00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ							
	ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	280 195.00	259 565.00	241 844.00	58.33	51.34	47.49
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	140 808.00	183 550.00	199 846.00	29.31	36.30	39.24
	ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	59 368.00	62 509.00	67 607.00	12.36	12.36	13.27
	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	200 176.00	246 059.00	267 453.00	41.67	48.66	52.51
	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	480 371.00	505 624.00	509 297.00	100.00	100.00	100.00
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ							
	Κύκλος εργασιών	160 248.00	172 432.00	168 193.00	100.00	100.00	100.00
	Κόστος πωλήσεων	112 392.00	125 842.00	143 955.00	70.14	72.98	85.59
	Σύνολο λειτουργικών εξόδων	24 936.00	30 472.00	-4 336.00	15.56	17.67	-2.58
	ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	20 658.00	17 696.00	79.00	12.89	10.26	0.05

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Γενική ρευστότητα (ρευστότητας)	1.308	1.074	0.810
Άμεση ρευστότητα (ρευστότητας)	1.254	1.032	0.776
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων (δραστηριότητας)	94.840	76.297	59.359
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων (δραστηριότητας)	10.590	7.588	5.852
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια (δανειακή επιβάρυνση)	0.714	0.948	1.106
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού (δανειακή επιβάρυνση)	41.671	48.664	52.514
Απόδοση συνολικού ενεργητικού μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	0.043	0.035	0.000
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	7.373	6.827	0.016
Περιθώριο μικτού κέρδους (Αποδοτικότητα)	0.299	0.270	0.144
Περιθώριο καθαρού κέρδους (μετά φόρων) (Αποδοτικότητα)	12.891	10.277	0.023

4.1.3. ATTICA GROUP

Συγκριτικές καταστάσεις

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνεται σταδιακά από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο με 2,89%). Πιο συγκεκριμένα μειώθηκε κατά 15 495 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 17 608 χιλ € από το 2015 στο 2016. Από το 2014 στο 2015 η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώθηκε κατά 2.67%, ενώ από το 2015 στο 2016 κατά 3,11%. Γενικά, η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού μειώνεται από έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 2,15χιλ €). Δεδομένου ότι η καθαρή αξία του συνόλου των ενσώματων ακινητοποιήσεων μειώνονται, είναι φανερό ότι η μείωση του συνόλου του πάγιου ενεργητικού οφείλεται σε αυτή τη μείωση.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες μειώνεται από το έτος σε έτος (κατά μέσο όρο 7,37 %). Ειδικότερα παρουσιάζει μείωση 6 795 χιλ € (13,93%) από το 2014 στο 2015 και 128 χιλ € από το 2015 στο 2016 (0,3%).

Το ύψος των αποθεμάτων μειώνεται 599 χιλ € (17.21%) από το 2014 στο 2015 και αυξάνεται 660 χιλ € (22.90%) από το 2015 στο 2016. Κατά μέσο όρο, το σύνολο των αποθεμάτων αυξήθηκε από το 2014 στο 2016 κατά 0,87 %.

Το σύνολο των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση κατά 50,56% από το 2014 στο 2016. Ειδικότερα αυξάνεται κατά 75 136χιλ € κατά τη διάρκεια της τριετίας και συγκεκριμένα 55 003χιλ € (137,72%) από το 2014 στο 2015 και μειώνεται κατά 4 409χιλ € (4,64%) από το 2015 στο 2016.

Συμπερασματικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού της ATTICA GROUP αυξάνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 21.42% για την τριετία 2014-2016. Η αύξηση των αποθεμάτων και κυρίως των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του συνόλου του κυκλοφορούντος ενεργητικού. Ειδικότερα παρουσιάστηκε αύξηση κατά 47 609 χιλ € (51,63%) από το 2014 στο 2015 και μείωση κατά 3 877χιλ € (2.77%) από το 2015 στο 2016.

Συνολικά, το σύνολο του ισολογισμού (σύνολο ενεργητικού) της εταιρείας αυξήθηκε από το 2014 στο 2016 κατά 692 612.33 χιλ € (κατά μέσο όρο 1,39%) γιατί μειώθηκε

η καθαρή αξία του συνόλου του μη κυκλοφορούντος ενεργητικού αλλά και των απαιτήσεων από πελάτες.

Από την πλευρά του παθητικού, το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων της ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ αυξήθηκε κατά 36 411 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 25 361 χιλ € από το 2015 στο 2016, σε ποσοστά 10,71% και 6,74%, αντίστοιχα. Ο μέσος όρος της αύξησης των ιδίων κεφαλαίων του παθητικού από το 2014 έως το 2016 είναι 8,71%. Η αύξηση των ιδίων κεφαλαίων οφείλεται στη συνεχιζόμενη κερδοφορία της ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ.

Το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016 κατά μέσο όρο 9,82%, κυρίως γιατί μειώνονται τα ποσά των δάνειων που οφείλει η εταιρεία στις τράπεζες. Ειδικότερα το σύνολο των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας μειώνεται κατά 27 126 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά 26 460 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωσης από το 2014 στο 2015 διαμορφώνεται στο 9,46% και από το 2015 στο 2016 στο 10,19%.

Το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας αυξήθηκε κατά 49,9% από το 2014 στο 2015 και μειώθηκε κατά 18,58% από το 2015 στο 2016. Ειδικότερα το σύνολο των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων αυξήθηκε κατά 24 208 χιλ € από το 2014 στο 2015 και μειώθηκε κατά 13 512 χιλ € από το 2015 στο 2016. Ο μέσος όρος της μείωση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είναι 10,47% κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016.

Γενικά, το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κάθε χρόνο κατά μέσο όρο 6,61%, γιατί μειώνονται οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις. Ειδικότερα το σύνολο των υποχρεώσεων μειώνεται κατά -2 918 χιλ € από το 2014 στο 2015 και κατά -39 972 χιλ € από το 2015 στο 2016, με ποσοστά 0,87% και 10,02%, αντίστοιχα.

Συνολικά, το σύνολο του παθητικού αυξάνεται κατά 692 612,33 χιλ € (1,39%) μεταξύ 2014-2016. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην αύξηση των ξένων κεφαλαίων και ειδικότερα των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Ειδικότερα παρατηρείται αύξηση κατά 33 493 χιλ € (4,96%) από το 2014 στο 2015 και μείωση κατά 14 611 χιλ € (2,06%) από το 2015 στο 2016.

Στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης, ο κύκλος εργασιών της ATTICA GROUP αυξήθηκε κατά 0,37% την τριετία 2014-2016. Ειδικότερα παρουσίασε αύξηση κατά 4,11% μεταξύ του 2014 και 2015 και μείωση κατά 3,25% από το 2015 στο 2016 με ποσά 10 965 χιλ € και 9 011χιλ €, αντίστοιχα. Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε επειδή μειώθηκε το κόστος των πωλήσεων κατά 6,34% κατά τη διάρκεια της τριετίας. Ειδικότερα το κόστος πωλήσεων μειώθηκε κατά 30 557 χιλ € (14.28%) μεταξύ του 2014 και 2015 και κατά 4 257 χιλ. € (2.32%) μεταξύ του 2015 και 2016.

Τα μικτά κέρδη (προ τόκων και φόρων) αυξήθηκαν μεταξύ 2014-2016 κατά 117,37% κατά τη διάρκεια της τριετίας και ειδικότερα κατά 28 964 χιλ € μεταξύ του 2014 και 2015 και μειώθηκε κατά 12 443 χιλ € μεταξύ του 2015 και 2016. Όσον αφορά στα κέρδη μετά φόρων παρουσιάζουν αύξηση από το 2014 στο 2015 κατά 28 912χιλ € ενώ από το 2015 στο 2016 μείωση κατά 12 931χιλ € (38,97%).

Καταστάσεις κοινού μεγέθους

Η καθαρή αξία των ενσώματων ακινητοποιήσεων αποτελεί, κατά προσέγγιση, το 78.95 του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι μεγαλύτερο ήτοι 79.80% και 86.06% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το ποσοστό των αποθεμάτων καταλαμβάνει ένα πολύ μικρό ποσοστό του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε όλα τα έτη, ήτοι το 0.51%, 0.41% και 0.52% για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των απαιτήσεων από πελάτες αποτελεί το 6,037% για το 2016, το 5,93% για το έτος 2015 και 7,23% για το έτος 2014. Έτσι, το 2014 παρατηρείται το μεγαλύτερο ποσοστό ενώ το 2015 το μικρότερο ποσοστό.

Το 2016 η καθαρή αξία του συνόλου του πάγιου ενεργητικού αποτελεί το 80,41% του συνόλου του ενεργητικού το 2016, ενώ τα υπόλοιπα έτη το ποσοστό είναι 80,27% και 86,34% για τα έτη 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το σύνολο των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων το έτος 2016 αποτελούν 13,04% του συνόλου του ενεργητικού ενώ το 2015 και 2014, το 13,40% και 5,92%, αντίστοιχα.

Γενικά, το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού αποτελεί περίπου το 19,59% του συνόλου του ενεργητικού για το έτος 2016, ενώ για τα απόμεινα δύο έτη το ποσοστό είναι 19,73% και 13,66%, αντίστοιχα.

Δηλαδή η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ έχει επενδύσει περισσότερο σε πάγια περιουσιακά στοιχεία παρά σε κυκλοφορούντα. Ειδικά το 2014, τα πάγια στοιχεία της εταιρείας αποτελούν το 86,34% του συνολικού ενεργητικού, ενώ τα κυκλοφορούντα περιουσιακά μόλις το 13,66%. Με την πάροδο των ετών μειώνονται τα πάγια περιουσιακά και αυξάνονται τα κυκλοφορούντα περιουσιακά.

Παρατηρούμε επίσης ότι, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αποτελούν το 8,53%, 10,26% και 7,19 ενώ οι μακροπρόθεσμες το 33,61%, 36,65% και 42,48%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.. Δηλαδή, η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ έχει λίγο περισσότερα μακροπρόθεσμα χρέη να εξοφλήσει παρά βραχυπρόθεσμα.

Το σύνολο των υποχρεώσεων καλύπτει το 42.14%, 46.91% και 49.67%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα γεγονός που δείχνει ότι το ποσοστό μειώνεται με την πάροδο των χρόνων. Αντίθετα, στο σύνολο των ιδίων κεφαλαίων παρατηρείται αύξηση με την πάροδο των ετών δηλαδή καλύπτει το 57.86%, 53.09% και 50.33%, για τα έτη 2016, 2015 και 2014, αντίστοιχα.

Το κόστος των πωλήσεων κάλυπτε το 80,27% του συνόλου των αποτελεσμάτων χρήσης ποσοστό το οποίο μειώνεται το 2015 σε 66,10% και αυξάνεται λίγο το 2016 σε 69,90%. Το 2016 τα κέρδη χρήσης μετά φόρων αποτελούν το 7,54% του συνόλου των πωλήσεων. Αυτό σημαίνει ότι για κάθε 100χιλ € που πουλούσε η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ, τα 7,54 ευρώ ήταν κέρδος. Τα έτη 2015 και 2014, τα ποσοστά επί του συνόλου των πωλήσεων καλύπτουν το 11,95% και 1,60%, αντίστοιχα. Παρατηρούμε λοιπόν ότι όσο μειώνεται το κόστος πωλήσεων τόσο αυξάνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων.

Αριθμοδείκτες

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Ρευστότητας			
Γενική ρευστότητα	2.296	1.923	1.901
Άμεση ρευστότητα	2.236	1.883	1.829
Αποδοτικότητα			
Περιθώριο καθαρού κέρδους %	9.441	13.115	-0.180

Απόδοση Ιδίων Κεφαλαίων ROE %	6.315	9.678	-0.142
Δραστηριότητας			
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων	56.883	55.205	66.776
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	6.886	5.733	5.936
Δανειακής επιβάρυνσης			
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια	0.728	0.884	0.987
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού %	42.137	46.909	49.668

Ο αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας παρουσιάζει σταδιακή αύξηση από το έτος 2014 έως το 2016. Ειδικότερα αυξάνεται από 1,901 το έτος 2014 σε 1,923 το έτος 2015 και σε 2,296 το έτος 2016, γιατί αυξάνεται το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού, η αύξηση του οποίου οφείλεται κυρίως στην αύξηση των λοιπών κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων.

Γενικά, οι τιμές του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη είναι μεγαλύτερες της μονάδας για όλα τα έτη. Αυτό δείχνει ότι οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της ATTICA GROUP δεν υπερβαίνουν το σύνολο των κυκλοφορούντων περιουσιακών της στοιχείων όλα τα έτη. Επομένως η εταιρεία παρουσιάζει επάρκεια κεφαλαίου κίνησης και μπορεί να ανταποκριθεί θετικά στην πληρωμή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της, δηλαδή δεν παρουσιάζει πρόβλημα ρευστότητας.

Για έναν αυστηρότερο έλεγχο της ρευστότητας της εταιρείας, εξετάζεται ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας, ο οποίος δεν περιλαμβάνει τα αποθέματα, λόγω του ότι δεν είναι εύκολο να μετατραπούν σε μετρητά.

Ο αριθμοδείκτης Άμεσης Ρευστότητας παρουσιάζει επίσης σταδιακή αύξηση από το έτος 2014 έως το 2016. Ειδικότερα αυξάνεται από 1,829 το έτος 2014 σε 1,883 το έτος 2015 και σε 2,236 το έτος 2016, γιατί αυξάνεται το σύνολο του κυκλοφορούντος. Οι αριθμοδείκτες Άμεσης Ρευστότητας είναι μεγαλύτεροι της μονάδας για όλα τα έτη.

Το Περιθώριο Καθαρού Κέρδους αυξάνεται από -0,180% το 2014 σε 13,115% το 2015 και σε 9,441% το 2016.

Ο αριθμοδείκτης ROE είναι θετικός για τα έτη 2015 και 2016. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμοδείκτης παρουσιάζει αύξηση μεταξύ 2014-2015 από -0,142% σε 9,678%, διότι

αυξάνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων. Επίσης 2015-2016, ο αριθμοδείκτης μειώνεται από 9,678% σε 6,315% γιατί μειώνονται τα κέρδη χρήσης μετά φόρων.

Οι παραπάνω θετικοί αριθμοδείκτες αποδοτικότητας για τα έτη 2015 και 2016 υποδηλώνουν αποτελεσματικό τρόπο διοίκησης της ATTICA GROUP.

Εξετάζοντας την Μέση Διάρκεια Είσπραξης Απαιτήσεων βλέπουμε ότι το 2014 η εταιρεία χρειάζεται περίπου 66 ημέρες κατά μέσο όρο για να εισπράξει τις απαιτήσεις της, οι οποίες μειώνονται σε 55 ημέρες το 2015 και σε 56 ημέρες για το 2016. Η μείωση του συνόλου των απαιτήσεων κατά 7.37% κατά τη διάρκεια της τριετίας είναι ως ποσοστό αναλογικά μεγαλύτερο από την αύξηση του κύκλου εργασιών κατά 0,37%, με αποτέλεσμα ο αριθμοδείκτης να μειώνεται κατά τη διάρκεια της τριετίας. Από αυτόν τον αριθμοδείκτη συμπεραίνουμε ότι η εταιρεία όχι μόνο δεν καθυστερεί στην είσπραξη των απαιτήσεων της, αλλά παρουσιάζει και μείωση της μέσης διάρκειας των ημερών είσπραξης των απαιτήσεων κατά τη διάρκεια της τριετίας.

Ακολούθως εξετάζοντας τη Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων παρατηρούμε ότι μειώνεται ελάχιστα από 5,936 ημέρες το έτος 2014 σε 5,733 ημέρες το έτος 2015 και ακολούθως αυξάνεται σε 6,886 ημέρες το έτος 2016. Ο Αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό που η εταιρεία χρησιμοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία, είναι δηλαδή η ικανότητά της να πωλεί τα αποθέματά της σε μικρό χρονικό διάστημα, δηλαδή κάθε πόσες ημέρες ανανεώνονται τα αποθέματα μέσα στη χρήση. Υψηλότερες τιμές του δείκτη αυτού σημαίνει αποτελεσματικότερη διοίκηση, διότι δεσμεύει για μικρό χρονικό διάστημα κεφάλαια και επομένως αυξάνει την αξία αυτών μέσα από την επιτάχυνση του κύκλου του κεφαλαίου (χρήμα-επένδυση-ρευστοποίηση-χρήμα). Επίσης, χαμηλές τιμές του δείκτη αυτού ίσως να κρύβει υπεραποθεματοποίηση η οποία μπορεί να εγκυμονεί διαφόρων ειδών κινδύνους όπως απαξίωση αποθεμάτων, φθορές, φύρες, κλοπές, αυξημένα έξοδα φύλαξης, συντήρησης, ασφάλισης, κ.α.

Ο αριθμοδείκτης Βαθμού Δανειακής Επιβάρυνσης δηλαδή οι συνολικές υποχρεώσεις προς σύνολο ενεργητικού μειώνεται από 0,987 το 2014 σε 0,884 το 2015 και σε 0,728 το 2016. Τόσο η αύξηση του συνόλου του ενεργητικού όσο και η μείωση των υποχρεώσεων, επιδρούν σημαντικά στην μεταβολή του αριθμοδείκτη. Γενικά ο αριθμοδείκτης αυτός είναι χαμηλός και μειώνεται σταδιακά από το 2014 έως το 2016 γεγονός που δείχνει ότι η εταιρεία δεν υπερδανείζεται και επομένως αυξάνεται η φερεγγυότητα της έναντι των πιστωτών της.

Τέλος, ο αριθμοδείκτης Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού δηλαδή το Σύνολο Υποχρεώσεων Προς Ίδια Κεφάλαια μειώνεται από 46,67% το 2014 σε 46,91% το 2015 και σε 42,14% το 2016. Αυτό συμβαίνει διότι μειώνεται το σύνολο των υποχρεώσεων και τα ίδια κεφάλαια αυξάνονται. Όπως είναι φυσικό, οι πιστωτές της επιχείρησης επιθυμούν η επιχείρηση να έχει όσο το δυνατό μικρότερο δείκτη συνολικής ικανότητας δανεισμού, που υποδηλώνει ότι δεν είναι βεβαρημένη με δάνεια και άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους, και άρα το ρίσκο που παίρνουν όταν την χρηματοδοτούν είναι μικρό. Επομένως η ΑΤΤΙCΑ GROUΡ βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση όσον αφορά τις συνθήκες δανεισμού.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ		31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	Μέση Ετήσια Μεταβολή	ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ			
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							2014-2015		2015-2016	
							Τιμή	%	Τιμή	%
ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		558 101.00	568 835.00	582 951.00	569 962.33	-2.15	-14 116.00	-2.42	-10 734.00	-1.89
	Αποθέματα	3 542.00	2 882.00	3 481.00	3 301.67	0.87	-599.00	-17.21	660.00	22.90
	Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις	41 862.00	41 990.00	48 785.00	44 212.33	-7.37	-6 795.00	-13.93	-128.00	-0.30
	Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	90 531.00	94 940.00	39 937.00	75 136.00	50.56	55 003.00	137.72	-4 409.00	-4.64
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		135 935.00	139 812.00	92 203.00	122 650.00	21.42	47 609.00	51.63	-3 877.00	-2.77
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		694 036.00	708 647.00	675 154.00	692 612.33	1.39	33 493.00	4.96	-14 611.00	-2.06
ΠΑΘΗΤΙΚΟ										
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		401 589.00	376 228.00	339 817.00	372 544.67	8.71	36 411.00	10.71	25 361.00	6.74
ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		233 236.00	259 696.00	286 822.00	259 918.00	-9.82	-27 126.00	-9.46	-26 460.00	-10.19
ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		59 211.00	72 723.00	48 515.00	60 149.67	10.47	24 208.00	49.90	-13 512.00	-18.58
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ		292 447.00	332 419.00	335 337.00	320 067.67	-6.61	-2 918.00	-0.87	-39 972.00	-12.02
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ		694 036.00	708 647.00	675 154.00	692 612.33	1.39	33 493.00	4.96	-14 611.00	-2.06
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ										
	Κύκλος εργασιών	268 614.00	277 625.00	266 660.00	270 966.33	0.37	10 965.00	4.11	-9 011.00	-3.25
	Κόστος πωλήσεων	187 759.00	183 502.00	214 059.00	195 106.67	-6.34	-30 557.00	-14.28	4 257.00	2.32
	Μικτά κέρδη (προ τόκων και φόρων)	20 956.00	33 399.00	4 435.00	19 596.67	117.37	28 964.00	653.08	-12 443.00	-37.26
	Σύνολο λειτουργικών εξόδων	45 817.00	60 663.00	10 659.00	39 046.33	107.33	50 004.00	469.12	-14 846.00	-24.47
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ		20 251.00	33 182.00	4 270.00	19 234.33	117.78	28 912.00	677.10	-12 931.00	-38.97

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΟΙΝΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ		30/12/2016	30/12/2015	30/12/2014	2016	2015	2014
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					%	%	%
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	558 101.00	568 835.00	582 951.00	80.41	80.27	86.34
	Αποθέματα	3 542.00	2 882.00	3 481.00	0.51	0.41	0.52
	Πελάτες και λοιπές απαιτήσεις	41 862.00	41 990.00	48 785.00	6.03	5.93	7.23
	Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	90 531.00	94 940.00	39 937.00	13.04	13.40	5.92
	ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	135 935.00	139 812.00	92 203.00	19.59	19.73	13.66
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	694 036.00	708 647.00	675 154.00	100.00	100.00	100.00
ΠΑΘΗΤΙΚΟ							
	ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	401 589.00	376 228.00	339 817.00	57.86	53.09	50.33
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	233 236.00	259 696.00	286 822.00	33.61	36.65	42.48
	ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	59 211.00	72 723.00	48 515.00	8.53	10.26	7.19
	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	292 447.00	332 419.00	335 337.00	42.14	46.91	49.67
	ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	694 036.00	708 647.00	675 154.00	100.00	100.00	100.00
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ							
	Κύκλος εργασιών	268 614.00	277 625.00	266 660.00	100.00	100.00	100.00
	Κόστος πωλήσεων	187 759.00	183 502.00	214 059.00	69.90	66.10	80.27
	Σύνολο λειτουργικών εξόδων	45 817.00	60 663.00	10 659.00	17.06	21.85	4.00
	ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ	20 251.00	33 182.00	4 270.00	7.54	11.95	1.60

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Αριθμοδείκτες	2016	2015	2014
Γενική ρευστότητα (ρευστότητας)	2.296	1.923	1.901
Άμεση ρευστότητα (ρευστότητας)	2.236	1.883	1.829
Ταχύτητα Είσπραξης Απαιτήσεων (δραστηριότητας)	56.883	55.205	66.776
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων (δραστηριότητας)	6.886	5.733	5.936
Συνολικές υποχρεώσεις προς ίδια κεφάλαια (δανειακή επιβάρυνση)	0.728	0.884	0.987
Δείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού (δανειακή επιβάρυνση)	42.137	46.909	49.668
Απόδοση συνολικού ενεργητικού μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	0.037	0.051	-0.001
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων μετά φόρων (Αποδοτικότητα)	6.315	9.678	-0.142
Περιθώριο μικτού κέρδους (Αποδοτικότητα)	0.301	0.339	0.197
Περιθώριο καθαρού κέρδους (μετά φόρων) (Αποδοτικότητα)	9.441	13.115	-0.180

4.2. Επίδραση του τουρισμού στον κύκλο εργασιών των τριών ακτοπλοϊκών εταιρειών

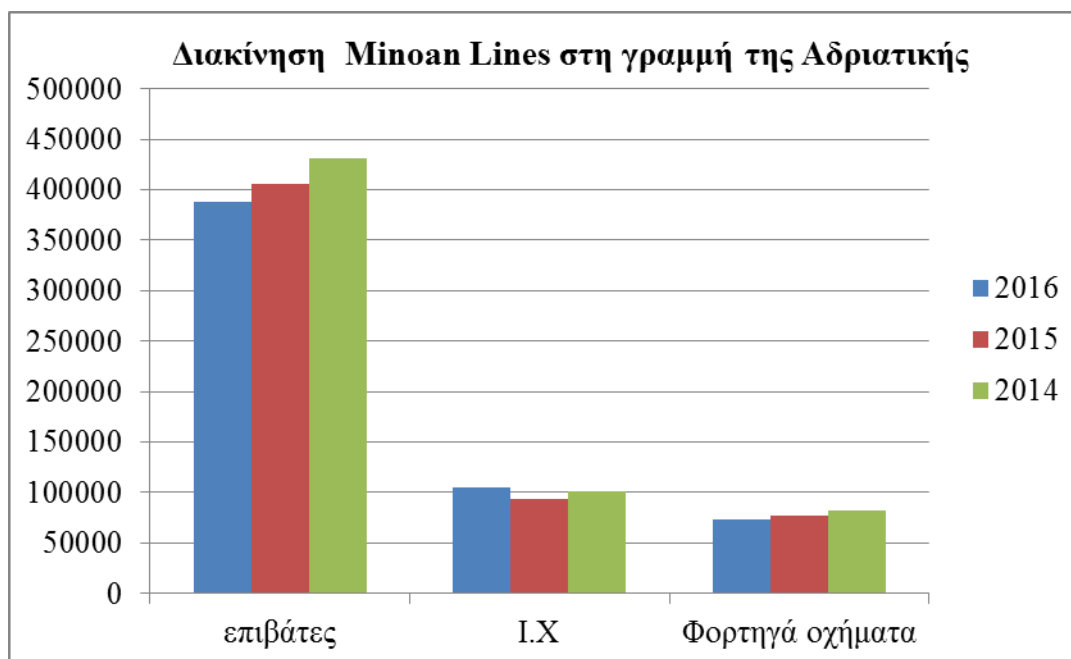
4.2.1. MINOAN LINES

Στη γραμμή της Αδριατικής, κατά το 2016, η Εταιρεία, , κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλά μερίδια αγοράς παρά την συνεχιζόμενη αρνητική οικονομική συγκυρία και τον υψηλό ανταγωνισμό. Συνολικά στην αγορά αυτή, η Εταιρεία διακίνησε 388 χιλ. επιβάτες, 105 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 73 χιλ. φορτηγά οχήματα. Στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς η Εταιρεία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην αγορά. Συνολικά στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς, η Εταιρεία διακίνησε 652 χιλ. επιβάτες, 94 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 57 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Η Εταιρεία στη γραμμή της Αδριατικής κατά το 2015 παρά την συνεχιζόμενη αρνητική οικονομική συγκυρία και τον υψηλό ανταγωνισμό κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλά μερίδια αγοράς. Συνολικά στην αγορά αυτή, η Εταιρεία διακίνησε 406 χιλ. επιβάτες, 94 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 77 χιλ. φορτηγά οχήματα. Στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς η Εταιρεία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην αγορά. Συνολικά στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς, η Εταιρεία διακίνησε 707 χιλ. επιβάτες, 90 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 57 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Η Εταιρεία στη γραμμή της Αδριατικής κατά το 2014 παρά την αρνητική οικονομική συγκυρία και τον υψηλό ανταγωνισμό κατόρθωσε να διατηρήσει υψηλά μερίδια αγοράς. Συνολικά στην αγορά αυτή, η Εταιρεία διακίνησε 431 χιλ. επιβάτες, 101 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 82 χιλ. φορτηγά οχήματα. Στη γραμμή Ηράκλειο–Πειραιάς η Εταιρεία διατήρησε την ισχυρή θέση που κατέχει στην αγορά. Συνολικά στη γραμμή Ηράκλειο – Πειραιάς, η Εταιρεία διακίνησε 777 χιλ. επιβάτες, 97 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 55 χιλ. φορτηγά οχήματα.

Όπως φαίνεται από το διάγραμμα 4.1 και τον Πίνακα 4.1, ο αριθμός των επιβατών στη γραμμή της Αδριατικής μειώνεται κατά 4,43% μεταξύ 2015-2016 και κατά 5,8% μεταξύ του 2014-2015. Ο αριθμός των Ι.Χ. αυξάνεται κατά 11,7% μεταξύ του 2015-2016 ενώ μειώνεται κατά 6,93% μεταξύ του 2014-2015. Τέλος τα φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μείωση κατά 5,19% μεταξύ 2015-2016 και μείωση κατά 6,1% μεταξύ του 2014-2015.

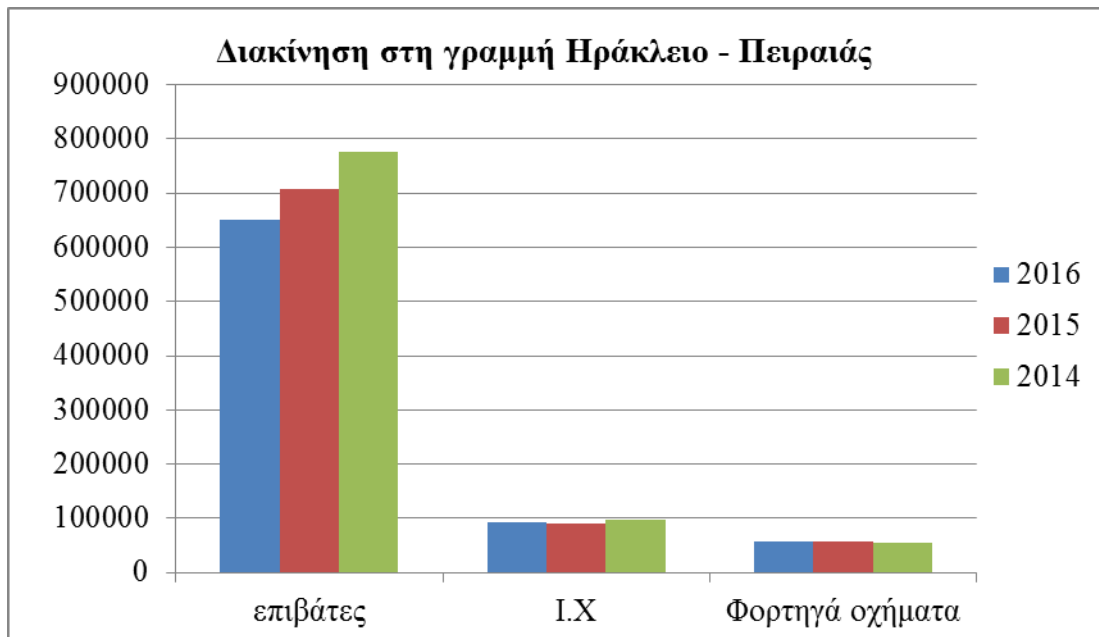


Διάγραμμα 4.1. Διακίνηση Minoan Lines στη γραμμή της Αδριατικής

Πίνακας 4.1. Μεταβολή της διακίνησης κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016

Διακίνηση στην Αδριατική	2016	2015	2014	Μεταβολή 2015-2016 (%)	Μεταβολή 2014-2015 (%)
Επιβάτες	388000	406000	431000	-4.43	-5.80
I.X.	105000	94000	101000	11.70	-6.93
Φορτηγά Οχήματα	73000	77000	82000	-5.19	-6.10

Αντίστοιχα και για τη διακίνηση της Minoan Lines στη γραμμή Ηράκλειο –Πειραιάς όπως φαίνεται από το διάγραμμα 4.2 και τον Πίνακα 4.2, ο αριθμός των επιβατών μειώνεται κατά 7,78% μεταξύ 2015-2016 και κατά 9,01% μεταξύ του 2014-2015. Ο αριθμός των I.X. αυξάνεται κατά 4,44% μεταξύ του 2015-2016 ενώ μειώνεται κατά 7,22% μεταξύ του 2014-2015. Τέλος τα φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν σταθερότητα μεταξύ 2015-2016 και αύξηση κατά 3,64% μεταξύ του 2014-2015.

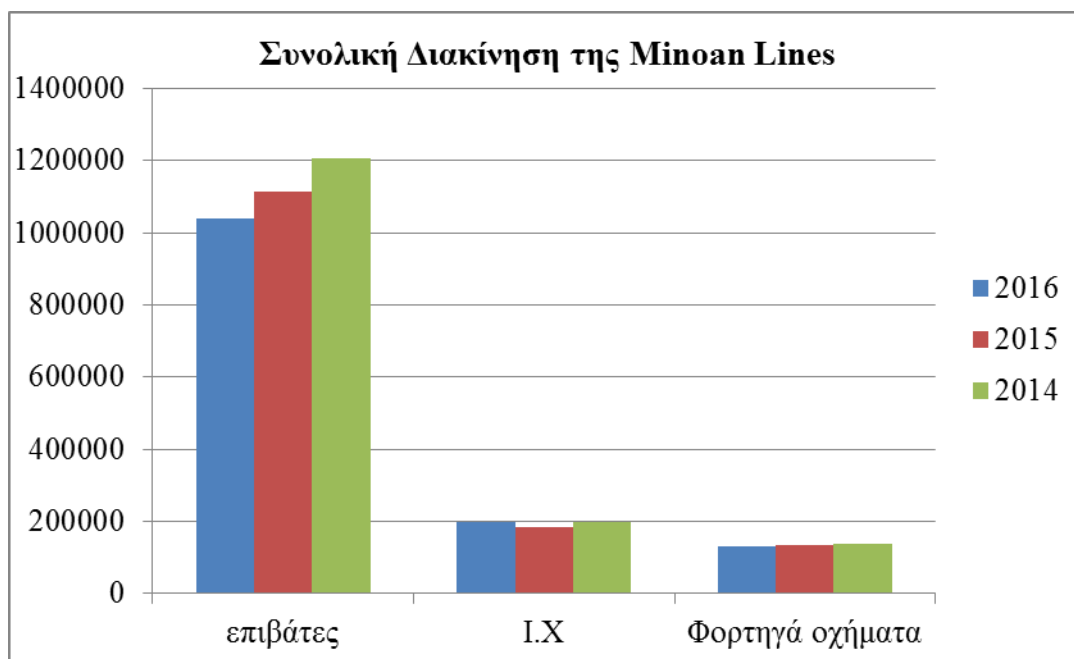


Διάγραμμα 4.2. Διακίνηση Minoan Lines στη γραμμή της Ηράκλειο – Πειραιάς

Πίνακας 4.2. Μεταβολή της διακίνησης κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016

Διακίνηση στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς	2016	2015	2014	Μεταβολή 2015-2016 (%)	Μεταβολή 2014-2015 (%)
Επιβάτες	652000	707000	777000	-7.78	-9.01
I.X	94000	90000	97000	4.44	-7.22
Φορτηγά Οχήματα	57000	57000	55000	0.00	3.64

Στον Διάγραμμα 4.3. και Πίνακα 4.3. φαίνεται η συνολική διακίνηση της Minoan Lines κατά τη διάρκεια της τριετίας. Όπως παρατηρείται ο αριθμός των επιβατών μειώνεται κατά 6,56% μεταξύ 2015-2016 και κατά 7,86% μεταξύ του 2014-2015. Ο αριθμός των I.X. αυξάνεται κατά 8,15% μεταξύ του 2015-2016 ενώ μειώνεται κατά 7,07% μεταξύ του 2014-2015. Τέλος τα φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μείωση κατά 2,99% μεταξύ 2015-2016 και κατά 2,19% μεταξύ του 2014-2015.



Διάγραμμα 4.3. Συνολική Διακίνηση Minoan Lines

Πίνακας 4.3. Μεταβολή της συνολικής διακίνησης κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016

Διακίνηση στη γραμμή Ηράκλειο-Πειραιάς	2016	2015	2014	Μεταβολή 2015-2016 (%)	Μεταβολή 2014-2015 (%)
Επιβάτες	1040000	1113000	1208000	-6.56	-7.86
Ι.Χ	199000	184000	198000	8.15	-7.07
Φορτηγά Οχήματα	130000	134000	137000	-2.99	-2.19

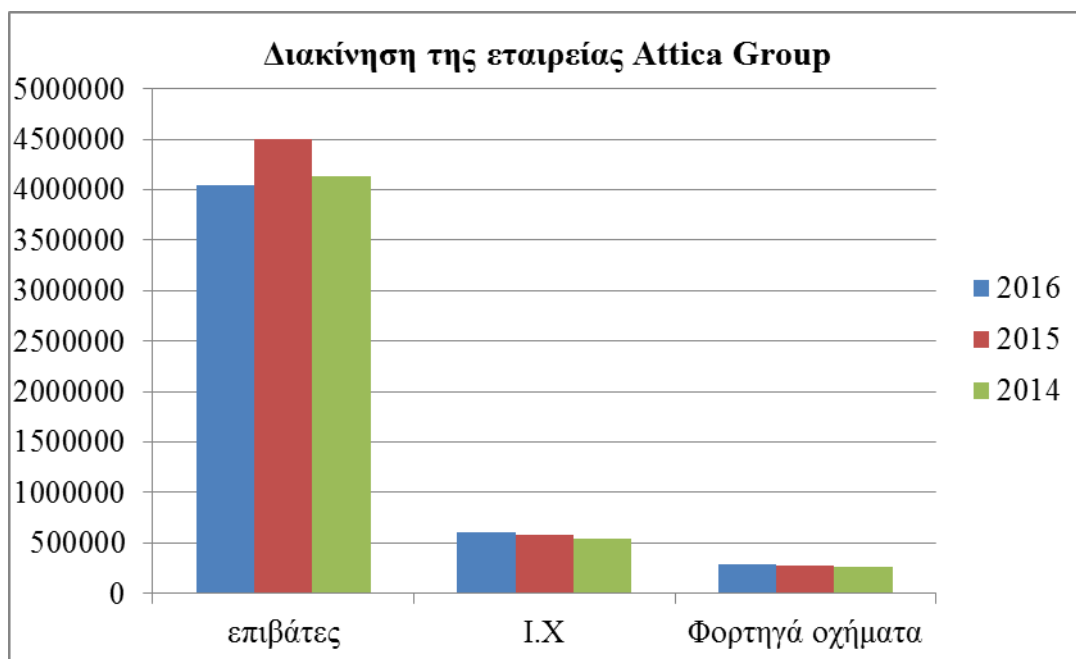
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κύκλου εργασιών της εταιρείας όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.4 παρουσιάζει μείωση τόσο μεταξύ των ετών 2014-2015 όσο και μεταξύ των ετών 2015-2016 κάτι το οποίο οφείλεται στη μείωση της τουριστικής κίνησης τόσο του επιβατικού κοινού όσο και των οχημάτων όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Επομένως συμπεραίνουμε ότι η τουρισμός συνιστά ένα σημαντικό παράγοντα που επιδρά αρνητικά στον κύκλο εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών.



Διάγραμμα 4.4. Κατανομή κύκλου εργασιών της Minoan Lines

4.2.2. ATTICA GROUP

Στον Διάγραμμα 4.5. και Πίνακα 4.4. φαίνεται η συνολική διακίνηση της Attica Group κατά τη διάρκεια της τριετίας. Όπως παρατηρείται ο αριθμός των επιβατών μειώνεται κατά 10,22% μεταξύ 2015-2016 και αύξηση κατά 8,96% μεταξύ του 2014-2015. Ο αριθμός των Ι.Χ. αυξάνεται κατά 4,33% μεταξύ του 2015-2016 ενώ μειώνεται κατά 7,27% μεταξύ του 2014-2015. Τέλος τα φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μείωση κατά 7,41% μεταξύ 2015-2016 και κατά 2,44% μεταξύ του 2014-2015.

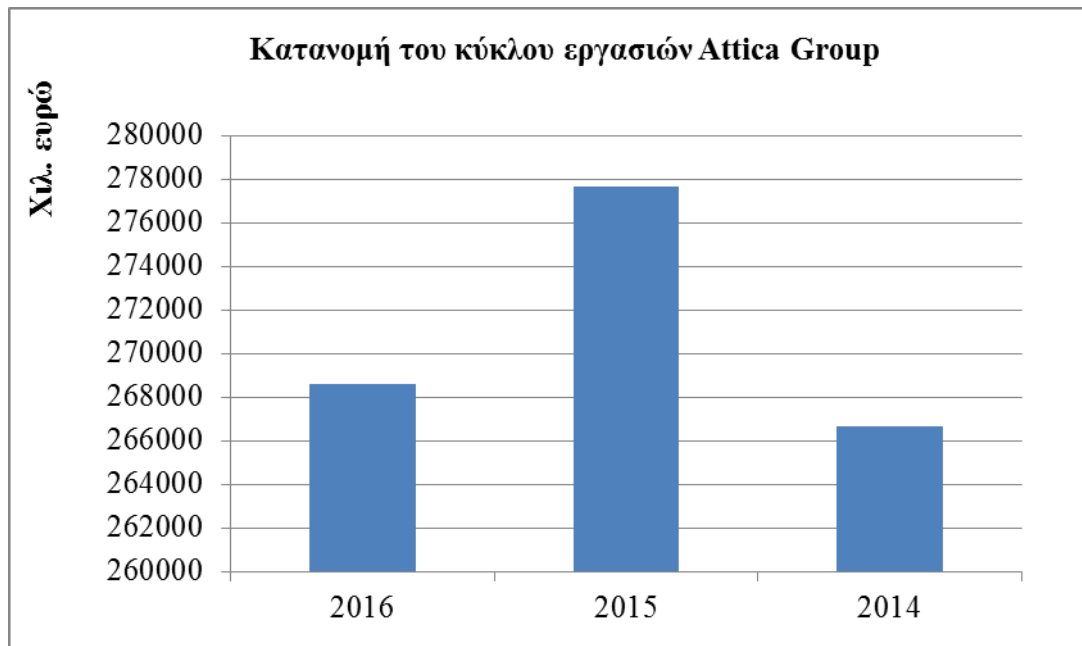


Διάγραμμα 4.5. Συνολική διακίνηση της εταιρείας Attica Group

Πίνακας 4.4. Μεταβολή της διακίνησης κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016

	2016	2015	2014	Μεταβολή 2015-2016 (%)	Μεταβολή 2014-2015 (%)
Επιβάτες	4040000	4500000	4130000	-10.22	8.96
Ι.Χ	601720	576760	537650	4.33	7.27
Φορτηγά Οχήματα	290430	270390	263960	7.41	2.44

Όπως και στην εταιρεία Minoan Lines που αναφέρθηκε προηγουμένως σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κύκλου εργασιών της εταιρείας Attica Group όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.6 παρουσιάζει αύξηση μεταξύ των ετών 2014-2015 και μείωση μεταξύ των ετών 2015-2016 κάτι το οποίο οφείλεται στη μείωση της τουριστικής κίνησης τόσο του επιβατικού κοινού όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Επομένως συμπεραίνουμε ότι η τουρισμός συνιστά ένα σημαντικό παράγοντα που επιδρά αρνητικά στον κύκλο εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

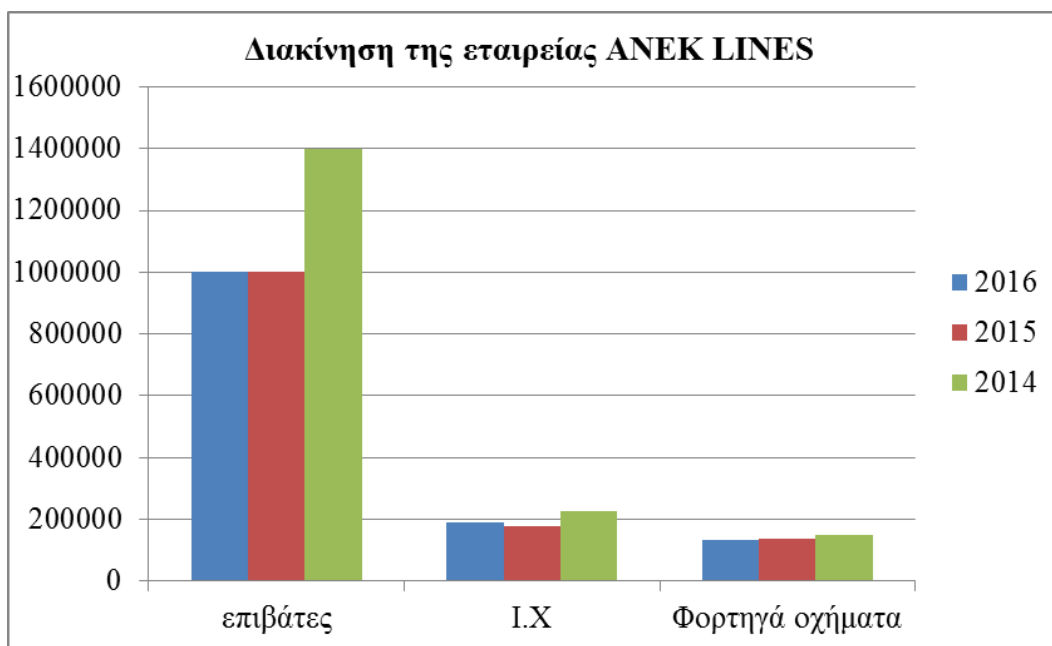


Διάγραμμα 4.6. Κατανομή κύκλου εργασιών της Attica Group

4.2.3. ANEK LINES

Στον Διάγραμμα 4.7. και Πίνακα 4.5. φαίνεται η συνολική διακίνηση της ANEK LINES κατά τη διάρκεια της τριετίας. Όπως παρατηρείται ο αριθμός των επιβατών παραμένει σταθερός μεταξύ του 2015-2016 και μειώνεται κατά 28,57% μεταξύ του 2014-2015. Ο αριθμός των Ι.Χ. αυξάνεται κατά 6,22% μεταξύ του 2015-2016 ενώ μειώνεται κατά 22,47% μεταξύ του 2014-2015. Τέλος τα φορτηγά οχήματα παρουσιάζουν μείωση κατά 2,92% μεταξύ 2015-2016 και κατά 9,27% μεταξύ του 2014-2015.

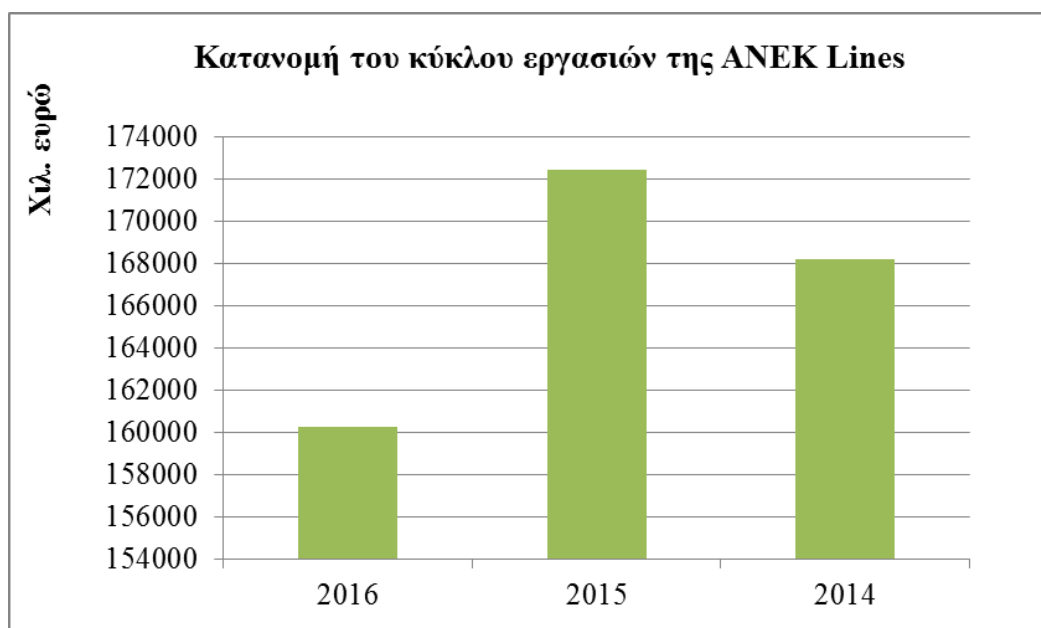
Όπως και στις άλλες δύο εταιρείες που αναφέρθηκαν προηγουμένως σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κύκλου εργασιών της εταιρείας ANEK LINES όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.8 παρουσιάζει αύξηση μεταξύ των ετών 2014-2015 και μείωση μεταξύ των ετών 2015-2016 κάτι το οποίο οφείλεται στη τεράστια μείωση της τουριστικής κίνησης κυρίως του επιβατικού κοινού αλλά και των Ι.Χ και φορτηγών οχημάτων.. Επομένως συμπεραίνουμε ότι η τουρισμός συνιστά ένα σημαντικό παράγοντα που επιδρά αρνητικά στον κύκλο εργασιών των ακτοπλοϊκών εταιρειών.



Διάγραμμα 4.7. Συνολική διακίνηση της εταιρείας ANEK LINES

Πίνακας 4.5. Μεταβολή της διακίνησης κατά τη διάρκεια της τριετίας 2014-2016

	2016	2015	2014	Μεταβολή 2015-2016 (%)	Μεταβολή 2014-2015 (%)
Επιβάτες	1000000	1000000	1400000	0	-28.57
I.X	188000	176000	227000	6.82	-22.47
Φορτηγά Οχήματα	133000	137000	151000	-2.92	-9.27



Διάγραμμα 4.8. Κατανομή κύκλου εργασιών της ANEK LINS

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εδώ και εννέα χρόνια η Ελληνική οικονομία βρίσκεται στη δίνη μιας οικονομικής κρίσης η οποία εξακολουθεί να υφίσταται. Χωρίς αμφιβολία η διαχρονική πορεία της ακτοπλοϊκής αγοράς είναι άμεσα συνδεδεμένη με αυτή της Ελληνικής οικονομίας, κάτι το οποίο διαπιστώθηκε τόσο μέσα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της ελληνικής ακτοπλοΐας όσο και μέσα από την χρηματοοικονομική ανάλυση των τριών εταιρειών που είναι εισηγμένες στο ΧΑ, η MINOAN LINES, η ANEK LINES και η ATTICA GROUP. Η συρρίκνωση του κλάδου των εταιρειών αυτών διαπιστώνεται τόσο μέσα από την ανάλυση της επιβατικής κίνησης, της διακίνησης φορτίου αυτοκινήτων και τη διακίνηση φορτίου φορτηγών όσο και μέσα από τα συνολικά έσοδα από την εκμετάλλευση του στόλου. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι ο τουρισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την εξέλιξη του κλάδου της ακτοπλοΐας και η συνεισφορά του τουρισμού είναι σημαντική για τη βιωσιμότητά του.

Αξιοσημείωτο είναι να αναφερθεί ότι ο κύκλος εργασιών του κλάδου για τη χρονιά του 2006 ξεπερνούσε τα 900 εκ. ευρώ ενώ σήμερα μόλις που φτάνει τα 700 εκ. ευρώ, μια μείωση της τάξης του 22% μέσα σε μια δεκαετία. Ταυτόχρονα συρρικνώθηκε στο μισό ο στόλος των μεγάλων εταιριών που εξυπηρετούσαν όλες τις κύριες γραμμές εξαιτίας της μείωσης του εμπορίου η οποία με τη σειρά της επέδρασε αρνητικά στην αγορά της Αδριατικής αλλά και την σημαντική μείωση όλων των ακτοπλοϊκών γραμμών στο εσωτερικό.

Μέσα στο οικονομικά δυσχερές περιβάλλον οι ακτοπλοϊκές εταιρείες προσπάθησαν να αναδιαρθρωθούν αντιμετωπίζοντας διάφορα προβλήματα τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες μέσα από τη προσπάθειά τους για εξορθολογισμό του λειτουργικού τους κόστους αναμόρφωσαν το θαλάσσιο δίκτυο μεταφορών μειώνοντας τον αριθμό των δρομολογίων, ρύθμισαν την ταχύτητα μεταφοράς και εκποίησαν την περιττή χωρητικότητα με αποτέλεσμα να υπάρχει μια κατάσταση ισορροπίας στην αγορά.

Ο κλάδος λοιπόν της ακτοπλοΐας παρουσιάζει ανάκαμψη παρ' όλες τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στην Ελλάδα . Αυτό οφείλεται τόσο στις προσπάθειες λειτουργικού εξορθολογισμού τους, της αναβάθμισης των υπηρεσιών τους, της ανανέωσης του στόλου και της ολοκλήρωσης των δανειακών τους αναδιαρθρώσεων. Μέσα από δύσκολες λοιπόν οικονομικές συνθήκες οι εταιρείες

κατάφεραν να επιβιώσουν και να συνεχίσουν να λειτουργούν. Σε αυτό βέβαια συνέβαλε και η πτώση της τιμής του πετρελαίου η οποία βοήθησε τις εταιρείες ως προς την κερδοφορία.

Παρ'όλα αυτά η ζήτηση δε συνιστά από μόνη της εργαλεία αναστροφής του αρνητικού κλίματος. Η ζήτηση είναι αυτή που μπορεί να καθορίσει και να ισορροπήσει την κατάσταση. Η μείωση της επιβατικής κίνησης καθώς και της διακίνησης αυτοκινήτων και φορτηγών είναι αποτέλεσμα της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης που διανύει η Ελλάδα με αποτέλεσμα οι εταιρείες να προσπαθούν να βρουν τρόπους διεξόδου για την αναπλήρωση των εσόδων τους. Έτσι η ΑΤΤΙΚΑ GROUP κατάφερε να ανοίξει νέους δρόμους δρομολόγησης των πλοίων της μέσω της εταιρίας που σύστησε με Μαροκινούς μετόχους. Η κίνηση αυτή είναι η πρώτη παρόμοια κίνηση που πραγματοποιείται ύστερα από περίπου μια δεκαετία εσωστρέφειας της Ελληνικής ακτοπλοΐας και βέβαια μετά από μια περίοδο βαθιάς κρίσης όπου έχουν απομακρυνθεί πολλά πλοία της αγοράς που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αναγκαία διεθνοποίησή της.

Η συνοπτική εικόνα των εταιριών που αναλύθηκαν σε αυτή τη μελέτη είναι ως εξής:

Πίνακας 5.1. Συνολική εικόνα εισηγμένων εταιριών

Εταιρία	Αριθμός Πλοίων	Κίνηση Επιβατών	Κίνηση Αυτοκινήτων	Κίνηση Φορτηγών	Κύκλος Εργασιών Καθαρά (€)	Καθαρά Κέρδη προ φόρων (€)	Κέρδη μετά φόρων (€)
Attica Group	12	3.543.956	405.133	259.410	277.625.000	33.399.000	33.182.000
Minoan Lines	5	1.113.000	184.000	134.000	172.432.000	17.939.000	17.696.000
ANEK	7	1.000.000	176.000	137.000	159.845.000	954.000	559.000

Συμπερασματικά λοιπόν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κατάφεραν να επιβιώσουν μέσα από δύσκολες οικονομικές συνθήκες και μετά από τις μεγάλες παραγγελίες και την πληθώρα των πλοίων της περασμένης δεκαετίας. Αποπεράτωσαν τις αναδιαρθρώσεις των υψηλών δανείων τους και εξυπηρετούν κανονικά τα δάνειά τους. Παρόλα αυτά όμως η υφιστάμενη οικονομική κρίση εξακολουθεί να υπάρχει και να επηρεάζει τον τουρισμό ο οποίος με τη σειρά του επιδρά αρνητικά στον κλάδο της ακτοπλοΐας. Προκειμένου λοιπόν να αυξηθεί ο εγχώριος τουρισμός και δεδομένου ότι το

μεγαλύτερο ποσοστό τους επιβατικού κοινού είναι Έλληνες θα πρέπει οι ακτοπλόοι να προχωρήσουν σε μειώσεις των τιμών των ναύλων τόσο των επιβατών όσο και των αυτοκινήτων. Αυτό θα μπορέσει να συμβεί εφόσον μια σειρά εξωγενών παραγόντων σταθεροποιηθούν, όπως τα κόστη καυσίμων και η κίνηση, και συνοδευτεί από ένα μείγμα περαιτέρω εσωτερικής αναδιοργάνωσης των εταιριών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ICAP, 2008. Ελληνικός Ναυτιλιακός Τομέας, Τομεακή Μελέτη, Απρίλιος, Αθήνα.
- Fafaliou I. & Polemis M. Competitiveness in the coastal ferry boat industry: evidence from Greek SMEs. Business & Economics Society International 2010 Athens, Greece, July 15-19, 2010, Divani Caravel Hotel.
- IOBE, 2014. Η Συμβολή της Ακτοπλοΐας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές. Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών.
- Λεκάκου Μ. 1994. “Οικονομικές απόψεις του ακτοπλοϊκού ζητήματος”, Πανεπιστήμιο Πειραιά, , αδημοσίευτη διατριβή
- Lekakou, M. and Fafaliou, I. (2003). The historical course of the Greek coastal transport services in the twentieth century and associated policy responses. Archives of Economic History, XV (1), 127-153.
- Chlomoudis, C.I., Lekakou, M. B., Panou, C., Papadimitriou, E., Syriopoulos, T., Tzannatos, E. S., (2007). Transport: Lifelines for the Islands, (in Greek). Athens: Papazissis Editions
- Lagoudis, I. N., Lekakou, M. B., Pallis, A. A., and Thanopoulou, H. A. (2006). Coastal Shipping Services in the Aegean Sea: Can passengers get satisfaction? Proceedings of the 2nd International Conference on EU - EAST and South Asia Trade, Investment, Logistics and E-Business, (Cd-Rom format), Chios, Greece.
- Sambracos E. και Maniati M. (2011) "Financial crisis and passenger shipping: Evidence from Greece", στο: Proceedings of the European Conference on Shipping, Intermodalism and Ports ECONSHIP 2011, Chios: University of the Aegean.
- Lekakou M., Panou C. & Syriopoulos T. 2007 Liberalisation of maritime cabotage. Lessons from the Greek experience. Paper submitted to the 11th World Conference on Transport Research June 24-28, 2007, Berkeley, California
- Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Συριόπουλος Θ. και Τζαννάτος Ε. (2007) Μεταφορές-Αρτηρίες Ζωής για τα Νησιά, Μελέτες, Αρ. 3, Αθήνα: Παπαζήσης.

Σπαθή Σ. και Καραγιάννης Σ. (2011) "Θαλάσσιες Μεταφορές", στο: Κανελλόπουλος Κ. (επ.), Συνθήκες Αγοράς και Ανταγωνισμός στην Ελληνική Οικονομία, Εκθέσεις, Αρ. 67, Αθήνα: ΚΕΠΕ, Κεφ. 18, 326-362.

Τσέκερης Θ. 2014. Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου. Αειχώρος, 144-157.