

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΑΤΤΙΚΑ GROUP ΚΑΙ HELLENIC SEAWAYS

ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΥΡΙΓΟΥ

13653

ΓΕΩΡΓΙΑ ΤΣΙΠΟΥΡΑ

13652



ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</u>	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	4
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</u>	6
ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	6
<u>2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ</u>	7
<u>2.2 ΣΚΟΠΟΣ</u>	8
<u>2.3 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ</u>	9
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</u>	12
Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	12
<u>3.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ</u>	13
<u>3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ</u>	15
<u>3.3 ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ</u>	16
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</u>	19
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	19
<u>4.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP</u>	20
4.1.1 BLUE STAR FERRIES	21
A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	21
B. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ-ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	23
4.1.2 SUPERFAST FERRIES	24
A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	24
B. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	25
4.1.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	27
4.1.4 ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	30
<u>4.2 HELLENIC SEAWAYS</u>	32
A. ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....	32
B. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ.....	34
Γ. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	37

Δ. ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	38
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</u>	39
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	39
<u>5.1 ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</u>	40
5.1.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP	40
5.1.2 HELLENIC SEAWAYS.....	45
<u>5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ</u>	50
5.2.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP	51
5.2.2 HELLENIC SEAWAYS.....	60
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</u>	68
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	68
<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ</u>	76

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η εργασία αυτή στοχεύει στην Ανάλυση των Οικονομικών Καταστάσεων, δύο ναυτιλιακών εταιρειών, της Attica Group και της Hellenic Seaways. Σκοπός είναι η παρουσίαση της οικονομικής θέσης των δύο αυτών εταιρειών στον κλάδο της ναυτιλίας και επιτυγχάνεται με τη χρήση και ανάλυση χρηματοοικονομικών δεικτών, που μας βοηθούν στη σύγκρισή τους για τη χρονική περίοδο 2008-2010.

Πιο συγκεκριμένα, το επόμενο κεφάλαιο πραγματεύεται την Ανάλυση των Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων ως εργαλείο συγκέντρωσης συμπερασμάτων σχετικά με την δυναμική των επιχειρήσεων. Επιπλέον, παρουσιάζεται η αναγκαιότητα, τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματά της καθώς και μερικοί βασικοί αριθμοδείκτες, όπως Έμμεσης και Άμεσης Ταμειακής ρευστότητας, Αποδοτικότητας και Καταστάσεις Ταμειακών Ροών.

Το τρίτο κεφάλαιο, ασχολείται με τον κλάδο της ναυτιλίας στην Ελλάδα και το Χρηματιστήριο, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Δίνεται έμφαση στη γεωγραφική θέση της χώρας και επομένως στην ανάπτυξη της ακτοπλοΐας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, αναφέρονται οι εταιρείες και η δραστηριοποίησή τους στο τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Επί τούτοις, παρατίθενται η πορεία από την ίδρυσή τους μέχρι τώρα καθώς, επίσης, η δομή και το προφίλ των εταιρειών.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, αποτυπώνονται και αναλύονται τα οικονομικά στοιχεία(Ισολογισμοί και Καταστάσεις Αποτελεσμάτων Χρήσης) της Attica Group και της Hellenic Seaways για τα τρία έτη που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η ανάλυση πραγματοποιείται με χρήση αριθμοδεικτών ρευστότητας, κυκλοφοριακής ταχύτητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης.

Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, συνοψίζονται και εξετάζονται τα αποτελέσματα από τους παραπάνω υπολογισμούς, καταλήγοντας στη σύγκριση των εταιρειών, αλλά και σε μία γενικότερη εικόνα τους στον κλάδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ



2.1 Ορισμός

Η Χρηματοοικονομική Ανάλυση αποτελεί σημαντικό εργαλείο συναγωγής συμπερασμάτων, σχετικά με την ευρωστία, τη φερεγγυότητα και τη δυναμική των επιχειρήσεων, ιδιαίτερα σε ένα ανταγωνιστικό και συνεχώς μεταβαλλόμενου εσωτερικό και διεθνές- παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον.

Μέχρι σήμερα έχουν δοθεί πολλοί ορισμοί για την ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων μιας επιχείρησης. Οι ορισμοί αυτοί έχουν κάποια κοινά σημεία μεταξύ τους, τα οποία στο σύνολό τους παράγουν ένα γενικότερο και πιο ολοκληρωμένο ορισμό. Πιο συγκεκριμένα η ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων είναι ένα σύστημα πληροφόρησης το οποίο:

- Αντλεί τα δεδομένα του από τις δημοσιευμένες χρηματοοικονομικές καταστάσεις και από άλλες πηγές οι οποίες παρέχουν συμπληρωματικά στοιχεία που δεν περιλαμβάνονται όμως στις δημοσιευμένες καταστάσεις.
- Δημιουργεί- παράγει πληροφόρηση με την μελέτη, αξιολόγηση και ερμηνεία σχέσεων και τάσεων μεταξύ των διαφόρων χρηματοοικονομικών δεδομένων, πράγμα το οποίο γίνεται με ποσοτικά και ποιοτικά μέσα.
- Παρέχει πληροφόρηση σε τρίτους, η οποία αναφέρεται σε προβλέψεις σχετικά με την μελλοντική κατάσταση και επίδοση της επιχείρησης.

Παρόλο που υπάρχουν και τόσες άλλες πηγές των οποίων οι πληροφορίες θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στη διαδικασία της λήψης των οικονομικών αποφάσεων, οι λογιστικές καταστάσεις συνεχίζουν να αποτελούν την κύρια και πλέον συστηματική πηγή οικονομικών πληροφοριών.

2.2 Σκοπός

Ο σκοπός της χρηματοοικονομικής ανάλυσης στην ευρύτερη κοινωνία συνδέεται με αυτόν της κυκλοφορίας των χρηματοοικονομικών πληροφοριών και έρχεται να κάνει αφ' ενός αποτελεσματικότερη τη χρήση τους στη λήψη οικονομικών αποφάσεων, κι αφετέρου οικονομικότερη την παραγωγή και την κυκλοφορία τους. Για την επίτευξη του σκοπού της ανάλυσης θεωρείται αναγκαία η συγκέντρωση

στοιχείων από τις εξής λογιστικές καταστάσεις:

1. Ισολογισμό
2. Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης
3. Πίνακα διάθεσης κερδών
4. Κατάσταση πηγών και χρήσεων κεφαλαίων
5. Προσάρτημα
6. Έκθεση ελεγκτών

Πιο συγκεκριμένα, με την ανάλυση ερευνώνται τα εξής:

➤ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ:

Γενικά, με τον όρο **ρευστότητα** εκφράζεται η ικανότητα μιας επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις της, όταν αυτές γίνονται ληξιπρόθεσμες.

Στο πλαίσιο μιας τέτοιου είδους αξιολόγησης, ο αναλυτής προσπαθεί με την εφαρμογή διαφόρων τεχνικών, να προσδιορίσει τη ρευστότητα της επιχείρησης, ποσοτικά και ποιοτικά, και να κρίνει αν η επιχείρηση έχει επαρκή ρευστότητα και αν μπορεί να τη διατηρήσει σε μια περίοδο δύσκολων οικονομικών συνθηκών, όπως π.χ. σε μια κάμψη της δραστηριότητάς της, σε περίπτωση απεργιακών κινητοποιήσεων του προσωπικού, κ.λπ.

Μια σε βάθος ανάλυση των διαφόρων πτυχών της ρευστότητας απαιτεί τη μελέτη και διερεύνηση:

- των σχέσεων μεταξύ των κυκλοφοριακών στοιχείων και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
- της φύσης και του μεγέθους των υποχρεώσεων της επιχείρησης προς τους δανειστές και τους μετόχους της
- της προστασίας που παρέχεται στους δανειστές της και ιδιαίτερα στους μακροπρόθεσμους δανειστές της, με τη μορφή υποθηκών, ενεχύρων, ρητρών στα δανειστικά συμβόλαια, κ.λπ. και
- της ιστορικής εξέλιξης των κερδών, του ύψους αυτών στην τρέχουσα χρήση και της διαγραφόμενης τάσης αυτών στο μέλλον.

➤ **ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ:**

Με τον όρο **σταθερότητα** εκφράζεται η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται, γενικά, στις τρέχουσες υποχρεώσεις της από μακροχρόνια σκοπιά. Έτσι, σταθερότητα σημαίνει την ικανότητα της επιχείρησης να καταβάλλει τους τόκους και τα χρεολύσια των μακροπρόθεσμων δανείων, καθώς και την ικανότητά της να καταβάλλει κανονικά τα μερίσματα, τόσο στους προνομιούχους, όσο και στους κοινούς μετόχους. Αυτή εξαρτάται από τη γενικότερη ισορροπία στη δομή των περιουσιακών στοιχείων και κυρίως των στοιχείων του παθητικού, κατά τη διάρκεια μιας σχετικά μακράς χρονικής περιόδου. Για μια σε βάθος ανάλυση, για τη μέτρηση και αξιολόγηση της χρηματοοικονομικής σταθερότητας της επιχείρησης, απαιτείται η μελέτη και διερεύνηση στοιχείων και σχέσεων που θα επιτρέψουν την αξιολόγηση του κύκλου εργασιών, των μικτών κερδών και της χρηματοοικονομικής θέσης ή κατάστασης της επιχείρησης.

➤ **ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ:**

Με τον όρο **αποδοτικότητα**, γενικά, υποδηλώνεται η διατήρηση και η επαύξηση της καθαρής θέσης της επιχείρησης. Η αποδοτικότητα, ως κριτήριο μέτρησης της επιτυχούς λειτουργίας της επιχείρησης είναι η σχέση ανάμεσα στα «κέρδη» που πραγματοποιούνται μέσα σε μια λογιστική χρήση και στο «κεφάλαιο» που χρησιμοποιήθηκε μέσα σε αυτήν για την πραγματοποίησή τους. Για μια σε βάθος ανάλυση, για τη μέτρηση και αξιολόγηση της αποδοτικότητας, απαιτείται, σε πρώτη φάση, η μελέτη της φύσης και του ύψους των κερδών, η κανονικότητά τους και η τάση της εξέλιξής τους. Σε δεύτερη φάση, πιο λεπτομερειακή και ιδίως αν τα ευρήματα της πρώτης δεν είναι ικανοποιητικά, απαιτείται η μελέτη του βαθμού χρησιμοποίησης και διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων (ταχύτητες κυκλοφορίας), του ποσοστού μικτού κέρδους, του ποσοστού καθαρού κέρδους, κτλ.

➤ **ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ:**

Ένα από τα βασικά καθήκοντα της διοίκησης είναι η διατήρηση ή και βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της επιχείρησης, τόσο στο πλαίσιο του κλάδου που ανήκει, όσο και γενικότερα στο πλαίσιο μιας δυναμικά αναπτυσσόμενης οικονομίας. Η δυνατότητα ανάπτυξης της επιχείρησης μπορεί να μετρηθεί με την επέκταση και ανάπτυξη σε νέες αγορές, το ποσοστό ανάπτυξης στις ήδη υπάρχουσες αγορές, το ποσοστό αύξησης των πωλήσεων, των καθαρών κερδών, των κερδών ανά μετοχή, του μερίσματος ανά μετοχή, της μέσης αγοραίας τιμής της μετοχής, της λογιστικής αξίας ανά μετοχή, κτλ. Πρόκειται για μια ζωτικής σημασίας στρατηγική παράμετρο της επιχείρησης, γιατί στην αντίθετη περίπτωση κινδυνεύει η θέση της στην αγορά με συνέπειες περιθωριοποίησής της.

2.3 Χρηματοοικονομικοί δείκτες επιχειρήσεων

- Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας(ΕΡ): Δείχνει τη φαινομενική, ποσοτική σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού στον ισολογισμό της μονάδος με τις

- βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Έχει στόχο την αξιολόγηση της βραχυπρόθεσμης ρευστότητας της επιχείρησης για την χορήγηση πίστωσης από τους προμηθευτές ή δανείων από τις τράπεζες. Ο δείκτης κυμαίνεται μεταξύ των τιμών 1-2 με μέση τιμή 1,5.
- Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας(AP): Δείχνει τη σχέση των πλέον ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Χρησιμοποιείται στην αξιολόγηση της ρευστότητας και της πιστοληπτικής ικανότητας της μονάδος καθώς και στην αξιολόγηση της απόδοσης του τμήματος πωλήσεων σε συνδυασμό και με τους όρους πωλήσεων. Ο δείκτης κυμαίνεται μεταξύ των τιμών 0,7-1,2 με μέση τιμή περίπου 0,9.
 - Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας(TP): Δείχνει την αριθμητική σχέση των διαθέσιμων και των χρεογράφων προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Είναι ο πλέον ενδεικτικός δείκτης ρευστότητας, ο οποίος αξιολογεί την πιστοληπτική ικανότητα και την αποδοτικότητα της επιχείρησης. Ο δείκτης είναι συνήθως μικρότερος της μονάδας.
 - Δείκτης Αμυντικού Διαστήματος(ΑΔ): Δείχνει για πόσες μέρες τα διαθέσιμα της επιχείρησης είναι ικανά να καλύψουν τα λειτουργικά της έξοδα. Χρησιμοποιείται σε συνδυασμό και με τους άλλους δείκτες στην αξιολόγηση της ρευστότητας και στην βιωσιμότητα της επιχείρησης σε περίπτωση κρίσεως. Οι τιμές του εξαρτώνται από τις ανάγκες και τον τρόπο λειτουργίας κάθε επιχείρησης καθώς και από την εποχικότητα των πωλήσεων.
 - Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων(KT Αποθ.): Δείχνει τη σχέση του κόστους πωληθέντων προς τον μέσο όρο αποθεμάτων. Επιπλέον, η ζωή αποθεμάτων είναι ίση με τον λόγο των ημερών του έτους προς την κυκλοφοριακή ταχύτητα των αποθεμάτων. Χρησιμοποιείται στην καλύτερη αξιολόγηση της πιστοληπτικής και δανειοληπτικής ικανότητας της επιχείρησης. Συνήθως ο δείκτης παίρνει τιμές μεγαλύτερες της μονάδος.
 - Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων(KT Απαιτ.): Δείχνει τη σχέση των πωλήσεων προς το μέσο όρο των απαιτήσεων. Η ζωή των απαιτήσεων είναι ίση με το λόγο των ημερών του έτους προς την κυκλοφοριακή ταχύτητα των απαιτήσεων. Χρησιμοποιείται με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής ταχύτητας αποφεύγοντας τη μείωση των πωλήσεων. Παίρνει τιμές αρκετά μεγαλύτερες της μονάδος(3 ή 4 φορές).
 - Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Προμηθευτών(KT Προμηθ.): δείχνει τη σχέση των αγορών προς τον μέσο όρο των προμηθευτών. Η ζωή των προμηθευτών είναι ίση με τον λόγο των ημερών του έτους προς την κυκλοφοριακή ταχύτητα των προμηθευτών. Χρησιμοποιείται με στόχο την μείωση της κυκλοφοριακής ταχύτητας και παράλληλα την αύξηση της ζωής(στο ίδιο επίπεδο τιμών).

- Δείκτες Αποδοτικότητας: Ο δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων διακρίνεται στον δείκτη Αποδοτικότητας Πωλήσεων, ο οποίος ισούται με τον λόγο των καθαρών κερδών(μετά φόρων) προς τις πωλήσεις. Έπειτα, στον δείκτη Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Ενεργητικού, ο οποίος ισούται με τον λόγο των πωλήσεων προς τον μέσο όρο ενεργητικού. Τέλος, στον δείκτη Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης, ο οποίος ισούται με τον λόγο του μέσου όρου ενεργητικού προς τον μέσο όρο των ιδίων κεφαλαίων.
- Καταστάσεις Ταμειακών Ροών: Οι πληροφορίες για τις ταμειακές ροές είναι χρήσιμες στην εκτίμηση της δυνατότητας της επιχείρησης να δημιουργεί ταμειακά διαθέσιμα. Επίσης, αυξάνουν τη συγκρισιμότητα των λειτουργικών αποτελεσμάτων για διαφορετικές επιχειρήσεις. Ταμειακές ροές θεωρούνται τόσο οι εισροές, όσο και οι εκροές ταμειακών διαθεσίμων. Διακρίνονται σε λειτουργικές, επενδυτικές και χρηματοδοτικές δραστηριότητες. Η κατηγοριοποίηση αυτή των ταμειακών πράξεων δίνει την δυνατότητα στον χρήστη να εντοπίσει την πηγή προέλευσης των εισροών αλλά και την χρήση των μετρητών και μετρητών ισοδυνάμων ως εκροές.

Πλεονεκτήματα- Μειονεκτήματα Αριθμοδεικτών.

Πλεονεκτήματα Αριθμοδεικτών

- επιτρέπουν στον αναλυτή να απομακρύνει την επίδραση του παράγοντα «μέγεθος» τόσο κατά τις διαστρωματικές όσο κατά τις διαχρονικές συγκρίσεις
- δίνουν τη δυνατότητα για εύκολη προσαρμογή των λογιστικών αριθμών που περιέχονται στον αριθμητή και τον παρανομαστή του κάθε αριθμοδείκτη έτσι ώστε να περιέχουν ποσά, τα οποία δεν έχουν αναγνωριστεί από τη λογιστική αρχή του ιστορικού κόστους

Μειονεκτήματα αριθμοδεικτών

Ο υπολογισμός και η παρουσίαση των διαφόρων αριθμοδεικτών είναι μία μέθοδος αναλύσεως η οποία πολλές φορές παρέχει μόνο ενδείξεις. Για το λόγο αυτό ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δεν είναι δυνατόν να μας δώσει πλήρη εικόνα της οικονομικής θέσης μίας επιχείρησης, αν δεν συγκριθεί με άλλους πρότυπους αριθμοδείκτες ή αν δεν συσχετισθεί με τους αντίστοιχους αριθμοδείκτες μία σειράς προηγούμενων χρήσεων.

Τέτοια πρότυπα μπορεί να αποτελέσουν τα παρακάτω:

1. Αριθμοδείκτες για μία σειρά παλαιότερων οικονομικών δεδομένων των οικονομικών καταστάσεων της συγκεκριμένης επιχείρησης.
2. Αριθμοδείκτες ορισμένων ανταγωνιστριών επιχειρήσεων , επιλεγμένων με κατάλληλα κριτήρια.
3. Αριθμοδείκτες που να αναφέρονται στο μέσο όρο του κλάδου στον οποίο ανήκει η επιχείρηση η οποία μελετάται.
4. Λογικά και εμπειρικά πρότυπα του αναλυτή, τα οποία πολλές φορές βασίζονται στην πείρα του.

Δίνετε η δυνατότητα στην διοίκησης μίας επιχείρησης να προβεί σε ενέργειες οι οποίες έχουν ως στόχο τη διαστρέβλωση των αριθμοδεικτών και την παρουσίαση μίας επιθυμητής εικόνας στους χρήστες των οικονομικών καταστάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ



3.1 Ελληνική Ναυτιλία

Η Ναυτιλία στην τεχνική ορολογία είναι η μέθοδος του ασφαλή πλου. Με αυτή την έννοια, ναυτιλία είναι η επιστήμη και τεχνική διακυβέρνησης του πλοίου και της εκτέλεσης ναυσιπλοΐας (navigation) δηλαδή ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης. Η Ελλάδα συγκαταλέγεται στις χώρες με μακρά ιστορία και παράδοση στην ποντοπόρο ναυτιλία. Αρχαιολογικά ευρήματα πλοίων εντοπίζονται στη χώρα μας από το 3.000 π.Χ.. Οι θεωρητικά πρώτοι πλοιοκτήτες που εμφανίζονται είναι οι Κυκλαδίτες (3000 - 2000 π.Χ.) οι οποίοι όμως δίνουν την θέση τους στους Κρήτες της Μινωικής περιόδου (1700-1450 π.Χ.). Η έκρηξη του ηφαιστείου της Θήρας οδήγησε στον αφανισμό του Μινωικού πολιτισμού και τα ναυτικά σκήπτρα να περνούν στις Μυκήνες. Στη συνέχεια και πλησιάζοντας προς την χρυσή εποχή της Αρχαίας Ελλάδας παρουσιάζονται δυναμικά στον ναυτικό χώρο η Κόρινθος, η Αίγινα, η Σάμος, η Κέρκυρα, οι Συρακούσες κλπ. Η χρυσή εποχή της Αθήνας του Περικλή συμπίπτει με την κυριαρχία του αθηναϊκού στόλου στα ύδατα του Αιγαίου πελάγους.



Το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσιούς κατοίκους.

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Η Ελληνική Πολιτεία, αναγνωρίζοντας το ρόλο αυτό, έχει συμβάλλει στα πλαίσια των εκάστοτε διαμορφούμενων κοινωνικοοικονομικών συνθηκών, στην ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και στην απρόσκοπτη δραστηριοποίησή της διεθνώς. Ο ναυτιλιακός κλάδος υπήρξε μάλιστα ο πρόδρομος της διεθνοποίησης των υπολοίπων οικονομικών κλάδων της χώρας, ο οποίος παρά τον διεθνή χαρακτήρα του, διατηρεί στενούς δεσμούς με την υπόλοιπη ελληνική οικονομία.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία από τις αρχές του 20ου αιώνα γνώρισε στιγμές μεγάλης άνθησης παρά τις ενίοτε καταστροφές που υπέστη από τους Παγκόσμιους πολέμους και ειδικά την ολοκληρωτική καταστροφή του πρώτου.

Η σημερινή εικόνα του κλάδου είναι κάπως προβληματική με το διεθνοποιημένο ανταγωνισμό και τις πολυσχιδείς εταιρικές δραστηριότητες να έχουν αφήσει τα σημάδια τους. Συγκεκριμένα, οι ναύλοι, μετά την εντυπωσιακή άνοδο της διείσδυσης 2003-2004, ακολουθούν πλέον πτωτική πορεία, ενώ ο αυξημένος ανταγωνισμός και οι ευνοϊκές συνθήκες χρηματοδότησης έχουν οδηγήσει σε ταχεία αναδιάρθρωση του κλάδου με κυρίαρχο στοιχείο τη δημιουργία μεγάλων και σύγχρονων στόλων υπό τον έλεγχο μικρού αριθμού πλοιοκτητών. Συνεπώς, το σύνολο των εσόδων του

ναυτιλιακού τομέα και το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας σε αυτά δέχονται περιοριστικές επιδράσεις. Εξαργυρώνοντας την άνοδο των ναύλων και τη βελτίωση της ποιότητας του ελληνικού στόλου, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, κυρίως τα τελευταία χρόνια.

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί, αναμφισβήτητα, έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Κατέχοντας το 16% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση διεθνώς στο ναυτιλιακό κλάδο - έναν κλάδο εξαιρετικά ανταγωνιστικό και σημαντικό (καθώς διακινεί το 95% του παγκοσμίου εμπορίου).



3.2 Ναυτιλία και Χρηματιστήριο

Μπορεί η παραδοσιακή χρηματοδότηση του κλάδου της ναυτιλίας να προήλθε από τις τράπεζες οι οποίες τον στήριξαν και συνεχίζουν να τον στηρίζουν, όμως τα τελευταία χρόνια έχει ανοίξει η όρεξη των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων για εισαγωγή στα χρηματιστήρια αξιών, ιδιαίτερα σε αυτά των Ηνωμένων Πολιτειών.

Το 2005 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η καλύτερη χρηματιστηριακή χρονιά για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς το κατώφλι του αμερικανικού χρηματιστηρίου διάβηκαν 11 εταιρείες, εκ των οποίων οι έξι ήταν ελληνικών συμφερόντων. Ταυτόχρονα όμως ήταν και η χρονιά που σηματοδότησε την απομάκρυνση των επενδυτών από τον κλάδο, μετά την θετική υποδοχή των πρώτων μηνών, απόρροια της ευφορίας του 2004, όταν εισήχθησαν μόλις τρεις ναυτιλιακές εταιρείες (αριθμός ρεκόρ μέχρι πέρσι). Αυτό έγινε περισσότερο εμφανές από το δεύτερο εξάμηνο και μετά, όταν μία σειρά από προγραμματισμένες δημόσιες εγγραφές ναυτιλιακών εταιρειών, είτε ακυρώθηκαν, είτε αναβλήθηκαν επ' αόριστον, ενώ και όσες τελικά προχώρησαν δεν κατόρθωσαν να καλυφθούν. Παρά την μάλλον ανώμαλη

προσγείωση που σημειώθηκε προς τα τέλη του 2005, συνεχίζει να υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για την εισαγωγή και άλλων ναυτιλιακών εταιρειών και το 2006.

Η αλλαγή συμπεριφοράς των επενδυτών τους τελευταίους μήνες αποδίδεται σε μεγάλο ποσοστό στην υποχώρηση των ναύλων, ιδίως στην αγορά των φορτηγών πλοίων, όπου η μείωση προσέγγισε το 50% το 2005. Αυτή η πτώση οδήγησε στις αρχές Δεκεμβρίου, μία σειρά αναλυτών να υποβαθμίσουν τις μετοχές των εταιρειών φορτηγών πλοίων, προτείνοντας νέα μειωμένα τιμή-στόχο για κάθε εταιρεία. Σήμερα, το κλίμα έχει αντιστραφεί πλήρως, καθώς η αγορά των φορτηγών πλοίων ακολουθεί ανοδική πορεία από τις αρχές του έτους, ενώ οι ναύλοι απογειώθηκαν κατά την διάρκεια του καλοκαιριού, σχεδόν σε όλους τους τύπους φορτηγών πλοίων.

Το βέβαιο είναι ότι η ναυτιλία δεν αποτελεί τον «καυτό» κλάδο του 2004, στον οποίο όλοι θέλουν να επενδύσουν. Η περίοδος που διανύουμε θα χαρακτηριστεί από λιγότερες εισαγωγές εταιρειών στο χρηματιστήριο, μιας και η αγορά της Νέας Υόρκης δεν μπορεί πλέον να στηρίξει την είσοδο σχεδόν μιας ναυτιλιακής εταιρείας τον μήνα.

Ωστόσο, έχουν τεθεί πιο χαλαρά κριτήρια για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α., τα οποία είναι τα εξής:

- Δυνατότητα εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών ανεξαρτήτου μεγέθους και τομέα δραστηριοποίησης.
- Δυνατότητα εισαγωγής off shore εταιρειών κατευθείαν στο Χ.Α.
- Δυνατότητα εισαγωγής εταιρειών ανεξαρτήτου αριθμού πλοίων.
- Δυνατότητα εισαγωγής σε τρεις αγορές του Χ.Α., ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας.

Έτσι η εισαγωγή των μετοχών στην ελληνική αγορά καλύπτει απολύτως τις επιχειρηματικές ανάγκες μιας σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία μπορεί παράλληλα να εκμεταλλευτεί τις ευεργετικές διατάξεις φορολόγησης και διανομής μερίσματος.

Το κόστος εισαγωγής, παραμονής και διαχείρισης στις Αγορές του Χρηματιστηρίου Αθηνών βρίσκεται αυτή τη στιγμή στο μισό του αντίστοιχου των διεθνών Αγορών και συνεχώς αναπροσαρμόζεται βάσει των διεθνών εξελίξεων προκειμένου να παραμένει ανταγωνιστικό και να προσφέρει λίγο πιο 'ήρεμα νερά' στον παραγμένο σημερινό κόσμο των Χρηματιστηρίων.

3.3 Ακτοπλοΐα

Ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας μας, φαινόμενο μοναδικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργεί ιδιαίτερες ανάγκες για επαρκείς και ποιοτικές συγκοινωνίες και μεγεθύνει την υποχρέωση της Πολιτείας να διασφαλίζει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας με σκοπό την διατήρηση της εδαφικής

συνέχειας και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για ισότιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Προς αυτή την κατεύθυνση είναι φανερός ο τεράστιος ρόλος της εμπορικής ναυτιλίας, που με τα επιβατηγά και επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία να λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και να μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά ικανοποιώντας τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών, των μεταφορέων και του τουρισμού.

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

Στην σημερινή κοινωνία, η ελληνική ναυτιλία εδώ συνεχίζει να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας παρουσιάζοντας πολύ μεγάλη ανάπτυξη σε περασμένες περιόδους. Εξέχουσα σημασία κατέχουν οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες συνδέοντας τη χώρα μας 8 με τις χώρες της Ευρώπης καθώς και τα νησιά του ελληνικού θαλάσσιου χώρου. Ο παραπάνω κλάδος της έχει επιδείξει αυξητική τάση τις τελευταίες δεκαετίες, με συνεχείς βελτιώσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών και υψηλές επενδύσεις για ναυπηγήσεις καινούργιων πλοίων. Η άμεση συμβολή του κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας διαμορφώνεται σε επίπεδα άνω του 3,5% τα προηγούμενα έτη, ενώ και η απασχόληση στην ακτοπλοΐα εκτιμάτο στο 3,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας. Η μεγάλη άνοδο που σημειώθηκε μετά το 2002 οφείλεται σε δυο κυρίως λόγους:

Καταρχήν, οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των ναυτιλιακών εταιρειών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας σύμφωνα με το Ν.3021\2002 και κατά δεύτερο, στην παγκόσμια προβολή της χώρας με την ένταξη της στην ευρωπαϊκή νομισματική κοινότητα και στην διεξαγωγή των ολυμπιακών αγώνων. Επίσης, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη και στον κόσμο, ενώ οι ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα διαχειρίζονται άνω του 10% του παγκόσμιου στόλου αριθμός των πιο σημαντικών λιμένων του συστήματος ανέρχεται σε 138, εκ των οποίων 42 έχει η ηπειρωτική Ελλάδα.

Η ακτοπλοΐα κατηγοριοποιείται σε:

- Μεγάλη ακτοπλοΐα ή διεθνή ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών π.χ. Ελλάδας-Ιταλίας, Αγγλίας-Γαλλίας κ.λπ.
- Μεσαία ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας Χώρας.
- Μικρή ακτοπλοΐα ή αγχιπλοΐα που διενεργείται μεταξύ λιμένων προασπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή μεταξύ εγγύς κόλπων, π.χ. Αργοσαρωνικός.

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

Το 2009 και το 2010 καταγράφηκε ως τα χειρότερα οικονομικά έτη που έχει βιώσει η ελληνική ακτοπλοΐα, αφού εταιρείες υπό το βάρος των χρεών «εγκαταλείψαν» (GA Ferries, ΣΑΟΣ, ANEN, Kallisti Ferries), πλοία συμβατικά και ταχύπλοα και έβαλαν πλήρη για άλλες θάλασσες με ή χωρίς «εισιτήριο» μετ' επιστροφής, επειδή οι ιδιοκτήτριες εταιρείες δεν άντεχαν το βάρος τους λειτουργικού τους κόστους και τους ζημιογόνους ισολογισμούς. Ωστόσο, παράγοντες της ακτοπλοϊκής αγοράς συνεχίζουν να εκφράζουν φόβους ότι το 2011 μπορεί να είναι ακόμη πιο δυσμενής χρονιά για την ελληνική ακτοπλοΐα. Ακόμα και η Αδριατική που τα προηγούμενα χρόνια λειτουργούσε ως αντίβαρο στις κακές περιόδους της εγχώριας αγοράς, πλέον λειτούργησε αρνητικά στα ήδη ελλειμματικά έσοδα όλων των εταιρειών που βλέπουν το μεταφορικό έργο και τα έσοδα τους κάθε χρόνο να έχουν πτωτική τάση. Αφενός, οι τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων που Το κόστος του, έχει φτάσει πλέον το 60% του συνολικού κόστους λειτουργίας μιας ακτοπλοϊκής επιχείρησης, λόγω της μεγάλης αύξησης των τιμών του πετρελαίου. Η διεθνής τιμή του πετρελαίου, το Φεβρουάριο του 2009 ήταν 43 ευρώ το βαρέλι και το Φεβρουάριο του 2011 έφθασε τα 112 ευρώ το βαρέλι. Αυτές σε μια περίοδο ισχνών αγελάδων για τη χώρα, οι μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρείες, όντας σε δυσχέρεια καθώς τα τραπεζικά χρέη δημιουργούν ένα ασφυκτικό περιβάλλον, θα πρέπει να αναπροσαρμόσουν τις τιμές των εισιτηρίων προς τα πάνω, δεδομένης της σημαντικής αύξησης του κόστους καυσίμων.

Η μείωση των εισοδημάτων οδηγεί σε χαμηλότερα επίπεδα επιβατικής κίνησης και γενικότερα όγκου μεταφορών με αποτέλεσμα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να έχουν σημαντικά χαμηλότερα έσοδα. Η υψηλή ανεργία δημιουργεί ανάγκη για περισσότερες θέσεις εργασίας. Τα χαμηλότερα εισοδήματα απαιτούν χαμηλότερο κόστος μεταφοράς. Οι τράπεζες έχουν περιορίσει σημαντικά τη ρευστότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Ο γεωγραφικός χώρος της Ελλάδας με τα πολλά νησιά απαιτεί ένα εκτεταμένο ακτοπλοϊκό δίκτυο για να μην υπάρχει αποκλεισμός. Τα ελλείμματα και το χρέος του Δημοσίου περιορίζουν ασφυκτικά τη δυνατότητα χρηματοδότησης των γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας (άγονες γραμμές).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ





4.1 ATTICA GROUP

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1918 με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία "Γενική Εταιρεία 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. Έπειτα, το 1992 άλλαξε ιδιοκτησιακό καθεστώς και επωνυμία σε «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.» και στη συνέχεια σε «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. συμμετοχών». Υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ακολούθησε 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. Σήμερα, η Attica Group μέσω της Blue Star και της Superfast Ferries, δραστηριοποιείται στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές. Σκοπός του Ομίλου κατά τη διαχείριση των κεφαλαίων είναι η διασφάλιση της ικανότητας να συνεχίσει τη δραστηριότητά του ώστε να εξασφαλίζει τις αποδόσεις για τους μετόχους και τα οφέλη των λοιπών μερών τα οποία σχετίζονται με τον Όμιλο.



4.1.1 BLUE STAR FERRIES

A. Ιστορικό

Η εταιρεία Blue Star Ferries δημιουργήθηκε το 1999, με την εξαγορά πακέτου μετοχών «γραμμών Στρίντζη» από τον όμιλο «Επιχειρήσεις Αττικής». Στον ίδιο όμιλο ανήκουν και τα Superfast Ferries σε ποσοστό 100%.

Τον Άγουστο του 1999 ανακοινώθηκε η συμφωνία εξαγοράς που ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Σήμερα, η Attica, Ανώνυμη εταιρεία συμμετοχών, κατέχει το 48.57% των μετοχών και τον έλεγχο της εταιρείας. Ταυτόχρονα με την εξαγορά, αλλάζει και το εμπορικό σήμα της εταιρείας σε Blue Star Ferries: ένα νέο, μπλε αστέρι, με πολύ μοντέρνες «προθέσεις», παίρνει τη θέση του στο στερέωμα της ακτοπλοΐας. Με νέα, υπερσύγχρονα πλοία, η εταιρεία εισέρχεται στην πλέον δυναμική της φάση ανάπτυξης και φέρνει νέα δεδομένα στις θαλάσσιες διαδρομές.

Το Μάιο του 2000 γίνεται η παραλαβή από τα ναυπηγεία της Κορέας Daewoo Heavy Industries του πρώτου νεότευκτου υπερσύγχρονου συμβατικού ελληνικού επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου, Blue Star Ithaki, που δρομολογείται τον Ιούνιο στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές.



Τον Ιούνιο του 2000 γίνεται η παραλαβή από τα ναυπηγεία της Ολλανδίας Van Der Giessen De Noord του υπερσύγχρονου επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου Blue Star 1, το οποίο δρομολογείται αμέσως τη γραμμή Πάτρα-Μπρίντεζι-Αγκόνα, σε καθημερινά δρομολόγια καλύπτοντας την απόσταση σε 21 ώρες. Τον Ιούλιο του 2000 παραλαμβάνεται από τα ίδια ναυπηγεία το αδελφό πλοίο Blue Star 2, το οποίο δρομολογείται αμέσως και εκτελεί επίσης καθημερινά δρομολόγια από Πάτρα και Αγκόνα μέσω Μπρίντεζι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Το Νοέμβριο του 2000, αμέσως μετά την ολοκλήρωση της αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, η εταιρεία προβαίνει στην παραγγελία 2 υπερσύγχρονων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, υψηλής ταχύτητας, στα ναυπηγεία Daewoo Heavy Industries της Κορέας. Τα πλοία αυτά παραλαμβάνονται τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2002 και ονομάζονται Blue Star Paros και Blue Star Naxos αντίστοιχα. Τα 2 πλοία δρομολογούνται στη γραμμή Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης με εξαιρετική επιτυχία.

Τον Ιούλιο του 2002 η Blue Star Ferries δρομολογεί το Blue Star 1 στα Δωδεκάνησα, εκτελώντας το δρομολόγιο Πειραιά-Πάτμο-Λέρο-Κω-Ρόδο. Η δρομολόγηση του πλοίου προσέφερε υπηρεσίες ποιότητας και ταχύτητας, αύξηση του μεταφορικού έργου της γραμμής και του εισερχόμενου τουρισμού, συμβάλλοντας στην ποιοτική αναβάθμιση και την ενίσχυση της γραμμής της Δωδεκανήσου. Στον πρώτο μόλις χρόνο χαρακτηρίστηκε ως το πιο δημοφιλές πλοίο της γραμμής.

Τον Μάρτιο του 2003, η Blue Star Ferries εισέρχεται στην αγορά της Κρήτης, δρομολογώντας το Blue Star 2 στη γραμμή Πειραιά-Χανιά. Το πλοίο εκτελεί το δρομολόγιο καθημερινά σε 5 ώρες και 45 λεπτά και αλλάζει ξανά τα δεδομένα στο θαλάσσιο ταξίδι, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου

στους κατοίκους των Χανίων, στους επισκέπτες και στους εμπορευόμενους με την Κρήτη.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η Blue Star Ferries συνδέει τις Κυκλάδες με τα Δωδεκάνησα αφού το Blue Star 2 που λειτουργεί στη γραμμή της Δωδεκανήσου, για τα δρομολόγιά του για τα νησιά Κω, Ρόδο και Πάτμο-Λέρο προσεγγίζει εναλλακτικά τη Σύρο, τη Μύκονο και την Αμοργό.

B. Δραστηριότητα-Ανταγωνισμός

Το όνομα Blue Star Ferries ενσαρκώνει το απόλυτο πνεύμα πρωτοπορίας στις θαλάσσιες διαδρομές. Υπευθυνότητα, αξιοπιστία, συνεχής εξέλιξη είναι οι λέξεις που χαράζουν την πορεία της μάρκας στην αγορά και στο χρόνο. Η Blue Star Ferries κυριαρχεί σήμερα στις ελληνικές θάλασσες με 8 σύγχρονα πλοία. Από το 2000 έως και σήμερα, παρέλαβε και δρομολόγησε 5 ολοκαίνουρια πλοία, που άλλαξαν τα δεδομένα και τον τρόπο που ταξιδεύαμε μέχρι τότε.

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στις γραμμές των Κυκλάδων, της Δωδεκανήσου και της Αδριατικής, σε μία αγορά που περιλαμβάνει ιστορικά ονόματα όπως ANEK, Hellenic Seaways και Minoan.

Πιο αναλυτικά, στα νησιά των Κυκλάδων, με μόνο 2 επιβατηγά πλοία, σε σύγκριση με τα 8 του ανταγωνισμού, η Blue Star Ferries κατάφερε να εξασφαλίσει σημαντικά μερίδια αγοράς ύψους μέχρι και 55% για την κίνηση επιβατών, φορτηγών και Ι.Χ.

Αντίστοιχα, στα νησιά της Δωδεκανήσου με μόνο ένα πλοίο σε σύγκριση με τα 4 του ανταγωνισμού η εταιρεία πέτυχε μερίδια αγοράς ύψους 57,27%.

Ακόμα και στη δύσκολη αγορά της Κρήτης η Blue Star Ferries έχει αξιοσημείωτα μεγέθη που αγγίζουν το 46,79%, με ένα επιβατηγό πλοίο έναντι 3 του ανταγωνισμού.



4.1.2 SUPERFAST FERRIES

Α. Ιστορικό

Η Superfast Ferries, διαχειρίστρια πλοίων του Ομίλου Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., εταιρείας εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διαθέτει το νεότερο, γρηγορότερο και, επιπλέον τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο στόλο. Από την ίδρυσή της δρομολογεί συνεχώς νέα, υπερσύγχρονα πλοία και επεκτείνει τις δραστηριότητές της, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη, επιτυγχάνοντας έτσι να γίνει η πρώτη ελληνική εταιρία της επιβατηγού ναυτιλίας που επεκτείνεται πανευρωπαϊκά. Τα Superfast Ferries είναι τα πρώτα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία με πιστοποιητικό ISO 9002. Ένας τίτλος-εγγύηση για την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, ο οποίος απονεμήθηκε στα Superfast Ferries το 1998 από τον Αμερικανικό Φορέα Πιστοποίησης ABS Quality Evaluations, τού διεθνούς ομίλου American Bureau of Shipping. Η υλοποίηση του όραματος της Superfast Ferries ξεκίνησε το 1995 με τη δρομολόγηση στην Αδριατική των 2 πρώτων πλοίων Superfast I, Superfast II, γερμανικής κατασκευής, θέτοντας νέα πρότυπα στις θαλάσσιες μεταφορές, καθιερώνοντας τη Superfast Ferries ως τη νέα, πρωτοποριακή επιλογή για το ταξίδι μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.



Σήμερα ένας στόλος από 4 ταχύτατα και υπερσύγχρονα πλοία σας προσφέρει καθημερινά δρομολόγια από τα ελληνικά λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας προς τα λιμάνια της Ανκόνας και του Μπάρι στην Ιταλία. Από το Μάρτιο του 2009, η Superfast Ferries πραγματοποιεί καθημερινές αναχωρήσεις από το λιμάνι του Πειραιά προς Ηράκλειο, προσφέροντας τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρει η Superfast Ferries και στην Αδριατική.

Πιο συγκεκριμένα, τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 1995 δρομολογήθηκαν τα Superfast I και Superfast II στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα-Πάτρα. Τα δύο πλοία μειώνουν το χρόνο ταξιδιού μεταξύ Πάτρας και Αγκόνας κατά 40%.

Τον Ιούλιο του 1996 έγινε η παραγγελία 2 νέων Superfast, Superfast III και Superfast IV, στα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φινλανδίας .

Έπειτα, τον Απρίλιο του 1998 η εταιρεία δρομολόγησε τα Superfast III και Superfast IV στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα-Πάτρα. Τα Superfast I και Superfast II εγκαινιάζουν μια νέα σύνδεση μεταξύ Πάτρας-Ηγουμενίτσας και Μπάρι στη νότιο Ιταλία. Τον Ιούλιο του ίδιου έτους η εταιρεία απέκτησε 4 νέα πλοία από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας με δικαίωμα που επιβεβαιώθηκε το Μάρτιο 1999 για ακόμα δύο πλοία. Το πρώτο ζευγάρι (Superfast V και Superfast VI) προορίζεται για τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας. Τα άλλα τέσσερα Superfast (Superfast VII, VIII, IX και X) θα δρομολογηθούν στη Βαλτική θάλασσα.

Τον Μάρτιο του 2000 έγινε παραγγελία στα ναυπηγεία Flender Werft AG δύο νέων Superfast που θα παραδοθούν τον Μάρτιο και Μάιο του 2002.

Την άνοιξη του 2001 έγινε παράδοση των Superfast VI και Superfast V από τα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας και δρομολόγηση του Superfast VII στη γραμμή Ρόστοκ, Γερμανία - Χάνκο, Φινλανδία, εγκαινιάζοντας έτσι τις δραστηριότητες της Superfast Ferries στη Βαλτική θάλασσα. Το ακολουθεί στην ίδια γραμμή το Superfast VIII τον Ιούλιο του 2001.

Τον Μάιο του 2002 η Superfast Ferries έρχεται ξανά πρώτη σε διεθνή διαγωνισμό για μία νέα σύνδεση μεταφοράς επιβατών και φορτίων μεταξύ της Μεγάλης Βρετανίας και της Ολλανδίας.

B. Δραστηριότητα- Ανταγωνισμός

Η Superfast Ferries με την τεχνολογία τελευταίας γενιάς, με την μοντέρνα εμφάνιση, με τις σύγχρονες υπηρεσίες, με την ποιότητα σε όλα τα επίπεδα, την αξιοπιστία καθώς και την ασφάλεια που παρέχουν τα πλοία της σήκωσε ψηλά τον πήχη για όλη τη ναυτιλιακή αγορά.

Η επιθετική κίνηση να εισέλθει στην αγορά της Κρήτης ήταν μονόδρομος για την εταιρεία αλλά και κίνησης σωτηρίας της ίδιας αλλά και όλων των μονομάχων/ανταγωνιστών της γραμμής της Αδριατικής που έπασχε από πλεόνασμα πλοίων και χωρητικότητας. Κυκλάδες και Αδριατική έχουν γίνει πλέον πολύ πιο κοντινοί και άνετοι προορισμοί.



Έτσι, εκτός από μία αξιόπιστη μάρκα πρώτης επιλογής η Superfast Ferries έχει καταφέρει να είναι μία από τις αγαπημένες μάρκες στο κοινό του θαλάσσιου ταξιδιού. Συγκεκριμένα, το κοινό του θαλάσσιου ταξιδιού θεωρεί ότι η Superfast Ferries είναι πρωτοποριακή και οδηγεί τις εξελίξεις, εγγυάται ασφαλές και απροβλημάτιστο ταξίδι, έχει έμπειρο και ευγενικό προσωπικό, από τα πιο καινούρια και καλοσυντηρημένα πλοία, άρτια οργάνωση, εξυπηρέτηση, αξιοπιστία και συνέπεια. Όλα τα παραπάνω, εκφράζονται σε υπερθετικό βαθμό σε σχέση με τον ανταγωνισμό. Ο ανταγωνισμός, συγκεκριμένα για τον καταναλωτή ενσαρκώνει περισσότερο αξίες παράδοσης και ιστορίας μάρκας στον χρόνο.

Η σημαντική ρευστότητα που διαθέτει σε συνδυασμό με τη διεθνοποιημένη εμπειρία της διαχειριστικής της ομάδας τη διατηρεί στις ηγέτιδες εταιρείες του χώρου χωρίς ωστόσο αυτός καθαυτός ο χαρακτηρισμός να την περιορίζει από προβλεπόμενες νέες ζημιές για το έτος που διανύουμε λόγω του συνολικού οικονομικού κλίματος. Αναμφισβήτητα υπάρχουν δυνατότητες για νέες αναπτυξιακές κινήσεις τόσο στην εσωτερική αγορά αλλά και αλλού.

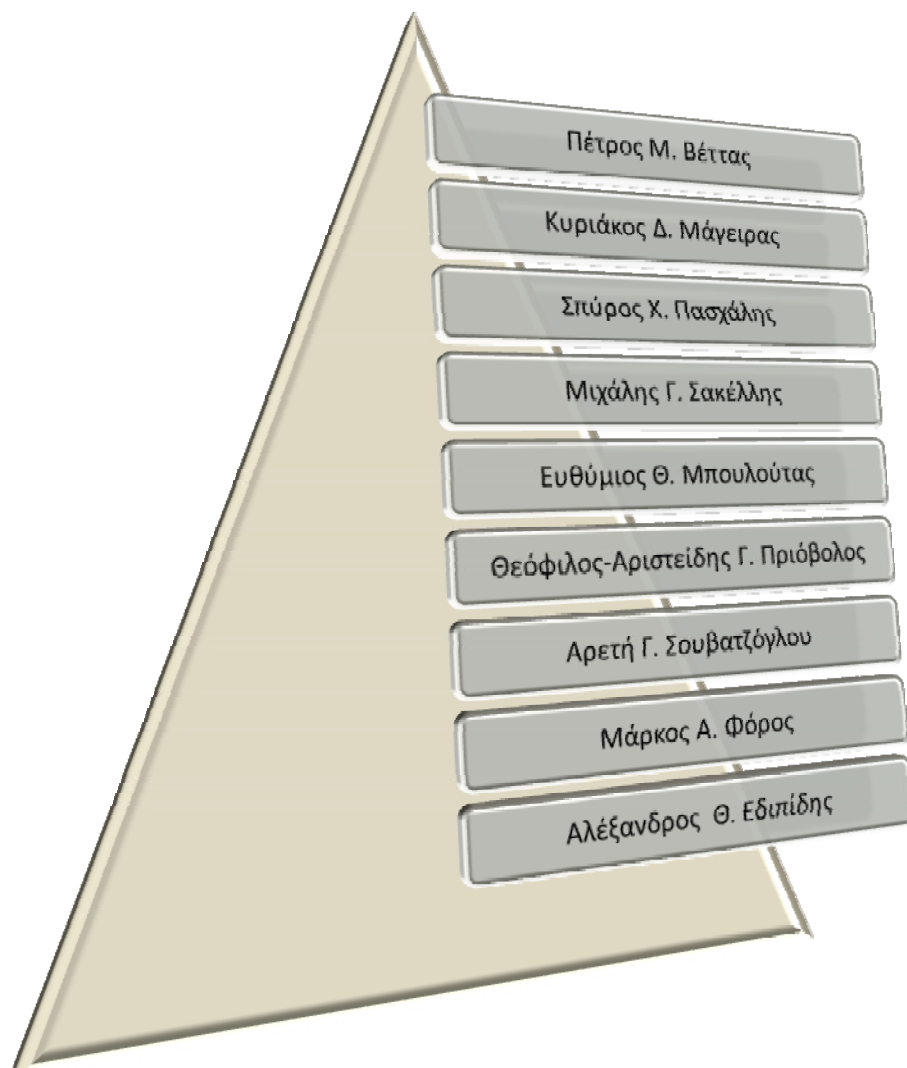


Ο Όμιλος δραστηριοποιείται σε γραμμές όπου υπάρχει έντονος ανταγωνισμός. Παρατίθεται πίνακας στον οποίο περιέχονται οι γραμμές με έντονο ανταγωνισμό στις οποίες δραστηριοποιήθηκε ο Όμιλος το 2010 καθώς και οι σπουδαιότεροι ανταγωνιστές.

Πάτρα – Ανκώνα: Minoan Lines / Anek Lines
Πάτρα – Μπάρι: Agoudimos Lines / Endeavor Lines / Ventouris Ferries
Πειραιάς – Κυκλάδες: Hellenic Seaways / NEL Lines / Anek Lines
Ραφήνα – Κυκλάδες: Hellenic Seaways / Agoudimos Lines / Fast Ferries
Πειραιάς – Δωδεκάνησα: Anek Lines
Πειραιάς – Κρήτη: Minoan Lines / Anek Lines

4.1.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Attica Group αποτελείται από τον Πρόεδρο Πέτρο Μ. Βέττα, τον Αντιπρόεδρο Κυριάκο Δ. Μάγειρα, τον Διευθύνων Σύμβουλο Σπύρο Χ. Πασχάλη, καθώς και τα μέλη όπως απεικονίζονται ιεραρχικά στην παρακάτω πυραμίδα:



Μετοχές που κατέχουν τα μέλη του Δ.Σ. της Εταιρίας:

Ο κ. Πέτρος Βέττας, Διευθύνων Σύμβουλος, κατέχει μέσω της ελεγχόμενης από αυτόν εταιρείας SIVET HOLDING INC, 6.755.944 μετοχές. Ο κ. Μιχάλης Σακέλλης, Εκτελεστικό μέλος, κατέχει 50 μετοχές. Ο κ. Σπύρος Πασχάλης, Εκτελεστικό μέλος, κατέχει 2.320 μετοχές.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η μετοχική σύνθεση της Εταιρίας (μέτοχοι με ποσοστό συμμετοχής >2%) σύμφωνα με τα στοιχεία μετοχολογίου της 29.11.2010, ημέρα πραγματοποίησης της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΟΧΟΛΟΓΙΟΥ ΤΗΣ 29.11.2010 ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ (v. 3556/2007)				
Μέτοχοι	Αριθμός Μετοχών	%	Δικαιώματα Ψήφου (v. 3556/2007)	%
MIG Shipping S.A	126.332.636	77,78		
Marfin Investment Group Α.Ε. Συμμετοχών	17.924.723	11,03	144.257.359	88,81
Sivet Holding Inc. ¹	6.755.944	4,16	6.755.944	4,16
Λοιποί μέτοχοι	11.410.697	7,03	11.410.697	7,03
Σύνολο	162.424.000	100	162.424.000	100

Ο κ. Πέτρος Βέπτας του Ματθαίου (Διευθύνων Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.), είναι Πρόεδρος στις εταιρείες SIVET HOLDING INC και BARIBA CORPORATION. Είναι επίσης, Μέλος Δ.Σ. στις εταιρίες CAPES INVESTMENT CORPORATION και OLYMPIC AIR A.E. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Ο κ. Μιχάλης Σακέλλης του Γεωργίου (Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.) είναι Μέλος Δ.Σ. του ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και υπήρξε Μέλος Δ.Σ. του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ και Πρόεδρος και Μέλος Δ.Σ. στην ΕΝΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ.

Ο κ. Σπυρίδων Πασχάλης του Χαραλάμπους (Σύμβουλος, Εκτελεστικό Μέλος Δ.Σ.) είναι Μέλος Δ.Σ. στον ΣΥΝΔΕΣΜΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

Ο Πρόεδρος, μη εκτελεστικό μέλος, κ. Χαράλαμπος Πασχάλης δεν συμμετέχει σε Διοικητικά Συμβούλια εταιρειών εκτός Ομίλου.

Ο Αντιπρόεδρος μη εκτελεστικό μέλος, κ. Ανδρέας Βγενόπουλος, το ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος κ. Μαρκος Φόρος, το μη εκτελεστικό μέλος κα. Αρετή Σουβατζόγλου, το ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος κ. Αλέξανδρος Εδιπίδης συμμετέχουν στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας MARFIN INVESTMENT GROUP A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, καθώς και σε Διοικητικά συμβούλια πολλών άλλων εταιρειών στις οποίες η MIG κατέχει ποσοστό συμμετοχής καθώς και σε άλλες εταιρείες.

Το μη εκτελεστικό μέλος κ. Θεόφιλος-Αριστείδης Πριόβολος είναι μέλος Διοικητικών Συμβουλίων ναυτιλιακών και άλλων εταιρειών οι οποίες δεν έχουν επιχειρηματική ή άλλη σχέση με τον Όμιλο ΑΤΤΙΚΑ, πέραν των αναφερομένων στις παρούσες Οικονομικές καταστάσεις.

Στις 29.11.2010 τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας κατείχαν άμεσα 2.370 μετοχές. Η Εταιρία δεν έχει στην κατοχή της ίδιες μετοχές και οι

θυγατρικές της δεν κατέχουν μετοχές της Εταιρίας. Κάθε μετοχή παρέχει το δικαίωμα μιας ψήφου. Οι βασικοί μέτοχοι της Εταιρίας δεν κατέχουν διαφορετικά δικαιώματα ψήφου από τους λοιπούς μετόχους.

4.1.4 ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Στον όμιλο Attica Group περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες:

1. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.
2. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΠΤΑ Ν.Ε.
3. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΟΚΤΩ Ν.Ε.
4. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΝΝΕΑ Ν.Ε.
5. ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΔΕΚΑ Ν.Ε.
6. ΑΛΛΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ
7. ΑΤΤΙΚΑ ΠΡΙΜΙΟΥΜ Α.Ε.
8. BLUE STAR Ν.Α.Ε.

Πιο αναλυτικά, η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. δραστηριοποιείται στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας από την περίοδο Απριλίου-Ιουνίου 1995 με τη δρομολόγηση δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων SUPERFAST στη γραμμή Πάτρα-Αγκώνα-Πάτρα. Σήμερα (Μάιος 2004) η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΦΕΡΡΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. μέσω των θυγατρικών της εταιριών δραστηριοποιείται στην Αδριατική θάλασσα με τέσσερα πλοία, τα SUPERFAST V, SUPERFAST VI, SUPERFAST XI και SUPERFAST XII. Βασικό αντικείμενο δραστηριότητας της Εταιρίας, είναι η συμμετοχή σε ναυτιλιακές εταιρίες. Η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΠΤΑ Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου SUPERFAST VII το οποίο δρομολογήθηκε την 17/05/2001 στις γραμμές της Βαλτικής θάλασσας συνδέοντας τη Γερμανία με τη Φινλανδία (Rostock-Hanko-Rostock). Η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΟΚΤΩ Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου SUPERFAST VIII το οποίο δρομολογήθηκε την 16/07/2001 στις γραμμές της Βαλτικής θάλασσας συνδέοντας τη Γερμανία με τη Φινλανδία (Rostock-Hanko-Rostock). Η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΕΝΝΕΑ Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου SUPERFAST IX το οποίο είναι δρομολογημένο στη γραμμή της Βορείου θάλασσας συνδέοντας τη Σκωτία με το Βέλγιο (Rosyth-Zeebrugge-Rosyth). Η ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ ΔΕΚΑ Ν.Ε. είναι πλοιοκτήτρια του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου SUPERFAST X το οποίο είναι δρομολογημένο στη γραμμή της Βορείου θάλασσας συνδέοντας τη Σκωτία με το Βέλγιο (Rosyth-Zeebrugge-Rosyth). Η Attica Group συμμετέχει επίσης στις κατά 100% θυγατρικές της εταιρίες SUPERFAST EPTA INC., SUPERFAST OKTO INC., SUPERFAST ENNEA INC. και SUPERFAST DEKA INC., πρώην πλοιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων SUPERFAST VII, SUPERFAST VIII, SUPERFAST IX και SUPERFAST X. Οι εν λόγω εταιρίες δεν έχουν δραστηριότητα αφού μεταβίβασαν τα ως άνω πλοία σε αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρίες. Η ΑΤΤΙΚΑ ΠΡΙΜΙΟΥΜ έχει βασικό

αντικείμενο εργασιών της εταιρίας την πώληση εισιτηρίων για λογαριασμό των πλοιοκτητριών εταιριών του Ομίλου. Η εταιρία λειτουργεί υποκαταστήματα σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πειραιά, Φινλανδία, Γερμανία και Σκωτία. Τα πλοία του Ομίλου BLUE STAR N.A.E. δραστηριοποιούνται κυρίως στις Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Γραμμές καθώς και στις γραμμές της Αδριατικής Θάλασσας.



4.2 HELLENIC SEAWAYS

A. Ιστορικό

Η Hellenic Seaways δραστηριοποιείται στις ελληνικές θάλασσες από το Νοέμβριο του 1999. Από το 2005, η εταιρεία ξεκίνησε μία νέα πορεία ανάπτυξης, μέσω της υλοποίησης ενός σημαντικού επενδυτικού σχεδίου ένταξης νέων πλοίων και αναδιάταξης του στόλου της. Το 2005 προστέθηκαν στο στόλο της Hellenic Seaways πέντε νέα πλοία: το νεότευκτο HIGHSPEED 5 (Ταχύπλοο πλοίο), το ταχύτερο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο στο Αιγαίο, με μέγιστη ταχύτητα 41 κόμβων και υπηρεσιακή 38 κόμβων, το νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ που ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, τα FLYINGCAT 5 και FLYINGCAT 6 (Catamaran πλοία), που αντικατέστησαν έξι υδροπτέρυγα και το Hellenic Voyager (Ro-Ro) που εξυπηρετεί τη μεταφορά φορτηγών οχημάτων. Το 2005 προστέθηκε στις δρομολογιακές γραμμές και ο προορισμός των Χανίων. Το HIGHSPEED 4 και στη συνέχεια το HIGHSPEED 5 μείωσαν το χρόνο ταξιδιού από Πειραιά για Χανιά σε 4 ½ ώρες, μετατρέποντας τα Χανιά σε προορισμό Σαββατοκύριακου. Το 2007 η εταιρεία παρέλαβε 4 νέα πλοία: το νεότευκτο πλοίο Ε/Γ-Ο/Γ ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο επίσης κατασκευάστηκε στην Ελλάδα, το Ε/Γ-Ο/Γ ΑΡΙΑΔΝΗ και δύο πλοία τύπου Ro-Ro, τα Hellenic Sailor και Hellenic Master. Συνολικά, η εταιρεία απέσυρε 36 υπερήλικα πλοία και κατάφερε να μεταμορφώσει ριζικά το στόλο της.

Κατά την τελευταία τριετία η Hellenic Seaways υλοποίησε με επιτυχία επενδυτικό πλάνο που περιέλαβε την αγορά και τη ναυπήγηση 9 νέων πλοίων. Μεταξύ αυτών τα δύο ναυπηγήθηκαν εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, στηρίζοντας έτσι τους εργαζόμενους στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και στα ναυπηγεία Ελευσίνας και Σκαραμαγκά, πράγμα που αποδεικνύει έμπρακτα τη δέσμευση της εταιρείας και την πρόθεσή της να στηρίζει ουσιαστικά την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Επιπλέον, η εταιρεία επεκτάθηκε με μεγάλη επιτυχία σε νέες γραμμές της ακτοπλοΐας. Το 2007 δρομολογήθηκε το νεότευκτο «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» στη γραμμή Πειραιά-Χίου-

Μυτιλήνης. Μέσα στο 2007, ολοκληρώθηκε στην Ελλάδα και η μετασκευή του



υπερπολυτελούς «ΑΡΙΑΔΝΗ», του μεγαλύτερου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου σε χωρητικότητα γκαράζ της ελληνικής ακτοπλοΐας, το οποίο δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά-Χανίων. Το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» δρομολογήθηκε στη γραμμή Πειραιά-Ικαρίας-Σάμου. Ικανοποιώντας τις απαιτήσεις του σύγχρονου επιβατηγού κοινού για άνεση, ασφάλεια αλλά και ταχύτητα στη θαλάσσια μεταφορά, το «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιά-Χίου-Μυτιλήνης σε 6 και 8½ ώρες αντίστοιχα, το «ΑΡΙΑΔΝΗ» καλύπτει την απόσταση Πειραιάς-Χανιά σε μόλις 6½ ώρες και το «ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ» προσεγγίζει την Ικαρία σε 5 ½ ώρες ενώ τη Σάμο σε 7 ώρες. Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της Hellenic Seaways για την περίοδο 2008-2010 προβλέπει τη ναυπήγηση ή την αγορά νέων πλοίων μικρής ηλικίας. Στόχος της Hellenic Seaways είναι η συνεχής ανανέωση του στόλου της επενδύοντας σε πλοία τελευταίας τεχνολογίας.

Στα ναυτιλιακά βραβεία “Lloyd’s List Greek Shipping Awards 2007”, η Hellenic Seaways ψηφίστηκε ως «Η Καλύτερη Εταιρεία της Χρονιάς 2007 για την Επιβατηγό Ναυτιλία» και στο νεότευκτο επιβατηγό και οχηματαγωγό (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοίο της εταιρείας ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ, το οποίο ναυπηγήθηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, απονεμήθηκε το βραβείο του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς 2007». Το 2006, τη διάκριση του «Καλύτερου Πλοίου της Χρονιάς» στον ίδιο θεσμό είχε λάβει το επίσης νεότευκτο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο της Hellenic Seaways

ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ, που, την ίδια χρονιά, έγινε και το πρώτο ελληνικό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο, στο οποίο απονεμήθηκε το πιστοποιητικό προστασίας περιβάλλοντος “Green Star” από τον Ιταλικό Νηογνώμονα RINA. Το πλοίο έχει προσαρμοστεί πλήρως σε όλους τους απαιτούμενους κανονισμούς για τη διασφάλιση της πρόληψης της ρύπανσης από όλες τις λειτουργίες του, συμπεριλαμβανομένης και της εκπαίδευσης του πληρώματος στη διαχείριση όλων των ουσιών, που είναι επιβαρυντικές προς το περιβάλλον. Το 2007, το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος απένειμε στη Hellenic Seaways το βραβείο Τουριστικής Επιχείρησης 2007, για τον καθοριστικό ρόλο της στην αναβάθμιση και στην περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ακτοπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών στον ευρύτερο νησιωτικό χώρο. Επιπλέον των παραπάνω διακρίσεων, το μεγαλύτερο επίτευγμα της Hellenic Seaways είναι ότι έχει κατορθώσει να είναι η πρώτη επιλογή στις προτιμήσεις των επιβατών, με μερίδια αγοράς που συνεχώς αυξάνονται.



B. Δραστηριότητα- Ανταγωνισμός

Η Hellenic Seaways είναι η μεγαλύτερη ακτοπλοϊκή εταιρεία στην Ελλάδα. Ο στόλος της αποτελείται από 34 πλοία: 19 ταχύπλοα, 10 συμβατικά (ferries) και 5 φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία, δρομολογημένα στο Αιγαίο και την Αδριατική θάλασσα. Τα πλοία της εταιρείας μεταφέρουν ετησίως περίπου 6.000.000 επιβάτες, 660.000 Ι.Χ. οχήματα και 105.000 φορτηγά, διανύοντας 1.660.000 ναυτικά μίλια σε 28.000 δρομολόγια. Σε ξηρά και θάλασσα, η Hellenic Seaways απασχολεί συνολικά περίπου 1.600 εργαζόμενους. Δίνοντας έμφαση στη διαρκή ανάπτυξη των γνώσεων και δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, που μεταφράζεται και σε συνεχή βελτίωση της ποιότητας των

παρεχομένων υπηρεσιών στους πελάτες της, η Hellenic Seaways πραγματοποιεί εκτεταμένα εκπαιδευτικά προγράμματα του προσωπικού της, πάνω σε θέματα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων, πληροφορικής, εξυπηρέτησης πελατών και διασφάλισης ποιότητας.

Ανάμεσα στα πολύ δημοφιλή ταχύπλοα της Hellenic Seaways συγκαταλέγονται τα 5 Highspeed της εταιρείας, που είναι δρομολογημένα στις Κυκλάδες, τα 6 επιβατηγά catamaran Flyingcat, που πραγματοποιούν δρομολόγια στις Κυκλάδες, τις Σποράδες και το Σαρωνικό και τα 8 υδροπτέρυγα Flying Dolphins που εξυπηρετούν το Σαρωνικό και τις Σποράδες. Τα σύγχρονα συμβατικά πλοία της Hellenic Seaways εξυπηρετούν λιμάνια σε Κυκλάδες, Κρήτη, Χίο, Μυτιλήνη, Ικαρία, Σάμο, στις Σποράδες και στο Σαρωνικό. Η Hellenic Seaways διαθέτει ένα εξαιρετικά ανεπτυγμένο δίκτυο πωλήσεων με περισσότερα από 1.000 συνεργαζόμενα πρακτορεία σε όλη την Ελλάδα, 50 κεντρικούς λιμενικούς πράκτορες και online σύνδεση όλων των σημείων πώλησης με το κεντρικό δίκτυο της εταιρείας. Εκτός από το στόλο της και τα προσφερόμενα δρομολόγια, η Hellenic Seaways εμπλουτίζει και αναβαθμίζει διαρκώς τις υπηρεσίες που προσφέρει στο κοινό της.

Το 2005 η εταιρεία, οι αξίες της και η φιλοσοφία της ντύνονται με νέα εταιρικά χρώματα (βαθύ μπλε, κόκκινο και λευκά δελφίνια) και ένα σύγχρονο πρόσωπο αναδεικνύεται μέσα από τη νέα της επωνυμία (brand): Hellenic Seaways. Με στόχο τις συνεχείς προσπάθειες για την αναβάθμιση των υπηρεσιών της, η Hellenic Seaways επενδύει σε πλοία νέας τεχνολογίας συμβάλλοντας με τον καλύτερο τρόπο στην προώθηση του τουρισμού και την εξυπηρέτηση των κατοίκων στα νησιά. Το όραμα της Hellenic Seaways μετουσιώνεται στο μήνυμα, στην εταιρική υπόσχεση «Ανοίγουμε λεωφόρους στη θάλασσα», αφού η ταχύτητα και η άνεση εν πλω ανοίγουν νέες θαλάσσιες λεωφόρους. Λεωφόρους που φέρνουν τα νησιά και τους ανθρώπους τους πιο κοντά.

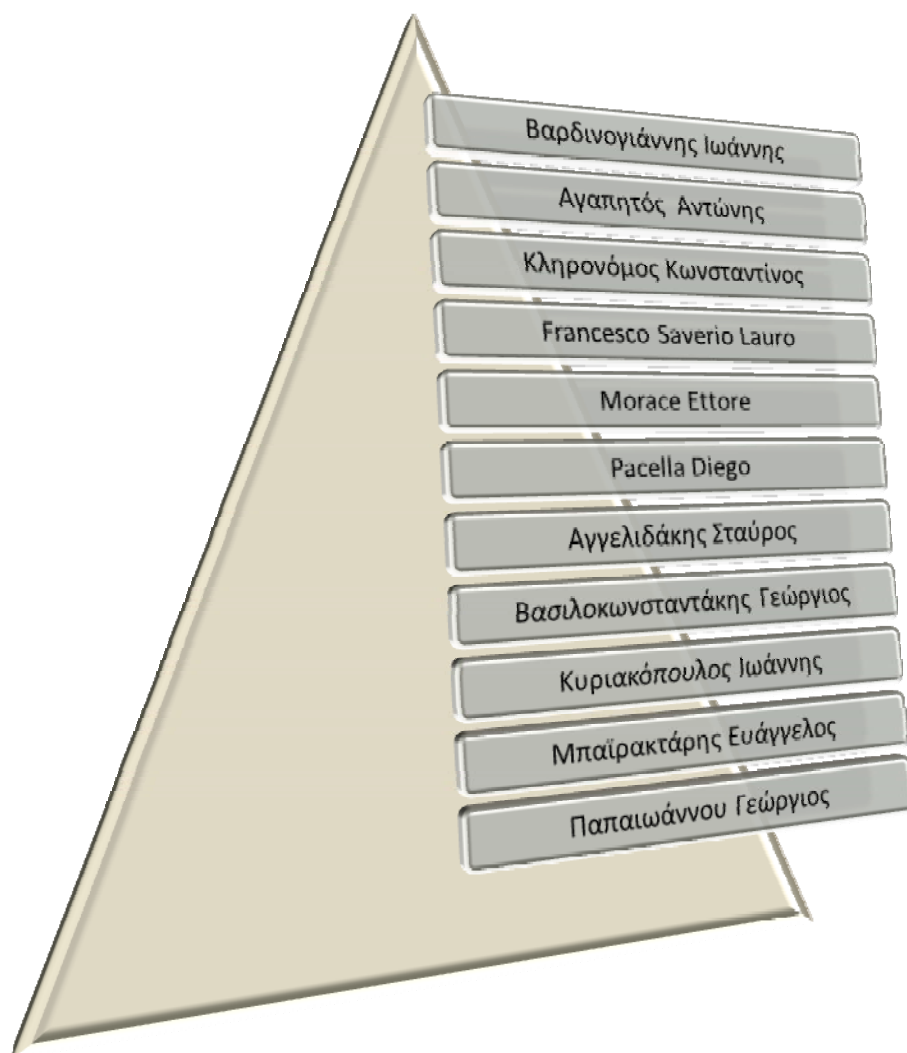


Η HELLENIC SEAWAYS είναι ο μόνος παίκτης της ελληνικής ακτοπλοΐας που θα δικαιολογούνται να προχωρήσει σε νέες επενδύσεις με σκοπό να καλύψει το κενό που υπάρχει σε νέα πλοία. Η σταδιακή ανάπτυξη της εταιρείας σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές, οι επιτυχημένες επενδύσεις σε νεότευκτα αλλά και σύγχρονα πλοία την τελευταία τριετία καθώς επίσης η ηγετική της θέση στα ταχύπλοα πλοία την καθιστούν ως την κύρια υποψήφια για να εκμεταλλευτεί την αδράνεια των μικρών και ανήμπορων για περαιτέρω ανάπτυξη εταιρειών. Ο συνεχής εκσυγχρονισμός και εμπλουτισμός του στόλου και η αναβάθμιση των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες αποτελούν διαρκή δέσμευση και στρατηγικό στόχο της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό, η Hellenic Seaways επιδιώκει και επιτυγχάνει να διατηρεί την ηγετική της θέση στην ανταγωνιστική αγορά υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς στην Ελλάδα και παράλληλα να διευρύνει την παρουσία της στις αγορές θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων της Μεσογείου. Κεντρικές αξίες της εταιρείας είναι η παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που αντεπεξέρχονται στις προσδοκίες των πελατών της, καθώς και η τήρηση υψηλών επιπέδων ασφάλειας κατά τη λειτουργία των πλοίων, που διασφαλίζουν την προστασία της ζωής των επιβατών και των πληρωμάτων, αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.



Γ. Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Hellenic Seaways αποτελείται από τον Πρόεδρο Βαρδινογιάννη Ιωάννη, τον Α' Αντιπρόεδρο Αγαπητό Αντώνη, τον Β' Αντιπρόεδρο Κληρονόμο Κωνσταντίνο και τα μέλη. Στην παρακάτω πυραμίδα απεικονίζεται ιεραρχικά το συμβούλιο:



Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας μετά την τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου που έγινε με απόφαση των μετόχων στη Γενική Συνέλευση της 19ης Νοεμβρίου 1999 ανέρχεται σε 194.037.500,00 ευρώ, διαιρεμένο σε 77.615.000 μετοχές. Σήμερα, ο αριθμός των μετόχων της εταιρείας ξεπερνά τους 2.000. Κάποιοι από αυτούς είναι: ANEK LINES, MINOAN LINES, Τράπεζα Πειραιώς.

Δ. Θυγατρικές εταιρείες

Στον όμιλο HELLENIC SEAWAYS A.N.E. πέραν της Μητρικής περιλαμβάνονται και οι ακόλουθες θυγατρικές εταιρείες, οι οποίες ελέγχονται καθ' ολοκληρία (ποσοστό συμμετοχής 100 %) από τη Μητρική.

Επωνυμία	Ποσοστό Συμμετοχής Μητρικής	Έδρα
Hellenic Seaways Cargo N.E.	100%	Ελλάς
Hellenic Seaways Management S.A.	100%	Λιβερία
Trailer Shipping Company Ltd *	100%	Κύπρος
Easy Cruise Ltd	100%	Λιβερία
Helcat Lines S.A.	100%	Νήσοι Marshall
Alpha Ferries Ltd	100%	Λιβερία
Betta Ferries Ltd	100%	Λιβερία

Ο Όμιλος δραστηριοποιείται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, παρέχοντας υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Η μητρική Εταιρεία HELLENIC SEAWAYS A.N.E. δραστηριοποιείται κύρια στην ελληνική ακτοπλοΐα με την εκμετάλλευση ιδιόκτητων επιβατηγών και επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία, ενώ η θυγατρική HELLENIC SEAWAYS CARGO N.E. δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση ιδιόκτητων φορτηγών - οχηματαγωγών πλοίων τύπου Ro - Ro με ελληνική σημαία στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας. Η αλλοδαπή εταιρεία TRAILER SHIPPING COMPANY LTD συστήθηκε για την εκμετάλλευση πλοίων με ξένη σημαία και μετά την πώληση των πλοίων αυτών είναι σήμερα αδρανής. Η αλλοδαπή Εταιρεία HELLENIC SEAWAYS MANAGEMENT S.A που είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα βάσει του Α.Ν. 89/1967 ασχολείται με τη διαχείριση πλοίων του Ομίλου, που εκτελούν πλόες εξωτερικού. Η εταιρεία EasyCruise Ltd αποκτήθηκε στις 13 Ιουλίου 2009. Η εταιρεία Helcat Lines S.A. ιδρύθηκε την 17^η Αυγούστου 2009. Οι εταιρείες Alpha Ferries Ltd και Betta Ferries Ltd ιδρύθηκαν στις 10 Ιουνίου 2010. Τα οικονομικά μεγέθη των παραπάνω θυγατρικών έχουν συμπεριληφθεί στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της Εταιρείας με τη μέθοδο της ολικής ενοποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ



5.1 Λογιστικές Καταστάσεις

5.1.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
Της 31ης Δεκεμβρίου 2008 και 2007

Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ		
	31/12/2008	31/12/2007	31/12/2008	31/12/2007	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Ενσώματα Πάγια	5.11	744.720	690.455	227	5
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	5.12	1.798	2.185	147	69
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.13	0	0	515.846	396.091
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.24	0	3.349		
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	5.14	1.348	1.279	1.284	
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	5.15	296	189		
Σύνολο		748.162	697.457	517.504	396.165
Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Αποθέματα	5.16	3.712	4.228		
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	5.17	55.973	52.114	17	
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	5.18	19.584	15.264	1.328	714
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.24	0	560		
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.19	119.124	171.873	51.429	76.878
Σύνολο		198.393	244.039	52.774	77.592
Στοιχεία του ενεργητικού κατεχόμενα προς πώληση		0	36.057		
Σύνολο Ενεργητικού		946.555	977.553	570.278	473.757
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	5.20	117.539	62.504	117.539	62.504
Υπερτο άρτο	5.20	266.560	207.648	266.560	194.340
Αποθεματικά εύλογης αξίας	5.20	-8.924	2.569	128.812	123.982
Λοιπά αποθεματικά	5.20	62.250	15.603	-21.045	30.915
Αποσπασματικά εισοδήματα		65.407	100.794	44.129	61.345
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής		502.832	389.118	535.995	473.086
Δικαιώματα Μετοηφίας			117.027		
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων		502.832	506.145	535.995	473.086
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.21	295	319	271	267
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.22	1.404	1.342	83	76
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.23	356.439	359.005		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία	5.24	2.810	0	1.889	
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	5.25	589	1.088	128	
Σύνολο		361.537	361.754	2.371	343
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.26	19.130	26.688	30.242	173
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	5.27	198	548	30	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.23	39.130	38.337		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	5.24	5.402	1.928		
Λοιπές βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.28	18.326	16.692	1.640	135
Σύνολο		82.186	84.193	31.912	328
Υποχρεώσεις συνδεδεμένες με στοιχεία του ενεργητικού κατεχόμενα προς πώληση		0	25.461		
Σύνολο Υποχρεώσεων		443.723	471.408	34.283	671
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων		946.555	977.553	570.278	473.757

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 34 έως 111 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2008 και 2007

		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1.01-31.12.2008	1.01-31.12.2007	1.01-31.12.2008	1.01-31.12.2007
Πωλήσεις	5.1	325.910	316.313	80	
Κόστος πωληθέντων	5.2	-250.498	-221.652	-102	
Μικτό Κέρδος		75.412	94.661	-22	0
Έξοδα διοίκησης	5.2	-27.704	-23.314	-4.676	-1.564
Έξοδα διάθεσης	5.2	-28.069	-29.914	-92	
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	5.3	1.712	995	281	
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης					
Κέρδη / (ζημιές) πρό φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		21.351	42.428	-4.509	-1.564
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	5.4	5.696	25.512	2.222	27.209
Χρηματοοικονομικά έξοδα	5.5	-20.687	-24.351	-46	-1.449
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.6	6.252	6.112	3.021	2.261
Έσοδα από μερίσματα	5.7		23	33.741	34.522
Κέρδη / (Ζημιές) από συγγενείς επιχειρήσεις ενοποιούμενες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης					
Κέρδη / (Ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων	5.8	9.650	12.368		
Κέρδη προ φόρων		22.262	62.092	34.429	60.979
Φόρος εισοδήματος	5.9		-390		-43
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους		22.262	61.702	34.429	60.936
Κατανεμημένα σε:					
Μετόχους της μητρικής		22.262	50.718	34.429	60.936
Δικαιώματα μισοψηφίας			10.984		
Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	5.10	0,1809	0,4869	0,2798	0,5849
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)				0,0700	0,0800



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ
Της 31ης Δεκεμβρίου 2009 και 2008

Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ		
	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2008	
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Ενομήματα Πάγια	5.11	738.055	744.720	272	227
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	5.12	1.595	1.798	122	147
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.13			508.671	515.846
Λοπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	5.14	2.071	1.348	1.284	1.284
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	5.15	288	296		
Σύνολο		742.009	748.162	510.349	517.504
Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Αποθέματα	5.16	4.874	3.712		
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	5.17	57.438	55.973	18	17
Λοπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	5.18	25.301	19.584	538	1.328
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.19	16.870	119.124	7.391	51.429
Σύνολο		104.483	198.393	7.947	52.774
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	5.20	81.500			
Σύνολο Ενεργητικού		927.992	946.555	518.296	570.278
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	5.21	117.539	117.539	117.539	117.539
Υπέρ το άρτιο	5.21	266.560	266.560	266.560	266.560
Αποθεματικά εύλογης αξίας	5.21	-3.430	-8.924	65.569	128.812
Λοπά αποθεματικά	5.21	87.286	62.250	3.221	-21.045
Αποτελέσματα εκ νέου		3.094	65.407	30.381	44.129
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής		471.049	502.832	483.270	535.995
Δικαιώματα Μειοψηφίας					
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων		471.049	502.832	483.270	535.995
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.22	288	295	271	271
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.23	1.881	1.404	104	83
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	328.491	356.439		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία	5.25	1.113	2.810		1.889
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	5.26	589	589	128	128
Σύνολο		332.362	361.537	503	2.371
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.27	23.857	19.130	26.800	30.242
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	5.28	143	198	20	30
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	35.025	39.130		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	5.25	5.431	5.402	3.725	
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.29	18.923	18.326	3.979	1.640
Σύνολο		83.379	82.186	34.524	31.912
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	5.30	41.202			
Σύνολο Υποχρεώσεων		456.943	443.723	35.026	34.283
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων		927.992	946.555	518.296	570.278

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 37 έως 114 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Για την περίοδο που έληξε την 31/12 2010 και 2009

		ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		1.01-31.12.2010	1.01-31.12.2009	1.01-31.12.2010	1.01-31.12.2009
Πωλήσεις	5.1	271.521	302.478		
Κόστος πωληθέντων	5.2	-247.597	-246.183		
Μικτό Κέρδος		23.924	56.295	0	0
Έξοδα διοίκησης	5.2	-26.194	-26.492	-1.903	-1.615
Έξοδα διάθεσης	5.2	-28.152	-30.154		
Λοιπά έσοδα εκμετάλλευσης	5.3	946	1.015		126
Λοιπά έξοδα εκμετάλλευσης					
Κέρδη / (ζημιές) πρό φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		-29.476	664	-1.903	-1.488
Λοιπά Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	5.4	-1.624	-6.233	-4.233	-21.019
Χρηματοοικονομικά έξοδα	5.5	-14.033	-16.098	-9	-26
Χρηματοοικονομικά έσοδα	5.6	733	1.321	359	659
Έσοδα από μερίσματα	5.7			5.479	45.292
Κέρδη / (ζημιές) από συγγενείς επιχειρήσεις ενοποιούμενες με τη μέθοδο της καθαρής θέσης					
Κέρδη / (ζημιές) από κοινοπραξίες					
Κέρδη / (ζημιές) από πωλήσεις πάγιων περιουσιακών στοιχείων			-3.534		
Κέρδη / (ζημιές) προ φόρων		-44.400	-23.880	-308	23.419
Φόρος εισοδήματος	5.8	-4.826	-3.569	-1.953	-2.987
Κέρδη / (ζημιές) περιόδου μετά από φόρους		-49.326	-27.449	-2.261	20.431
Κατανεμημένα σε:					
Μετόχους της μητρικής		-49.326	-27.449	-2.261	20.431
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		0	0	0	0
Κέρδη / (ζημιές) μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά (σε €)	5.9	-0,3055	-0,1938	-0,0140	0,1443
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €)		0	0	0	0
Κέρδη περιόδου μετά από φόρους		-49.326	-27.449	-2.261	20.431
Λοιπά συνολικά εισοδήματα:					
Αντιστάθμιση ταμειακών ροών :					
- κέρδη / (ζημιές) τρέχουσας περιόδου		5.628	-5.327	-68.210	-2.998
- αναστολή κέρδη ή στις ζημιές περιόδου	5.4	2.363	10.821	-4.787	4.887
Συναλλαγματικές διαφορές μετατροπής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του εξωτερικού			85		
Αποτίμηση στην εύλογη αξία μεταφερόμενα στα αποτελέσματα χρήσης					15.873
Αποτίμηση στην εύλογη αξία για συνδεδεμένες επιχειρήσεις					-81.005
Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου πρό φόρων		7.991	5.579	-72.997	-63.243
Φόροι εισοδήματος σχετιζόμενοι με στοιχεία των λοιπών συνολικών εσόδων					
Λοιπά συνολικά εισοδήματα περιόδου, καθαρά από φόρους		7.991	5.579	-72.997	-63.243
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα περιόδου μετά φόρων		-41.335	-21.870	-75.258	-42.812
Κατανεμημένα σε:					
Ιδιοκτήτες της μητρικής		-41.335	-21.870	-75.258	-42.812
Μη ελέγχουσες συμμετοχές		0	0	0	0

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 38 έως 113 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ
Της 31ης Δεκεμβρίου 2010 και 2009

	Σημ.	ΟΜΙΛΟΣ		ΕΤΑΙΡΕΙΑ	
		31/12/2010	31/12/2009	31/12/2010	31/12/2009
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ					
Μη Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Ενσώματα Πάγια	5.10	738.240	738.055	210	272
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	5.11	1.357	1.595	96	122
Επενδύσεις σε θυγατρικές	5.12			441.987	508.671
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.13	2.392			
Λοιπά μη κυκλοφορούντα στοιχεία του ενεργητικού	5.14	3.355	2.071	1.284	1.284
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	5.15		288		
Σύνολο		746.344	742.009	443.678	510.349
Κυκλοφορούντα Στοιχεία του Ενεργητικού					
Αποθέματα	5.16	11.381	4.874		
Πελάτες και λοιπές εμπορικές απαιτήσεις	5.17	55.011	57.438	35	19
Λοιπά κυκλοφορούντα στοιχεία ενεργητικού	5.18	15.597	25.301	5.697	538
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού	5.13	2.757		588	
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	5.19	25.491	16.870	4.066	7.391
Σύνολο		112.237	104.483	10.386	7.947
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	5.20	682	81.500		
Σύνολο Ενεργητικού		868.268	827.992	463.963	518.296
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΙΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
Ίδια Κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	5.21	134.812	117.539	134.812	117.539
Υπέρ το όριο	5.21	290.614	266.560	290.614	266.560
Αποθεματικά εύλογης αξίας	5.21	4.561	-3.430	-7.428	65.569
Λοιπά αποθεματικά	5.21	111.170	87.286	23.652	3.221
Αποτελέσματα εις νέον		-70.116	3.094	7.589	30.381
Ίδια κεφάλαια αποδιδόμενα στους μετόχους της Μητρικής		471.041	471.049	448.338	488.270
Δικαιώματα Μειοψηφίας					
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων		471.041	471.049	448.338	488.270
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	5.22	286	288	271	271
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	5.23	2.352	1.881	119	104
Μακροπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	295.032	328.491		
Παράγωγα χρηματοοικονομικά στοιχεία του παθητικού			1.113		
Μακροπρόθεσμες Προβλέψεις	5.25	1.038	589	128	128
Λοιπές Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.26	300			
Σύνολο		298.008	332.362	618	608
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	5.27	24.453	23.857	51	26.800
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	5.28	155	143	20	20
Βραχυπρόθεσμες Δανειακές Υποχρεώσεις	5.24	41.043	35.025		
Παράγωγα Χρηματοοικονομικά Στοιχεία			5.431		3.725
Λοιπές Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	5.29	20.633	18.923	4.035	3.978
Σύνολο		86.284	83.378	4.106	34.523
Υποχρεώσεις που σχετίζονται με μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία προοριζόμενα προς πώληση	5.30	1.930	41.202		
Σύνολο Υποχρεώσεων		387.222	468.943	4.824	36.028
Σύνολο Ίδιων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων		868.268	827.992	463.963	518.296

Οι σημειώσεις από τη σελίδα 38 έως 113 αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων.

5.1.2 HELLENIC SEAWAYS



ΧΕΛΜΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

Ποσά σε χιλ. ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

Σημ.	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία	
	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)				
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	4	64	43	64
Ενσώματα πάγια περιουσιακά στοιχεία	4	361.890	373.389	333.203
Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρείες	5	0	0	33.001
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις		143	144	143
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		362.098	373.576	366.411
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία				
Αποθέματα	6	1.037	1.757	716
Απαιτήσεις από πελάτες	7	16.478	12.908	6.994
Λοιπές απαιτήσεις και λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	8	14.871	19.450	14.392
Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	9	5	7.421	5
Ταμιακά διαθέσιμα και ταμιακά ισοδύναμα	10	13.546	11.250	8.487
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		45.936	52.786	30.594
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ)		408.034	426.362	397.005
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (ΠΑΘΗΤΙΚΟ)				
Ίδια κεφάλαια				
Μετοχικό κεφάλαιο	11	194.038	194.038	194.038
Διαφορά υπέρ το άρτιο	11	9.376	9.376	9.376
Λοιπά αποθεματικά	12	1.494	5.965	1.494
Αποτελέσματα εις νέο	13	23.222	18.731	17.085
Ίδια κεφάλαια μετόχων εταιρείας		228.130	228.108	221.993
Δικαιώματα μειοψηφίας		0	0	0
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		228.130	228.108	221.993
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	14	141.301	154.317	141.301
Προβλέψεις για παροχές σε εργαζομένους	15	997	905	943
Λοιπές προβλέψεις	15	159	201	159
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		142.457	155.423	142.403
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις				
Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	16	23.574	28.368	18.973
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	17	13.152	13.152	13.152
Δουλειμμένα έξοδα χρήσης και έσοδα επομένων χρήσεων	18	721	1.311	486
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		37.447	42.831	32.610
Σύνολο υποχρεώσεων		179.904	198.253	175.012
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ)		408.034	426.362	397.005

Οι τυχόν διαφορές μονάδων οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις



ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

Ποσά σε χιλ. ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

	Σημ.	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία	
		01.01.09	01.01.08	01.01.09	01.01.08
		31.12.09	31.12.08	31.12.09	31.12.08
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	20	178.335	221.171	156.289	178.867
Κόστος πωληθέντων	21	(142.519)	(181.015)	(116.997)	(147.611)
Μικτά κέρδη		35.816	40.156	39.292	31.256
Άλλα έσοδα	22	1.752	2.888	1.759	3.045
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	23	(9.125)	(8.368)	(7.412)	(7.903)
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	24	(14.230)	(18.060)	(12.459)	(15.782)
Άλλα έξοδα	25	(441)	(1.662)	(434)	(1.834)
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων		13.772	14.963	20.746	8.771
Χρηματοοικονομικά έσοδα	26	422	6.361	1.302	8.085
Χρηματοοικονομικά έξοδα	27	(4.626)	(10.559)	(4.560)	(10.497)
Κέρδη από πωλήσεις παγίων		0	14	0	14
Υπεραξία από απόκτηση θυγατρικής	28	3.473	0	0	0
Κέρδη προ φόρων		13.042	10.780	17.487	6.374
Φόρος εισοδήματος	29	(354)	(62)	(32)	(31)
Κέρδη μετά από φόρους		12.687	10.718	17.456	6.343
Κατανέμονται σε:					
Μετόχους εταιρείας		12.687	10.718	17.456	6.343
Μετόχους μειοψηφίας		0	0	0	0
Σύνολο		12.687	10.718	17.456	6.343
Κέρδη ανά μετοχή μετά από φόρους					
Βασικά κέρδη ανά μετοχή μετά από φόρους (σε ευρώ)	30	0,1635	0,1381	0,2249	0,0817
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε ευρώ)	31			0,08	0,03
ΣΥΝΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ					
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA)		31.519	31.500	34.124	22.256
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων (EBIT)		13.772	14.963	20.746	8.771
Κέρδη προ φόρων		13.042	10.780	17.487	6.374
Κέρδη μετά από φόρους		12.687	10.718	17.456	6.343



ΧΕΛΜΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

Ποσά σε χιλ. ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

Σημ.	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία		
	31.12.2009	31/12/08	31.12.2009	31/12/08	
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)					
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία					
Αυλα περιουσιακά στοιχεία	4	226	64	49	64
Ενόμματα πάγια περιουσιακά στοιχεία	4	371.979	361.890	325.610	333.203
Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρείες	5	0	0	47.573	33.001
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	6	152	143	150	143
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		372.357	362.098	373.382	366.411
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία					
Αποθέματα	7	2.270	1.037	911	716
Απαιτήσεις από πελάτες	8	20.865	16.478	14.654	6.994
Λοιπές απαιτήσεις και λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	9	11.708	14.871	10.375	14.392
Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	10	0	5	0	5
Ταμιακά διαθέσιμα και ταμιακά ισοδύναμα	11	23.907	13.546	20.487	8.487
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		58.750	45.936	46.428	30.594
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ)		431.107	408.034	419.810	397.005
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (ΠΑΘΗΤΙΚΟ)					
Ίδια κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	12	194.038	194.038	194.038	194.038
Διαφορά υπέρ το άρτιο	12	9.376	9.376	9.376	9.376
Λοιπά αποθεματικά	13	1.807	1.494	1.807	1.494
Αποτελέσματα εις νέο	14	33.264	23.222	31.895	17.085
Ίδια κεφάλαια μετόχων εταιρείας		238.483	228.130	237.115	221.993
Δικαιώματα μειοψηφίας		0	0	0	0
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		238.483	228.130	237.115	221.993
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	15	128.285	141.301	128.285	141.301
Προβλέψεις για παροχές σε εργαζομένους	16	1.117	997	1.049	943
Λοιπές προβλέψεις	16	140	159	140	159
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		129.542	142.457	129.474	142.403
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	17	30.937	23.574	22.850	18.973
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	18	29.152	13.152	29.152	13.152
Δουλεμένα έξοδα χρήσης και έσοδα επομένων χρήσεων	19	2.993	721	1.220	486
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		63.082	37.447	53.222	32.610
Σύνολο υποχρεώσεων		192.624	179.904	182.696	175.012
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ)		431.107	408.034	419.810	397.005

Οι τυχόν διαφορές μονάδων οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις.



ΧΕΛΜΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

Ποσά σε χιλ. ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ

Σημ.	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία		
	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009	
ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)					
Μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία					
	4	136	226	66	49
Ύψα περιουσιακά στοιχεία					
Ενούμια πάγια περιουσιακά στοιχεία	4	366.731	371.979	338.270	325.610
Επενδύσεις σε θυγατρικές εταιρείες	5	0	0	35.443	47.573
Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	6	165	152	162	150
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		367.033	372.357	373.941	373.382
Κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία					
Αποθέματα	7	1.904	2.270	1.213	911
Απαιτήσεις από πελάτες	8	31.514	20.865	27.006	14.654
Λοιπές απαιτήσεις και λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία	9	5.137	11.708	7.056	10.375
Διαθέσιμα προς πώληση χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	10	0	0	0	0
Ταμιακά διαθέσιμα και ταμιακά ισοδύναμα	11	2.558	23.907	2.112	20.487
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		41.113	58.750	37.387	46.428
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ (ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ)		408.146	431.107	411.328	419.810
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ(ΠΑΘΗΤΙΚΟ)					
Ίδια κεφάλαια					
Μετοχικό κεφάλαιο	12	194.038	194.038	194.038	194.038
Διαφορά υπέρ το άρτιο	12	9.376	9.376	9.376	9.376
Λοιπά αποθεματικά	13	2.687	1.807	2.687	1.807
Αποτελέσματα εις νέο	14	(3.172)	33.264	6.305	31.895
Ίδια κεφάλαια μετόχων εταιρείας		202.928	238.483	212.405	237.115
Δικαιώματα μειοψηφίας		0	0	0	0
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων		202.928	238.483	212.405	237.115
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	15	113.551	128.285	113.551	128.285
Προβλέψεις για παροχές σε εργαζομένους	16	1.178	1.117	1.097	1.049
Λοιπές προβλέψεις	16	104	140	104	140
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων		114.833	129.542	114.752	129.474
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις					
Προμηθευτές και λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	17	48.179	30.937	42.417	22.850
Βραχυπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις	18	40.801	29.152	40.801	29.152
Δουλεμένα έρσα χρήσης και έσοδα επομένων χρήσεων	19	1.405	2.993	953	1.220
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων		90.385	63.082	84.171	53.222
Σύνολο υποχρεώσεων		205.218	192.624	198.923	182.696
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ)		408.146	431.107	411.328	419.810

Οι τυχόν διαφορές μονάδων οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις



ΧΕΛΜΕΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ Α.Ν.Ε.

Ποσά σε χιλ. ευρώ εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά

ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

	Σημ.	Ο Όμιλος		Η Εταιρεία	
		01.01.10	01.01.09	01.01.10	01.01.09
		31.12.10	31.12.09	31.12.10	31.12.09
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	20	153.394	178.335	134.837	156.289
Κόστος πωληθέντων	21	(149.149)	(142.519)	(124.048)	(116.997)
	Μικτά κέρδη	4.245	35.816	10.789	39.292
Άλλα έσοδα	22	2.113	1.752	1.068	1.759
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	23	(9.095)	(9.125)	(7.768)	(7.412)
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	24	(13.586)	(14.230)	(11.452)	(12.459)
Άλλα έξοδα	25	(2.936)	(441)	(856)	(434)
Κέρδη / (ζημίες) προ φόρων, χρηματοδοτικών & επενδυτικών αποτελεσμάτων		(19.259)	13.772	(8.219)	20.746
Χρηματοοικονομικά έσοδα	26	402	422	289	1.302
Χρηματοοικονομικά έξοδα	27	(4.616)	(4.626)	(4.423)	(4.560)
Αποτελέσματα από επενδυτικές δραστηριότητες	28	(4.042)	3.473	(4.616)	0
Κέρδη / (ζημίες) προ φόρων		(27.515)	13.042	(16.969)	17.487
Φόρος εισοδήματος	29	(1.551)	(354)	(1.532)	(32)
Κέρδη / (ζημίες) μετά από φόρους		(29.066)	12.687	(18.501)	17.456
Κατανέμονται σε:					
Μετόχους εταιρείας		(29.066)	12.687	(18.501)	17.456
Μετόχους μειοψηφίας		0	0	0	0
Σύνολο		(29.066)	12.687	(18.501)	17.456
Κέρδη / (ζημίες) ανά μετοχή μετά από φόρους					
Βασικά κέρδη / (ζημίες) ανά μετοχή μετά από φόρους (σε ευρώ)	30	(0,3745)	0,1635	(0,2384)	0,2249
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε ευρώ)	31	-	-	0,00	0,08
<u>ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</u>					
Κέρδη / (ζημίες) προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA)		(1.195)	31.519	4.454	34.124
Κέρδη / (ζημίες) προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων (EBIT)		(19.259)	13.772	(8.219)	20.746
Κέρδη / (ζημίες) προ φόρων		(27.515)	13.042	(16.969)	17.487
Κέρδη / (ζημίες) μετά από φόρους		(29.066)	12.687	(18.501)	17.456

Οι τυχόν διαφορές μονάδων οφείλονται σε στρογγυλοποιήσεις

5.2 Ανάλυση με χρήση αριθμοδεικτών

Οι αριθμοδείκτες είναι σχέσεις μεταξύ μεγεθών, λογιστικής ή στατιστικής προελεύσεως, που καταρτίζονται με σκοπό τον προσδιορισμό της πραγματικής θέσεως ή της αποδοτικότητας των διάφορων τμημάτων ή ολόκληρων τομέων οι οποίοι αφορούν μία οικονομική μονάδα και σε τελική ανάλυση της πραγματικής καταστάσεως ολόκληρης της οικονομικής μονάδας ή και γενικότερα του κλάδου στον οποίο ανήκει η μονάδα αυτή. Ένας αριθμοδείκτης παριστάνεται συνήθως είτε με τη μορφή πηλίκου κάποιων μεγεθών είτε με τη μορφή ποσοστού. Εάν προτιμηθεί η μορφή του ποσοστού, τότε συνήθως λαμβάνουμε ως διαιρέτεο τον αριθμό που δείχνει την ευνοϊκή αξία για την επιχείρηση ούτως ώστε οποιαδήποτε βελτίωση της κατάστασης να μεταφράζεται σε αύξηση του ποσοστού .

Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι από την ανάλυση και ερμηνεία των αριθμοδεικτών σε μία επιχείρηση μπορεί να είναι οι εξής:

- Μέτοχοι
- Πελάτες
- Πιστωτές
- Εργαζόμενοι
- Δημόσιες υπηρεσίες
- Διοίκηση της τράπεζας

Οι αναλυτές(εσωτερικοί ή εξωτερικοί) προκειμένου να αναλύσουν τις οικονομικές καταστάσεις χρησιμοποιούν ως μέσα τους χρηματοοικονομικούς δείκτες ή αριθμοδείκτες. Με την χρήση αυτών μπορούν να καθορίσουν τις ανάγκες χρηματοδότησης της επιχείρησης καθώς επίσης και τις δυνατότητες διαπραγμάτευσης που έχει με τους εξωτερικούς της χρηματοδότες. Έτσι, μπορούμε να πληροφορηθούμε σε γενικές γραμμές για τη ρευστότητα, τη δραστηριότητα , την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα της σε σχέση με τη διάρθρωση των κεφαλαίων μίας επιχείρησης.

Επίσης είναι πολύ σημαντικοί γιατί βοηθούν τον αναλυτή να πραγματοποιήσει:

- Σύγκριση των παρόντων χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα που παρουσίασε η ίδια στο παρελθόν ή θα παρουσιάσει στο προβλεπόμενο μέλλον. Εξετάζεται εάν η χρηματοοικονομική κατάσταση ή απόδοση της επιχείρησης έχει βελτιωθεί ή έχει χειροτερεύσει με την πάροδο του χρόνου.
- Σύγκριση των χρηματοοικονομικών στοιχείων της επιχείρησης με τα αντίστοιχα παρόμοιων επιχειρήσεων ή τη μέση τιμή του κλάδου στον οποίο ανήκει κατά τη διάρκεια του ίδιου χρονικού διαστήματος.

5.2.1 ΑΤΤΙΚΑ GROUP

- Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας

$$EP = \frac{\text{Κυκλοφορώ νΕ νεργητικό}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$EP_{2008} = 198393000 \div 82186000 \Rightarrow EP_{2008} = 2,41$$

$$EP_{2009} = 104483000 \div 83379000 \Rightarrow EP_{2009} = 1,25$$

$$EP_{2010} = 112237000 \div 86284000 \Rightarrow EP_{2010} = 1,3$$

- Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

$$AP = \frac{\text{Απαιτήσεις + Διαθέσιμα}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$AP_{2008} = 175097000 \div 82186000 \Rightarrow AP_{2008} = 2,13$$

$$AP_{2009} = 74308000 \div 83379000 \Rightarrow AP_{2009} = 0,89$$

$$AP_{2010} = 81502000 \div 86284000 \Rightarrow AP_{2010} = 0,95$$

- Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

$$TP = \frac{\text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$TP_{2008} = 119124000 \div 82186000 \Rightarrow TP_{2008} = 1,45$$

$$TP_{2009} = 16870000 \div 83379000 \Rightarrow TP_{2009} = 0,2$$

$$TP_{2010} = 26491000 \div 86284000 \Rightarrow TP_{2010} = 0,31$$

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων

$$\text{ΚΤ Αποθ.} = \frac{\text{ΚΠ}}{\text{Μ.ΟΑποθ.}}$$

ΚΤ Αποθ.2008= 250498000 ÷ 3970000 => ΚΤ Αποθ.2008=63,1 φορές/έτος

ΚΤ Αποθ.2009= 246183000 ÷ 4293000 => ΚΤ Αποθ.2009=57,3 φορές/έτος

ΚΤ Αποθ.2010= 247597000 ÷ 8127500 => ΚΤ Αποθ.2010=30,5 φορές/έτος

$$\text{Ζωή Αποθ.} = \frac{365}{\text{ΚΤ αποθ.}}$$

Ζωή Αποθ.2008 = 6 μέρες

Ζωή Αποθ.2009 = 7 μέρες

Ζωή Αποθ.2010 = 12 μέρες

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων

$$\text{ΚΤ Απαιτ.} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.ΟΑπαιτήσεων}}$$

ΚΤ Απαιτ.2008=325910000 ÷ 54043500 => ΚΤ Απαιτ.2008=6,03
φορές/έτος

ΚΤ Απαιτ.2009=302478000 ÷ 56705500 => ΚΤ Απαιτ.2009=5,33
φορές/έτος

ΚΤ Απαιτ.2010=271521000 ÷ 56224500 => ΚΤ Απαιτ.2010=4,83
φορές/έτος

$$\text{Ζωή Απαιτήσεων} = \frac{365}{\text{ΚΤ απαιτ.}}$$

Ζωή Απαιτ.2008= 61 μέρες

Ζωή Απαιτ.2009= 69 μέρες

Ζωή Απαιτ.2010= 76 μέρες

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Προμηθευτών

$$\text{ΚΤ Προμ.} = \frac{\text{Αγορές}}{\text{Μ.ΟΠρομηθευτών}}$$

ΚΤ Προμ.2008= 254357000 ÷ 22909000 => ΚΤ Προμ.2008=11,1
φορές/έτος

ΚΤ Προμ.2009= 247648000 ÷ 21493500 => ΚΤ Προμ.2009=11,5
φορές/έτος

ΚΤ Προμ.2010= 245170000 ÷ 24155000 => ΚΤ Προμ.2010=10,2
φορές/έτος

$$\text{Ζωή Προμ.} = \frac{365}{\text{Μ.ΟΠρομ.}}$$

Ζωή Προμ.2008= 33 μέρες

Ζωή Προμ.2009= 32 μέρες

Ζωή Προμ.2010= 36 μέρες

- Κατάσταση Ταμειακών Ροών

$$\mathbf{ΚΤΡ} = \pm TP(\Lambda\Delta) \pm TP(E\Delta) \pm TP(X\Delta)$$

$$ΚΤΡ_{2008} = 8354000 - 24240000 - 38960000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2008} = -54846000$$

$$ΚΤΡ_{2009} = 4885000 - 103752000 - 3444000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2009} = -102311000$$

$$ΚΤΡ_{2010} = -15991000 + 54591000 - 29023000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2010} = 9577000$$

- Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Ενεργητικού

$$\mathbf{ΚΤ Ενεργ.} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο Ενεργητικό}}$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2008 = 325910000 \div 962054000 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2008 = 0,34$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2009 = 302478000 \div 937273500 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2009 = 0,32$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2010 = 271521000 \div 893127500 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2010 = 0,30$$

- Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων

$$\mathbf{ΑΣΚ} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{ΜΟ Ενεργητικό}}$$

$$ΑΣΚ_{2008} = 22262000 \div 962054000 \Rightarrow ΑΣΚ_{2008} = 0,023 \text{ ή } 2,3\%$$

$$ΑΣΚ_{2009} = -27449000 \div 937273500 \Rightarrow ΑΣΚ_{2009} = -0,029 \text{ ή } -2,9\%$$

$$ΑΣΚ_{2010} = -49326000 \div 893127500 \Rightarrow ΑΣΚ_{2010} = -0,055 \text{ ή } -5,5\%$$

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων

$$\frac{\text{Καθ.Κέρδη}}{\text{Μ.Ο.ΙδίωνΚεφ.}}$$

$$\text{ΑΙΚ}_{2008} = 22262000 \div 504488500 \Rightarrow \text{ΑΙΚ}_{2008} = 0,044 \text{ ή } 4,4\%$$

$$\text{ΑΙΚ}_{2009} = -27449000 \div 486940500 \Rightarrow \text{ΑΙΚ}_{2009} = -0,056 \text{ ή } -5,6\%$$

$$\text{ΑΙΚ}_{2010} = -49326000 \div 471045000 \Rightarrow \text{ΑΙΚ}_{2010} = -0,105 \text{ ή } -10,5\%$$

- Αποδοτικότητα Πωλήσεων

$$\text{ΑΠ} = \frac{\text{ΚαθαράΚέρδη}}{\text{Πωλήσεις}}$$

$$\text{ΑΠ}_{2008} = 22262000 \div 325910000 \Rightarrow \text{ΑΠ}_{2008} = 0,07 \text{ ή } 7\%$$

$$\text{ΑΠ}_{2009} = -27449000 \div 302478000 \Rightarrow \text{ΑΠ}_{2009} = -0,09 \text{ ή } -9\%$$

$$\text{ΑΠ}_{2010} = -49326000 \div 271521000 \Rightarrow \text{ΑΠ}_{2010} = -0,18 \text{ ή } -18\%$$

- Δείκτης Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης

$$\text{ΔΧΜ} = \frac{\text{Μ.ΟΕνεργ.}}{\text{Μ.ΟΙδίωνΚεφαλαίων}}$$

$$\text{ΔΧΜ}_{2008} = 962054000 \div 504488500 \Rightarrow \text{ΔΧΜ}_{2008} = 1,90 \text{ φορές}$$

$$\text{ΔΧΜ}_{2009} = 937273000 \div 486940500 \Rightarrow \text{ΔΧΜ}_{2009} = 1,92 \text{ φορές}$$

$$\text{ΔΧΜ}_{2010} = 893127500 \div 471045000 \Rightarrow \text{ΔΧΜ}_{2010} = 1,89 \text{ φορές}$$

- Δείκτες Δομής Κεφαλαίων

$$\frac{\text{ΞέναΚεφάλαια}}{\text{ΣυνολικάΚεφάλαια}}$$

$$\Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2008} = 443723000 \div 946555000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2008} = 0,47$$

$$\Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2009} = 456943000 \div 927992000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2009} = 0,49$$

$$\Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2010} = 387222000 \div 858263000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\Sigma\text{K}_{2010} = 0,45$$

$$\frac{\text{ΞέναΚεφάλαια}}{\text{ΙδιαΚεφάλαια}}$$

$$\Xi\text{K}/\text{IK}_{2008} = 443723000 \div 502832000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\text{IK}_{2008} = 0,8$$

$$\Xi\text{K}/\text{IK}_{2009} = 456943000 \div 471049000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\text{IK}_{2009} = 0,97$$

$$\Xi\text{K}/\text{IK}_{2010} = 387222000 \div 471041000 \Rightarrow \Xi\text{K}/\text{IK}_{2010} = 0,82$$

Συνοπτική Παρουσίαση στοιχείων σε πίνακες

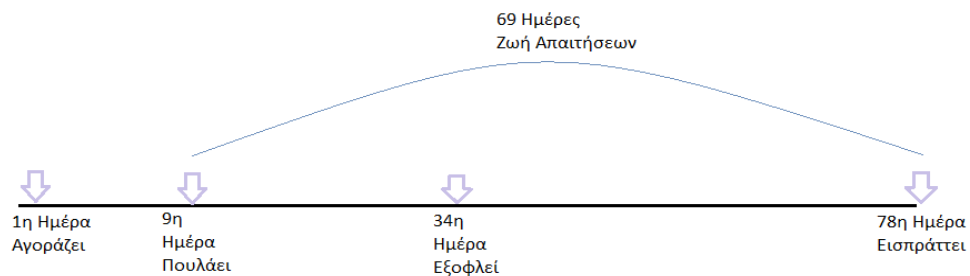
ΕΤΗ	ΕΡ	ΑΡ	ΤΡ
2008	2,41	2,41	1,45
2009	1,25	0,89	0,2
2010	1,3	0,95	0,31

ΕΤΗ	ΚΤ Αποθ.	ΚΤ Απαιτ.	ΚΤ Προμηθ.
2008	63,1	6,03	11,1
2009	57,3	5,33	11,5
2010	30,5	4,83	10,2

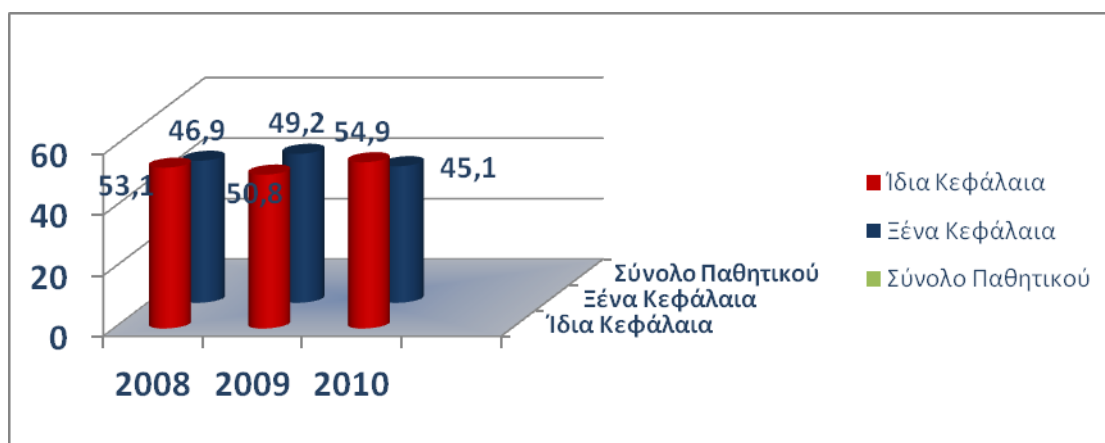
ΕΤΗ	ΚΤ Ενεργ.	Αποδ. Πωλήσεων	Αποδ. ΙΚ	Αποδ. ΣΚ
2008	0,34	7%	4,40%	2,30%
2009	0,32	-9%	-5,60%	-2,90%
2010	0,3	-18%	-10,50%	-5,50%

ΕΤΗ	ΔΧΜ	ΞΚ/ΣΚ	ΞΚ/ΙΚ
2008	1,9	47%	0,88
2009	1,92	49%	0,97
2010	1,89	45%	0,82

Λειτουργικός κύκλος (Μέσος όρος 2008-2009-2010)



Αναλογία Ιδίων Κεφαλαίων-Ξένων Κεφαλαίων στο σύνολο του Παθητικού



Κύκλος εργασιών



5.2.2 HELLENIC SEAWAYS

- Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας

$$EP = \frac{\text{Κυκλοφορά νΕ νεργητικό}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$EP_{2008} = 45936000 \div 37447000 \Rightarrow EP_{2008} = 1,22$$

$$EP_{2009} = 58750000 \div 63082000 \Rightarrow EP_{2009} = 0,93$$

$$EP_{2010} = 41113000 \div 90385000 \Rightarrow EP_{2010} = 0,45$$

- Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

$$AP = \frac{\text{Απαιτήσεις + Διαθέσιμα}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$AP_{2008} = 30024000 \div 37447000 \Rightarrow AP_{2008} = 0,8$$

$$AP_{2009} = 44772000 \div 63082000 \Rightarrow AP_{2009} = 0,7$$

$$AP_{2010} = 34072000 \div 90385000 \Rightarrow AP_{2010} = 0,37$$

- Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

$$TP = \frac{\text{Διαθέσιμα}}{\text{Βραχ.Υποχρώσεις}}$$

$$TP_{2008} = 13546000 \div 37447000 \Rightarrow TP_{2008} = 0,36$$

$$TP_{2009} = 239070000 \div 63082000 \Rightarrow TP_{2009} = 0,37$$

$$TP_{2010} = 2558000 \div 90385000 \Rightarrow TP_{2010} = 0,02$$

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων

$$\text{ΚΤ Αποθ.} = \frac{\text{ΚΠ}}{\text{Μ.ΟΑποθ.}}$$

ΚΤ Αποθ.2008= 181015000 ÷ 1397000 => ΚΤ Αποθ.2008=129,5 φορές/έτος

ΚΤ Αποθ.2009= 142519000 ÷ 1653500 => ΚΤ Αποθ.2009=86 φορές/έτος

ΚΤ Αποθ.2010= 149149000 ÷ 2087000 => ΚΤ Αποθ.2010=71,4 φορές/έτος

$$\text{Ζωή Αποθ.} = \frac{365}{\text{ΚΤ αποθ.}}$$

Ζωή Αποθ.2008 = 3 μέρες

Ζωή Αποθ.2009 = 4 μέρες

Ζωή Αποθ.2010 = 5 μέρες

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων

$$\text{ΚΤ Απαιτ.} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.ΟΑπαιτήσεων}}$$

ΚΤ Απαιτ.2008=221171000 ÷ 14693000 => ΚΤ Απαιτ.2008=15
φορές/έτος

ΚΤ Απαιτ.2009=178335000 ÷ 18671500 => ΚΤ Απαιτ.2009=9,55
φορές/έτος

ΚΤ Απαιτ.2010=153394000 ÷ 26189500 => ΚΤ Απαιτ.2010=5,85
φορές/έτος

$$\text{Ζωή Απαιτήσεων} = \frac{365}{\text{ΚΤ απαιτ.}}$$

Ζωή Απαιτ.2008= 24 μέρες

Ζωή Απαιτ.2009= 38 μέρες

Ζωή Απαιτ.2010= 62 μέρες

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Προμηθευτών

$$\text{ΚΤ Προμ.} = \frac{\text{Αγορές}}{\text{Μ.ΟΠρομηθευτών}}$$

ΚΤ Προμ.2008= 180295000 ÷ 25971000 => ΚΤ Προμ.2008=6,94
φορές/έτος

ΚΤ Προμ.2009= 145826000 ÷ 27255500 => ΚΤ Προμ.2009=5,35
φορές/έτος

ΚΤ Προμ.2010= 153323000 ÷ 39558000 => ΚΤ Προμ.2010=3,87
φορές/έτος

$$\text{Ζωή Προμ.} = \frac{365}{\text{Μ.ΟΠρομ.}}$$

Ζωή Προμ.2008= 53 μέρες

Ζωή Προμ.2009= 68 μέρες

Ζωή Προμ.2010= 94 μέρες

- Κατάσταση Ταμειακών Ροών

$$\mathbf{ΚΤΡ} = \pm ΤΡ(ΛΔ) \pm ΤΡ(ΕΔ) \pm ΤΡ(ΧΔ)$$

$$ΚΤΡ_{2008} = 17674000 + 38170000 - 191950000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2008} = 2296000$$

$$ΚΤΡ_{2009} = 30632000 - 20927000 + 655000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2009} = 10360000$$

$$ΚΤΡ_{2010} = 5282000 - 16968000 - 9663000 \Rightarrow ΚΤΡ_{2010} = -21349000$$

- Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Ενεργητικού

$$\mathbf{ΚΤ Ενεργ.} = \frac{\text{Πωλήσεις}}{\text{Μ.Ο Ενεργητικώ}}$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2008 = 221171000 \div 417198000 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2008 = 0,53$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2009 = 178335000 \div 419570500 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2009 = 0,42$$

$$ΚΤ Ενεργ. 2010 = 153394000 \div 419626500 \Rightarrow ΚΤ Ενεργ. 2010 = 0,36$$

- Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων

$$\mathbf{ΑΣΚ} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη}}{\text{ΜΟ Ενεργητικώ}}$$

$$ΑΣΚ_{2008} = 10718000 \div 417198000 \Rightarrow ΑΣΚ_{2008} = 0,02 \text{ ή } 2\%$$

$$ΑΣΚ_{2009} = 12687000 \div 419570500 \Rightarrow ΑΣΚ_{2009} = 0,03 \text{ ή } 3\%$$

$$ΑΣΚ_{2010} = -29066000 \div 419626500 \Rightarrow ΑΣΚ_{2010} = -0,06 \text{ ή } -6\%$$

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων

$$\frac{\text{Καθ.Κέρδη}}{\text{Μ.Ο.ΙδίωνΚεφ.}}$$

$$ΑΙΚ_{2008} = 10718000 \div 228119000 \Rightarrow ΑΙΚ_{2008} = 0,046 \text{ ή } 4,6\%$$

$$ΑΙΚ_{2009} = 12687000 \div 233306500 \Rightarrow ΑΙΚ_{2009} = 0,05 \text{ ή } 5\%$$

$$ΑΙΚ_{2010} = -29066000 \div 220705500 \Rightarrow ΑΙΚ_{2010} = -0,13 \text{ ή } -13\%$$

- Αποδοτικότητα Πωλήσεων

$$ΑΠ = \frac{\text{ΚαθαράΚέρδη}}{\text{Πωλήσεις}}$$

$$ΑΠ_{2008} = 10718000 \div 221171000 \Rightarrow ΑΠ_{2008} = 0,048 \text{ ή } 4,8\%$$

$$ΑΠ_{2009} = 12687000 \div 178335000 \Rightarrow ΑΠ_{2009} = 0,07 \text{ ή } 7\%$$

$$ΑΠ_{2010} = -29066000 \div 153394000 \Rightarrow ΑΠ_{2010} = -0,189 \text{ ή } -18,9\%$$

- Δείκτης Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης

$$\Delta ΧΜ = \frac{\text{Μ.ΟΕνεργ.}}{\text{Μ.ΟΙδίωνΚεφαλαίων}}$$

$$\Delta ΧΜ_{2008} = 417198000 \div 228119000 \Rightarrow \Delta ΧΜ_{2008} = 1,82 \text{ φορές}$$

$$\Delta\chi\mu_{2009} = 4\,195\,705\,000 \div 2\,333\,065\,000 \Rightarrow \Delta\chi\mu_{2009} = 1,79 \text{ φορές}$$

$$\Delta\chi\mu_{2010} = 4\,196\,165\,000 \div 2\,207\,055\,000 \Rightarrow \Delta\chi\mu_{2010} = 1,90 \text{ φορές}$$

- Δείκτες Δομής Κεφαλαίων

$$\frac{\text{ΞέναΚεφάλαια}}{\text{ΣυνολικάΚεφάλαια}}$$

$$\Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2008} = 1\,799\,040\,000 \div 4\,080\,340\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2008} = 0,44$$

$$\Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2009} = 1\,926\,240\,000 \div 4\,311\,070\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2009} = 0,44$$

$$\Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2010} = 2\,052\,180\,000 \div 4\,081\,460\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\Sigma\kappa_{2010} = 0,50$$

$$\frac{\text{ΞέναΚεφάλαια}}{\text{ΙδιαΚεφάλαια}}$$

$$\Xi\kappa/\text{IK}_{2008} = 1\,799\,040\,000 \div 2\,281\,300\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\text{IK}_{2008} = 0,78$$

$$\Xi\kappa/\text{IK}_{2009} = 1\,926\,240\,000 \div 2\,384\,830\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\text{IK}_{2009} = 0,80$$

$$\Xi\kappa/\text{IK}_{2010} = 2\,052\,180\,000 \div 2\,029\,280\,000 \Rightarrow \Xi\kappa/\text{IK}_{2010} = 1,01$$

Συνοπτική Παρουσίαση στοιχείων
σε πίνακες

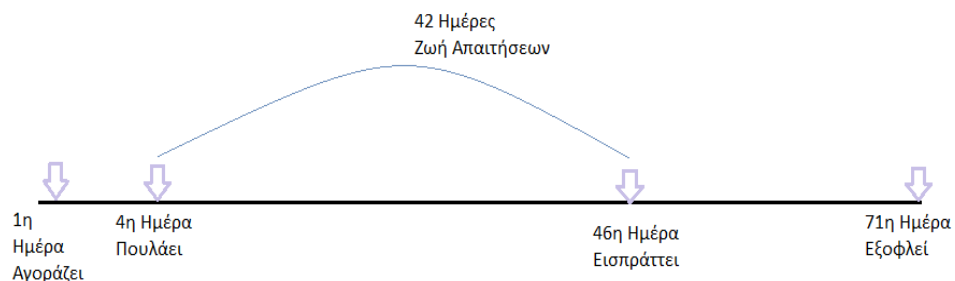
ΕΤΗ	ΕΡ	ΑΡ	ΤΡ
2008	1,22	0,8	0,36
2009	0,93	0,7	0,37
2010	0,45	0,37	0,02

ΕΤΗ	ΚΤ Αποθ.	ΚΤ Απαιτ.	ΚΤ Προμηθ.
2008	129,5	15	6,94
2009	86	9,55	5,35
2010	71,4	5,85	3,87

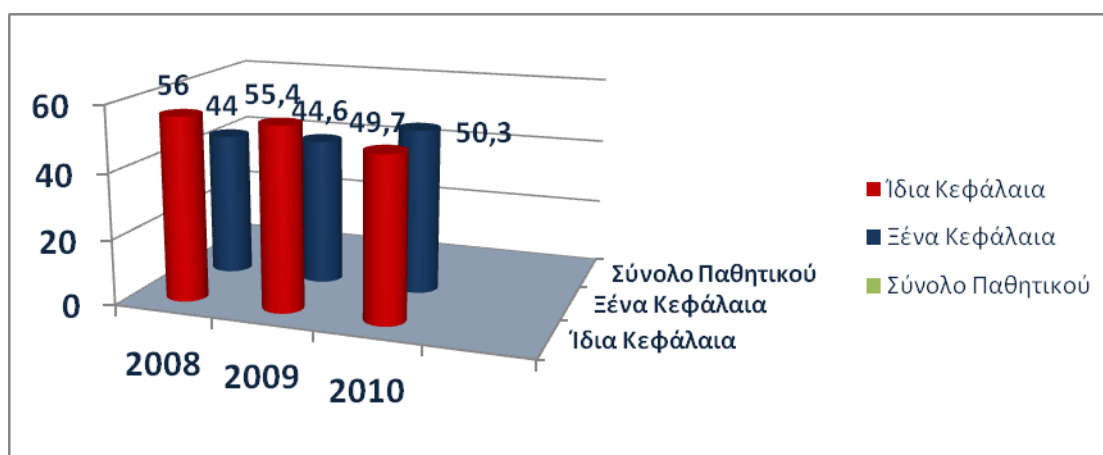
ΕΤΗ	ΚΤ Ενεργ.	Αποδ. Πωλήσεων	Αποδ. ΙΚ	Αποδ. ΣΚ
2008	0,53	4,80%	5%	2%
2009	0,42	7%	5%	3%
2010	0,36	-18,90%	-13%	-6%

ΕΤΗ	ΔΧΜ	ΞΚ/ΣΚ	ΞΚ/ΙΚ
2008	1,82	44%	0,78
2009	1,79	44%	0,8
2010	1,9	50%	1,01

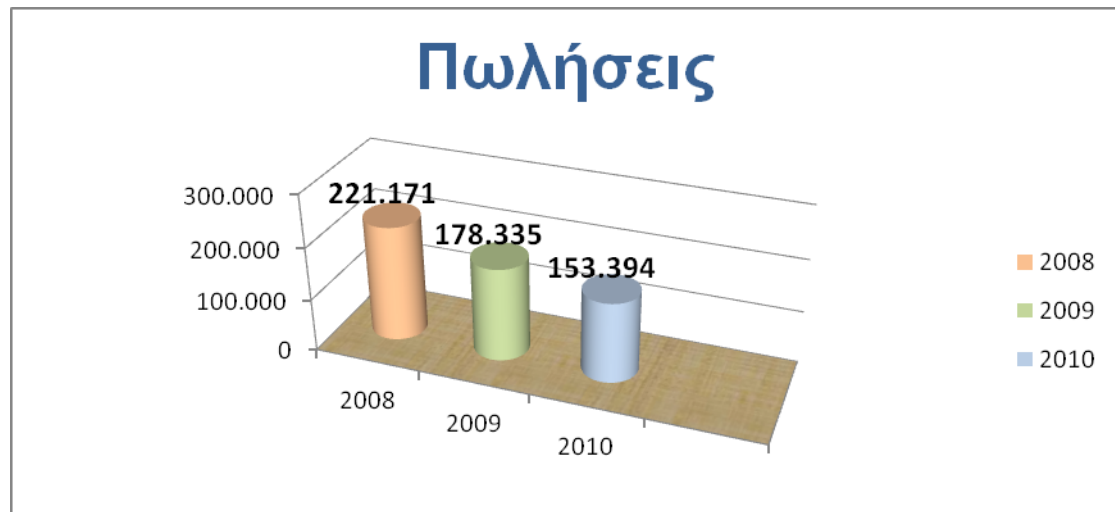
Λειτουργικός κύκλος (Μέσος όρος 2008-2009-2010)



Αναλογία Ιδίων Κεφαλαίων-Ξένων Κεφαλαίων στο σύνολο του Παθητικού



Κύκλος εργασιών



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Στην ανάλυση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι εταιρείες δραστηριοποιούνται σε έναν κλάδο με έντονη εποχικότητα στους επιβάτες και Ι.Χ. οχήματα, με υψηλότερη κίνηση τους μήνες Ιούλιο με Σεπτέμβριο και χαμηλότερη τους μήνες Νοέμβριο με Φεβρουάριο.

- Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας

Ο δείκτης Έμμεσης Ρευστότητας δείχνει την ικανότητα ικανοποίησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος της μονάδας είναι ο δείκτης, τόσο πιο επαρκής είναι η ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

Όσον αφορά την Attica Group, για το 2008, η τιμή του δείκτη είναι 2,41, ποσό το οποίο ξεπερνά το φυσιολογικό εύρος του(1-2) και δείχνει ότι η επιχείρηση ανταποκρίνεται στις καθημερινές υποχρεώσεις της σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό. Ωστόσο, οι τιμές του δείκτη για το 2009 και το 2010 είναι

1,25 και 1,3 αντίστοιχα, γεγονός που δείχνει πτωτική τάση. Αυτό οφείλεται στην αδυναμία των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού να εξοφλήσουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Αναφορικά με την Hellenic Seaways, η τιμή του δείκτη για το 2008 είναι 1,22, για το 2009 0,93 και για το 2010 0,45. Και εδώ παρατηρείται πτώση του δείκτη σε ποσοστό 77% από το 2008-2010 και διαπιστώνεται ότι και τα τρία έτη αδυνατεί να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

- Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

Ο δείκτης Άμεσης Ρευστότητας είναι παρόμοιος με τον δείκτη κυκλοφοριακής ρευστότητας. Η διαφορά τους είναι πως στον δείκτη AP υπολογίζουμε τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού που ρευστοποιούνται ευκολότερα. Αυτά είναι τα ταμειακά διαθέσιμα και οι διάφορες απαιτήσεις. Και σε αυτόν τον δείκτη θα πρέπει να έχουμε τιμές μεγαλύτερες της μονάδας για να θεωρείται ικανοποιητικός.

Για την Attica Group, το 2008, ο δείκτης αντιστοιχεί σε 2,13, αρκετά ικανοποιητικός αφού τα διαθέσιμα και οι απαιτήσεις της μπορούν να καλύψουν το σύνολο των πιστωτών της. Αντίθετα, το 2009 και το 2010, ο δείκτης είναι εμφανώς χαμηλότερος και οι τιμές του κυμαίνονται σε 0,89 και 0,95 αντίστοιχα. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να πληρώσει τα τρέχοντα στοιχεία του παθητικού της και πρέπει να εξεταστεί με προσοχή.

Ο ίδιος δείκτης στην Hellenic Seaways, και για τα τρία χρόνια που μελετήθηκαν εμφανίζεται ακόμα πιο χαμηλός, για το 2008 0,8, για το 2009 0,7 και για το 2010 0,37. Για τα δύο πρώτα χρόνια οι τιμές του βρίσκονται εντός του φυσιολογικού εύρους(0,7-1,2), αλλά οριακά στην κατώτατη τιμή, ενώ τον τρίτο χρόνο μειώνεται αισθητά.

- Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός προσδιορίζει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα διαθέσιμά της, προσδιορίζει δηλαδή την ικανότητα να εξοφλεί με μετρητά τις υποχρεώσεις

αυτές. Κι εδώ συνιστάται ο δείκτης αυτός να είναι μεγαλύτερος από την μονάδα. Αποτελεί το πλέον συντηρητικό μέτρο ρευστότητας.

Στην Attica Group, το 2008 ο δείκτης έχει τιμή 1,45 σε αντίθεση με το 2009 και το 2010 που οι τιμές αντιστοιχούν σε 0,2 και 0,31. Τα δύο αυτά έτη η εταιρεία έχει κακή ταμειακή πιστότητα αφού απέχει ορατά από την μονάδα.

Ομοίως, στην Hellenic Seaways, παρατηρείται τάση μείωσης του δείκτη αναλογικά με την πάροδο των χρόνων. Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές αγγίζουν τα 0,36, 0,37 και 0,02 για τα τρία έτη.

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Αποθεμάτων

Τα αποθέματα ετοιμών προϊόντων, πρώτων και βοηθητικών υλών πρέπει να διατηρούνται σε ένα ορθολογικό επίπεδο, έτσι ώστε να επιτρέπεται η ομαλή και η απρόσκοπτη εκτέλεση του προγράμματος παραγωγής και των παραγγελιών της επιχείρησης. Ο δείκτης αυτός μας δείχνει το βαθμό ρευστότητας των αποθεμάτων.

Οι τιμές του δείκτη για την Attica Group, το 2008 είναι 63,1 φορές/έτος, δηλαδή 6 ημέρες, το 2009 57,3 φορές/έτος, δηλαδή 7 ημέρες και το 2010 30,5 φορές/έτος, δηλαδή 12 ημέρες. Για την Hellenic Seaways, το 2008 ο δείκτης είναι 129,5 φορές/έτος, δηλαδή 3 ημέρες, το 2009 86 φορές/έτος, δηλαδή 4 ημέρες και το 2010 71,4 φορές/έτος, δηλαδή 5 ημέρες.

Διαπιστώνεται και στις δύο εταιρείες ότι η ταχύτητα διάθεσης των αποθεμάτων μειώνεται ελάχιστα, ωστόσο ο αριθμός των ημερών διατηρείται χαμηλός, παρά την μικρή αύξησή τους.

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων

Ο δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων είναι ένα άλλο κριτήριο που δείχνει τον ρυθμό με τον οποίο οι απαιτήσεις εισπράττονται, δηλαδή μετατρέπονται σε μετρητά.

Στην Attica Group, το 2008 ο δείκτης είναι 6,03 φορές/έτος, δηλαδή 61 ημέρες, το 2009 5,33 φορές/έτος, δηλαδή 69 ημέρες και το 2010 4,83 φορές/έτος, δηλαδή 76 ημέρες. Μέσα σε τρία χρόνια έχει μικρή αύξηση είσπραξης των απαιτήσεων της χωρίς αυτό να είναι αρνητικό, αφού ο αριθμός των ημερών εξακολουθεί να είναι σε χαμηλά επίπεδα.

Στην Hellenic Seaways, το 2008 η τιμή του δείκτη είναι 15 φορές/έτος, δηλαδή 24 ημέρες, για το 2009 9,55 φορές/έτος, δηλαδή 38 ημέρες και για το 2010 5,85 φορές/έτος, δηλαδή 62 ημέρες. Υπάρχει αύξηση είσπραξης των απαιτήσεων, που σημαίνει μεγαλύτερη πιθανότητα ζημιών από επισφαλείς πελάτες.

- Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Προμηθευτών

Ο δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας των Προμηθευτών αναφέρεται στη χρονική περίοδο από την αγορά επί πιστώσει των διαφόρων προϊόντων έως την εξόφληση των υποχρεώσεων. Δείχνει, δηλαδή, πόσες φορές πληρώνονται οι υποχρεώσεις έναντι των προμηθευτών.

Όσον αφορά την Attica Group, το 2008 ο δείκτης ανέρχεται στις 11,1 φορές/έτος, δηλαδή 33 ημέρες, το 2009 στις 11,5 φορές/έτος, δηλαδή 32 ημέρες και το 2010 στις 10,2 φορές/έτος, δηλαδή 36 ημέρες, τιμές αρκετά επωφελείς για τον Όμιλο, αφού εξοφλούν γρήγορα τις υποχρεώσεις τους.

Στην Hellenic Seaways, το 2008 ο δείκτης ΚΤ Προμηθ. σημειώνει μείωση, αφού το 2008 εκτιμάται στις 6,94 φορές/έτος, δηλαδή 53 ημέρες, το 2009 στις 5,35 φορές/έτος, δηλαδή 68 ημέρες και το 2010 στις 3,87 φορές/έτος, δηλαδή 94 ημέρες. Φαίνεται ότι σε αντίθεση με την Attica Group διατηρεί μεγαλύτερο χρονικό όριο πίστωσης που μπορεί να οφείλεται σε χαμηλή ρευστότητα του Ομίλου.

- Κατάσταση Ταμειακών Ροών

Η Κατάσταση Ταμειακών Ροών δείχνει την μεταβολή των διαθεσίμων στον Ισολογισμό.

Η Attica Group, το 2008 και το 2009 έχει αρνητικές καταστάσεις ταμειακών ροών, που σημαίνει μείωση του ταμείου στον Ισολογισμό. Το 2010, ενώ η κατάσταση ταμειακών ροών είναι θετική, πρέπει να σημειωθεί ότι η ταμειακή ροή από την λειτουργική δραστηριότητα είναι αρνητική, επομένως η εταιρεία έχει έλλειμμα το οποίο θα πρέπει να καλυφθεί από τις άλλες δύο δραστηριότητες(επενδυτική, χρηματοδοτική).

Η Hellenic Seaways, το 2008 και το 2009 έχει θετικές καταστάσεις ταμειακών ροών, συνεπώς θετική μεταβολή των διαθεσίμων, ενώ το 2010 η τιμή τους είναι -21349000.

- Κυκλοφοριακή Ταχύτητα Ενεργητικού

Η Κυκλοφοριακή Ταχύτητα του Ενεργητικού δείχνει τι επενδύσεις σε ενεργητικά στοιχεία απαιτούνται προκειμένου να παραχθούν οι πωλήσεις που δημιουργούν κέρδη για την επιχείρηση.

Ο δείκτης για την Attica Group παίρνει τις εξής τιμές: 0,34 για το 2008, 0,32 για το 2009 και 0,30 για το 2010. Αντίστοιχα, για την Hellenic Seaways παίρνει τις τιμές: 0,53 για το 2008, 0,42 για το 2009 και 0,36 για το 2010.

Παρά τη μείωση που παρατηρείται στις τιμές και των δύο εταιρειών και για τα τρία έτη και έχοντας υπόψη ότι οι πωλήσεις μειώνονται κάθε έτος(όπως φαίνεται και παρακάτω) γίνεται αντιληπτό ότι η Attica Group, καθώς και η Hellenic Seaways, δεν έχουν προβεί σε κάποια βελτίωση του ενεργητικού.

- Αποδοτικότητα Συνολικών Κεφαλαίων

Ο παραπάνω δείκτης είναι σημαντικός γιατί αποτελεί σημαντικό κριτήριο της αποδοτικότητας της επιχείρησης. Είναι γεγονός ότι καμία επιχείρηση δεν μπορεί να επιβιώσει για πολύ εάν δεν είναι σε θέση να καλύψει τα χρηματοοικονομικά έξοδα των δανειακών κεφαλαίων.

Τα ποσοστά για την Attica Group είναι για το 2008 2,3%, για το 2009 -2,9% και για το 2010 -5,5%. Αντίστοιχα, τα ποσοστά για την Hellenic Seaways είναι 2%, 3% και -6%.

Σύμφωνα με τα παραπάνω ποσοστά είναι προφανής η μείωση και για τις δύο εταιρείες και μπορεί να οφείλεται σε γενικά έξοδα, κακή διαχείριση και δύσκολες οικονομικές συνθήκες.

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων

Η Αποδοτικότητα των Ιδίων Κεφαλαίων είναι ένας ακόμη δείκτης κερδοφορίας και αφορά κυρίως τους μετόχους των εταιρειών.

Ο δείκτης της αποδοτικότητας Ι.Κ. για την Attica Group αντίστοιχα και για τα τρία έτη κυμαίνεται στα ποσοστά: 4,4%, -5,6% και -10,5%. Ομοίως, για την Hellenic Seaways: 4,6%, 5% και -13%.

Οι τιμές των δεικτών και για τις δύο εταιρείες οφείλονται στις ζημιές που παρουσιάζονται και δεν μπορούν να αξιοποιήσουν αποδοτικά τα κεφάλαιά τους.

- Αποδοτικότητα Πωλήσεων

Η Αποδοτικότητα των Πωλήσεων δείχνει την ικανότητα των πωλήσεων να παράγουν κέρδη.

Αρχικά, για την Attica Group ο δείκτης είναι για το 2008 7%, για το 2009 -9% και για το 2010 -18%. Για την Hellenic Seaways είναι για το 2008 4,8%, για το 2009 7% και για το 2010 -18,9%.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι εταιρείες έχουν ζημιές και γι' αυτό παρατηρούνται αρνητικά ποσοστά. Επιπλέον, η πτώση των πωλήσεων οφείλεται κυρίως στη μείωση του μεταφορικού έργου(μείωση 8% σε επιβάτες, 6% σε φορτηγά και ΙΧ και 12% λιγότερα δρομολόγια).

- Δείκτης Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης

Η Χρηματοοικονομική Μόχλευση ορίζεται ως η χρησιμοποίηση δανειακών κεφαλαίων με σκοπό την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων. Έτσι λοιπόν ο όρος συσχετίζει το ενεργητικό με το παθητικό τμήμα στον ισολογισμό.

Στην Attica Group το 2008 ο δείκτης είναι 1,90 φορές, το 2009 1,92 φορές και το 2010 1,89 φορές. Στην Hellenic Seaways το 2008 1,82 φορές, το 2009 1,79 φορές και το 2010 1,90 φορές.

Και στις δύο περιπτώσεις, ο Δ.Χ.Μ είναι μεγαλύτερος της μονάδας, δηλαδή τα ξένα κεφάλαια επιδρούν στα κέρδη των επιχειρήσεων και αυτό τις ωφελεί.

- Ξένα Κεφάλαια προς Συνολικά Κεφάλαια

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των ξένων κεφαλαίων που προσφέρθηκαν από τους πιστωτές για την χρηματοδότηση του ενεργητικού.

Τα ποσοστά της Attica Group για τα τρία έτη είναι: 47%, 49% και 45%. Όμοια, της Hellenic Seaways: 44%, 44% και 50%.

Έτσι, διαπιστώνεται και στις δύο εταιρείες ότι δεν κινδυνεύουν να μην καλύψουν τις υποχρεώσεις τους, αφού δεν ξεπερνούν τα συνήθη επιτρεπτά όρια.

- Ξένα Κεφάλαια προς Ίδια Κεφάλαια

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την αναλογία των Ξένων Κεφαλαίων προς των Ιδίων Κεφαλαίων. Σημαντικό κριτήριο είναι η εξής σχέση: $\Xi\text{K} = 2\text{IK}$.

Για την Attica Group παρατηρείται ότι το 2008 ο δείκτης είναι 0,8, για το 2009 0,97 και για το 2010 0,82. Για την Hellenic Seaways το 2008 ο δείκτης είναι 0,78, το 2009 0,80 και το 2010 1,01.

Τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικά, εφόσον ανταποκρίνονται στην προϋπόθεση του κριτηρίου που αναφέρθηκε παραπάνω. Πιο αναλυτικά, για την Attica Group και τα 3 έτη $\text{IK} > \Xi\text{K}$ χωρίς βέβαια σημαντική απόκλιση. Αυτό σημαίνει ότι πιθανόν η εταιρεία δεν ρισκάρει σε τυχόν επενδύσεις, επομένως δεν είναι τόσο υποχρεωμένη. Αντίστοιχα, παρατηρείται το ίδιο και στην

Hellenic Seaways. Ωστόσο, το 2010 διαπιστώνεται αύξηση των ΞΚ γεγονός που δείχνει ότι η εταιρεία χρειάστηκε να αυξήσει τις υποχρεώσεις της. Πετυχαίνει, όμως, τον στόχο της αφού το ποσοστό του δείκτη(50,3%) δεν ξεπερνά το 60%.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η οικονομική εικόνα των ακτοπλοϊκών εταιριών είναι ιδιαίτερα κακή καθώς παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες ζημιές της ιστορίας τους. Στρατηγικές ανανέωσης των στόλων δεν μπορούν να υπάρξουν στην παρούσα φάση. Ο αυξανόμενος άκριτος ανταγωνισμός περιόρισε σημαντικά τα έσοδα και επομένως τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών και αποτελούν απειλή για τη βιωσιμότητα των εταιριών και της αγοράς. Πιο αναγκαίες από ποτέ είναι οι συγχωνεύσεις και συνεργασίες στην εσωτερική αγορά οι οποίες θα επιτρέψουν τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας. Η μείωση των κρατήσεων υπέρ τρίτων στις τιμές των εισιτηρίων αποτελεί ένα θετικό βήμα προς την ορθότερη λειτουργία του κλάδου. Το κόστος των καυσίμων εξακολουθεί να αποτελεί τη μεγαλύτερη απειλή για τον κλάδο οδηγώντας σε αποδρομολόγηση πλοίων. Η δομή, οργάνωση και γενικότερη φιλοσοφία του συστήματος των άγονων γραμμών δεν έχει επιφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα με αρκετές γραμμές να μην καλύπτονται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- «Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων», Κ.Κάντζος
- <http://www.attica-group.com>
- <http://www.hellenicseaways.gr>
- <http://www.taxheaven.gr>
- <http://www.kathimerini.gr>
- <http://www.enet.gr>
- <http://www.yen.gr>
- <http://www.naftemporiki.gr>

- <http://pseas.gr>
- <http://www.superbrands.gr>
- <http://el.wikipedia.org>