

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕ ΘΕΜΑ  
ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :  
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ(ΑΕΓΕΑΝ AIRLINES)  
ΚΑΙ  
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ(OLYMPIC AIR)  
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΔΥΡΛΑ ΜΑΡΙΑ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΚΙΑΝΑΚΗΣ

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ..... Σελ 2 - 4**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... Σελ 5

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ .. Σελ 6

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ..... Σελ 6

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>..... Σελ 7**

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΑΕΓΕΑΝΑΙΡΛΙΝΕΣ..... .Σελ 8-10

1.2 ΜΕΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ..... .Σελ 10-12

1.3 ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΚΟΙΝΟΥ ΚΩΔΙΚΟΥ..... .Σελ 12-16

1.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ..... .Σελ 17-18

1.5 ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ..... .Σελ 19-21

1.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ..... .Σελ 21-22

1.7 ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ..... .Σελ 22-23

1.8 ΒΡΑΒΕΥΣΕΙΣ.....Σελ 23-24

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>..... Σελ 25**

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΚΑΙΡ..... Σελ 26-28

2.2 ΜΕΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ..... Σελ 29-30

2.3 ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ..... Σελ 30-32

2.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ..... Σελ 32-33

2.5 ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ ..... Σελ 34-38

2.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ..... Σελ 38-39

2.7 ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ .....	Σελ 39-40
2.8 ΒΡΑΒΕΥΣΕΙΣ .....	Σελ 41-42

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> .....** **Σελ 43**

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΕΓΕΑΝΑΙΡΛΙΝΕΣ**

3.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 44-45
3.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 45-46
3.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 46-47
3.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΙΣΗΣ/ ΣΥΝΟΛΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	Σελ 47-48
3.5 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ ) – ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	Σελ 48-50

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> .....** **Σελ 51**

**ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΚΑΙΡ**

4.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 52-53
4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 53-54
4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ .....	Σελ 54-55
4.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΙΣΗΣ/ ΣΥΝΟΛΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	Σελ 55-56
4.5 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ ) – ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ.....	Σελ 56-58

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ..... Σελ 59**

5.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΤΩΝ

ΔΥΟ ΕΤΑΙΡΙΩΝ..... Σελ 60-64

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ..... Σελ 65**

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Αντικείμενο της εργασίας αυτής είναι η ανάλυση και η σύγκριση των οικονομικών καταστάσεων δύο Αεροπορικών Εταιρειών (AEGEANAIRLINES ΚΑΙ OLYMPICAIR) για δύο (2) συνεχόμενες χρήσεις (έτη 2009-2010).

Με τον όρο ανάλυση οικονομικών καταστάσεων εννοούμε την αξιολόγηση και αξιοποίηση των δεδομένων του ισολογισμού, των αποτελεσμάτων χρήσης και του πίνακα μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων. Οι καταστάσεις αυτές αποτελούν σημαντική πηγή πληροφοριών οι οποίες μπορούν με την χρήση των αριθμοδεικτών να διευκολύνουν τους ενδιαφερόμενους στη λήψη και εφαρμογή σημαντικών αποφάσεων. Κάτι που υφίσταται στην περίπτωση των αεροπορικών εταιρειών είναι αναγκαία η διαρκής και συστηματική καταγραφή, παρατήρηση, ταξινόμηση και γενικά η ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων μιας οικονομικής μονάδας.

Επιπρόσθετα η ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων αποτελεί χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των υπευθύνων της επιχείρησης(στελεχών κλπ.). Στόχος είναι ο προγραμματισμός της μελλοντικής δράσης της επιχείρησης ώστε να εκτιμώνται και να αντιμετωπίζονται οι πιθανοί κίνδυνοι που την απειλούν. Ταυτοχρόνως πρέπει να αξιοποιούνται και οι τυχόν ευκαιρίες που πηγάζουν από το οικονομικό περιβάλλον. Στόχος της εργασίας αυτής είναι η θεωρητική και πρακτική προσέγγιση ώστε να βοηθηθεί κάθε ενδιαφερόμενος να κατανοήσει την έννοια της ανάλυσης των οικονομικών καταστάσεων μέσω των αριθμοδεικτών καθώς και τη χρησιμότητα αυτών.

## **ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ**

Η χρηματοοικονομική Ανάλυση αφορά την διερεύνηση , την ερμηνεία και την αξιολόγηση των στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων μίας επιχείρησης με σκοπό τον προσδιορισμό των δυνατών και αδύναμων στοιχείων της. Οι χρηματοοικονομικές ή λογιστικές καταστάσεις θεωρούνται ως σημαντική πηγή πληροφοριών αφού μπορούν να βοηθήσουν κάθε ενδιαφερόμενο (εσωτερικοί και εξωτερικοί χρήστες) να λάβει τις σωστές αποφάσεις οι οποίες αφορούν την αποτελεσματική κατανομή των οικονομικών πόρων, όπως την χρηματοδότηση, την χορήγηση πιστώσεων, την επιλογή των επενδύσεων, τις αμοιβές στελεχών και εργαζομένων και άλλα. Μέσα από τις οικονομικές καταστάσεις εκτιμάται ο κίνδυνος και η αποδοτικότητα της επιχείρησης.

## **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η ελληνική αεροπορία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και παρουσιάζει πολύ μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη .Πέραν της οικονομικής προσφοράς στην εγχώρια οικονομία προσφέρει και υπηρεσίες συνδέοντας τη χώρα μας με τις περισσότερες χώρες του κόσμου καθώς και τα νησιά του ελληνικού χώρου.

Ο κλάδος των αερομεταφορών έχει δείξει δυναμική πρόοδο τις τελευταίες δεκαετίες με συνεχείς βελτιώσεις του υπάρχοντος στόλου και υψηλές επενδύσεις για αγορές καινούριων αεροσκαφών

Η ελληνική αεροπορία διακινεί επιβάτες ,υλικά ,καύσιμα και εμπορεύματα .Αποτελεί έναν σημαντικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο παραγωγικό κλάδο προσφοράς υπηρεσιών μεταφορών στην ελληνική οικονομία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>



## **1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ AEGEAN AIRLINES (ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ)**

Η Aegean Airlines ιδρύθηκε το 1987 ως Aegean Aviation από τους επιχειρηματίες Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά. Στις 17/2/1992 η εταιρεία πήρε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α) την άδεια εκμετάλλευσης και ήταν έτσι η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία της χώρας. Όταν ο όμιλος Βασιλάκη (Autohellas, Technocar, VACAR) την απέκτησε το 1994 η Aegean ξεκίνησε πτήσεις VIP σε όλο τον κόσμο με ένα στόλο από ιδιοκτησία Learjet. Το Μάρτιο του 1999 ιδρύθηκε και επίσημα και επίσημα η Aegean Airlines και στις 28 Μαΐου του ίδιου έτους ξεκίνησε τις πρώτες πτήσεις της από την Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο, χρησιμοποιώντας δύο ιδιόκτητα αεροσκάφη jetAvroRJ 100 της βρετανικής BAe Systems. Τον Ιούνιο δρομολογήθηκαν και πτήσεις προς Ρόδο και Χανιά και τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, με την παραλαβή και του τρίτου jetAvroRJ 100, άρχισαν και δρομολόγια προς Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Κέρκυρα.

Το Δεκέμβριο του 1999 η Aegean εξαγοράζει την AirGreece αυξάνει το στόλο της κατά 3 ATR 72. Ταυτόχρονα ενσωματώνεται ένα επιπλέον AVRO στο στόλο της εταιρείας και λανσάρεται και την γραμμή προς Μυτιλήνη και το Μάιο του 2000 την γραμμή προς Σαντορίνη. Τον Ιούλιο του 2000 έφτασαν ακόμη δύο αεροσκάφη στην εταιρεία. Το Μάρτιο 2001 συγχωνεύτηκε με την άλλη μεγάλη ελληνική ιδιωτική αεροπορική εταιρεία Cronus Airlines και το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί η μεγαλύτερη ιδιωτική ελληνική αεροπορική εταιρεία. Η συμφωνία προβλέπει πως όλες οι πτήσεις των δύο εταιρειών θα έχουν πλέον και τους δύο κωδικούς (A3 και X5) και πως η Aegean θα δραστηριοποιηθεί περισσότερο στις εσωτερικές πτήσεις και η Cronus περισσότερο στις πτήσεις εξωτερικού και τις ναυλωμένες (τσάρτερ).



Το 2003 ήταν η πρώτη ελληνική εταιρεία που έφερε το ηλεκτρονικό εισιτήριο στην ελληνική αγορά με την δυνατότητα κράτησης θέσης μέσω της δικτυακής σελίδας της. Το 2005 η εταιρεία προχώρησε στη σύναψη συμφωνίας για την αγορά αεροσκαφών Airbus A320 και 321. Τα τρία πρώτα αεροσκάφη παραδόθηκαν το 2007 ενώ τα τελευταία παραδόθηκαν το 2009. Επίσης από το Νοέμβριο του 2005 η εταιρεία συνεργάζεται με την γερμανική Lufthansa και έτσι πολλές πτήσεις της A3 και της LH εκτελούνται με κοινούς κωδικούς.

Το Μάρτιο του 2009 υπέβαλε πρόταση για εξαγορά του πτητικού έργου της Ολυμπιακής, της τεχνικής βάσης, αλλά και της εταιρείας Πάνθεον ύψους 90, 20 και 60 εκατομμυρίων ευρώ αντίστοιχα η οποία όμως δεν έγινε δεκτή, με την Ολυμπιακή να καταλήγει στον όμιλο MIG. Αντιδρώντας στην εξαγορά αυτή, η οποία άλλαξε τις συνθήκες στην ελληνική αεροπορική αγορά, η Aegean ανακοίνωσε στις 26 Μαΐου του 2009 την υπογραφή συμφωνίας για την εισοδό της στην διεθνή αεροπορική συμμαχία StarAlliance. Οι διαδικασίες ένταξης ολοκληρώθηκαν στις 30 Ιουνίου 2010 και η Aegean είναι πλήρες μέλος της συμμαχίας.

Η Aegean είναι κοινωνικά ευαισθητοποιημένη και με υπευθυνότητα προσφέρει χρόνια τώρα στο κοινωνικό σύνολο, μέσα από μεγάλες περιβαλλοντικές, αθλητικές, πολιτισμικές χορηγίες, στηρίζει οικονομικά ιδρύματα κοινωνικού και φιλανθρωπικού χαρακτήρα. Παράδειγμα τέτοιας προσπάθειας είναι η ενσωμάτωση ενός καινούργιου προορισμού στην Aegean κατά το 2008, τα Παιδικά Χωριά SOS. Κάθε μέρα αρκετοί επιβάτες ανταποκρίνονται στο κάλεσμα της AEGEAN, επιλέγοντας να συνεισφέρουν 2 ευρώ σε κάθε συναλλαγή τους. Ακολούθως, η AEGEAN προσφέρει 2 ευρώ επιπλέον για κάθε συναλλαγή. Από τον Οκτώβριο 2008 έως τον Μάρτιο 2011 έχουν ανταποκριθεί 163.508 επιβάτες συνεισφέροντας το ποσό των 327.016 Ευρώ. Η Aegean διπλασιάζοντας αυτή την εισφορά ανέβασε το ποσό στα 654.032€. Με τη βοήθεια των επιβατών επιτεύχθηκαν δύο σπουδαίοι στόχοι: Ολοκληρώθηκε ο ξενώνας SOS ELIZA, που στεγάζει κακοποιημένα ή παραμελημένα παιδιά, ηλικίας από μηνών έως και 5 χρόνων – ένα γεγονός που γέμισε χαρά την Aegean και την ενθάρρυνε να συνεχίσει.

Επίσης χτίστηκε και ένα καινούριο σπίτι στο νέο Παιδικό Χωριό SOS Θράκης, που βρίσκεται στο Αρίστηνο της Αλεξανδρούπολης και σηματοδοτεί την

επέκταση του θεσμού στις τοπικές κοινωνίες που αντιμετωπίζουν έντονα κοινωνικά προβλήματα. Συγκεκριμένα, το νέο Χωριό SOS αποτελείται από: Σπίτια Οικογενειών SOS, δυναμικότητας 40 παιδιών καθώς και ένα Κέντρο Στήριξης Παιδιού και Οικογένειας, που προσφέρει δωρεάν ψυχολογική, λογοθεραπευτική, μαθησιακή ενίσχυση και δραστηριότητες δημιουργικής απασχόλησης για 50 παιδιά της περιοχής. Ένα Κέντρο Ημέρας για παιδιά με ειδικές ανάγκες, που μπορεί να εξυπηρετεί καθημερινά γύρω στους 30 μικρούς φίλους. Επίσης, η Aegean είναι χορηγός του Συνηγόρου του Παιδιού, κάνει εκστρατεία ενημέρωσης για το καρκίνο του μαστού και ήταν επίσημος χορηγός των SpecialOlympics 2011.

## **1.2 ΜΕΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**Οι κύριοι μέτοχοι της Αεροπορίας, Αιγαίου ΑΕ είναι:**

A) Όμιλος Εταιρειών Βασιλάκη

B) Όμιλος Λασκαρίδη

Γ) κκ Ν & Α Σιμιγδαλάς

Δ) Μινωικές Γραμμές ANE

Ε) Πειραιώς VentureCapital

ΣΤ) Όμιλος Δαυίδ

Ζ) Όμιλος Ιωάννου

Η) Όμιλος Κωνσταντακόπουλου



### Διοικητικό Συμβούλιο

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΙΔΙΟΤΗΤΑ	ΕΝΑΡΞΗ ΘΗΤΕΙΑΣ	ΛΗΞΗ ΘΗΤΕΙΑΣ
1. <b>Θεόδωρος Βασιλάκης</b>	Πρόεδρος, Εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
2. <b>Ευύχιος Βασιλάκης</b>	Αντιπρόεδρος, Εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
3. <b>Δημήτριος Γερογιάννης</b>	Διευθύνων Σύμβουλος, Εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
4. <b>Γεώργιος Βασιλάκης</b>	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
5. <b>Ιάκωβος Γεωργανάς</b>	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
6. <b>Αναστάσιος Δαυίδ</b>	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012

7. Χρήστος Ιωάννου	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
8. Αχιλλέας Κωνσταντακόπουλος	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
9. Παναγιώτης Λασκαρίδης	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
10. Αλέξανδρος Μακρίδης	Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
11. Βίκτωρ Πιζάντε	Ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012
12. Μάρκος Τσακτάνης	Μη εκτελεστικό μέλος	15/05/2009	30/06/2012

### **1.3Συνεργαζόμενες Εταιρείες Κοινού Κωδικού**

Είναι οι συμφωνίες κοινών κωδικών πτήσης, σύμφωνα με τις οποίες η μια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιεί τον ίδιο κωδικό πτήσης με την άλλη εταιρεία για συγκεκριμένο δρομολόγιο με σκοπό τον συντονισμό των πτήσεων ώστε να διαφημίσει και να πουλήσει την πτήση της άλλης εταιρείας σαν δική της. Με την συμφωνία αυτή η μια εταιρεία αγοράζει θέσεις στο αεροπλάνο της άλλης εταιρείας .



Η Aegean Airlines και η Lufthansa έχουν συνάψει εκτεταμένη συνεργασία, η οποία προσφέρει στους επιβάτες τους ενιαίους κωδικούς πτήσεων, άνεση στη μετακίνησή τους και πολλά πλεονεκτήματα, όπως:

- Πρόσβαση σε εκτενέστερο δίκτυο προορισμών παγκοσμίως
- Συντονισμένες ανταποκρίσεις μεταξύ των πτήσεών τους που συνδέουν μέσω Φρανκφούρτης και Μονάχου: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Χανιά και Ρόδο με Παρίσι, Βρυξέλλες, Άμστερνταμ, Βερολίνο, Ανόβερο και Αμβούργο.
- Άνετο και ξένοιαστο ταξίδι, καθώς το check-in επιβατών και αποσκευών γίνεται μόνο μία φορά, στο αεροδρόμιο αναχώρησης
- Πρόσβαση στις αίθουσες αναμονής (Business Lounges) των αεροδρομίων, για τους επιβάτες της Business Class
- Δυνατότητα συλλογής και εξαργύρωσης μιλίων στα προγράμματα τακτικών επιβατών και των δυο εταιριών. Τα μέλη της Lufthansa θα συγκεντρώνουν μίλια σε πτήσεις της Aegean και τα μέλη της Aegean σε πτήσεις της Lufthansa.



Η Aegean και η TAP Portugal, μέλος της Star Alliance, έχουν συνάψει εμπορική συνεργασία η οποία περιλαμβάνει την επιχειρησιακή τους δραστηριότητα στις γραμμές Αθήνα/Λισσαβώνα και Θεσσαλονίκη/Λισσαβώνα.

Από τις 26 Μαρτίου 2006, εκτελούνται πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους, που σημαίνει ότι οι πτήσεις και των δύο εταιριών μπορούν

να συνδυαστούν, ενώ οι κρατήσεις γίνονται μέσω παγκοσμίων συστημάτων κρατήσεων και εκδίδονται σε ένα εισιτήριο, είτε από την Aegean είτε από την TAP.

Μέσω της συνεργασίας αυτής, η οποία ενέκυψε από τη δυνατότητα ανταποκρίσεων ανάμεσα στα δίκτυα των δύο εταιριών, τόσο η TAP όσο και η Aegean αποκτούν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν κοινούς κωδικούς για πτήσεις μεταξύ επιλεγμένων Ευρωπαϊκών προορισμών και στις πόλεις της Λισσαβώνας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μέσω Ρώμης, Μονάχου και Φρανκφούρτης βελτιώνοντας έτσι τις παρεχόμενες προς το επιβατικό τους κοινό υπηρεσίες.



Η Aegean Airlines, η πιο δυναμικά αναπτυσσόμενη ελληνική αεροπορική εταιρία και η Brussels Airlines, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία του Βελγίου, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία δίνει την δυνατότητα στις δύο εταιρείες να εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους, προσφέροντας έτσι σημαντικά προνόμια στους επιβάτες τους. Η συνεργασία αυτή, η οποία έχει τεθεί σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2009, δίνει την δυνατότητα στην Aegean Airlines, να προσθέσει και τις Βρυξέλλες στο δίκτυο πτήσεων εξωτερικού, το οποίο αυξάνεται διαρκώς. Η Aegean Airlines θα προσφέρει θέσεις στην καθημερινή πτήση που πραγματοποιείται από την Brussels Airlines μεταξύ Αθήνας και Βρυξελλών. Παράλληλα, η Brussels Airlines θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Αθήνας, προς άλλους 3 ελληνικούς προορισμούς, την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο και τη Ρόδο.



Η Aegean, η μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρία και η bmi, θυγατρική της Lufthansa και μέλος της Star Alliance, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία δίνει τη δυνατότητα στις δύο εταιρείες να εκτελούν πτήσεις με κοινό κωδικό στο πλαίσιο των δικτύων τους, προσφέροντας έτσι σημαντικά προνόμια στους επιβάτες τους.

Η συνεργασία αυτή, δίνει τη δυνατότητα στην Aegean να προσφέρει 5 νέες συνδέσεις μέσω Λονδίνου στο δίκτυο πτήσεων εξωτερικού. Η Aegean θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Heathrow προς Μάντσεστερ, Εδιμβούργο, Μπέλφαστ, Άμπερντην καθώς και προς την πρωτεύουσα της Ιρλανδίας, το Δουβλίνο. Παράλληλα, η bmi θα προσφέρει στο επιβατικό της κοινό πτήσεις μέσω Αθήνας, προς άλλους 4 ελληνικούς προορισμούς, την Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά και τη Ρόδο. Όλες οι πτήσεις θα φέρουν τον κωδικό και των δύο εταιριών ('A3' and 'BD').



Οι εταιρείες-μέλη της Star Alliance, United και Aegean Airlines υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία τους δίνει τη δυνατότητα να συνδέσουν με πτήσεις κοινού κωδικού την Νέα Υόρκη (Newark Liberty International Airport) με την Αθήνα, καθώς και επιλεγμένες πτήσεις της Aegean στην Ελλάδα και σε άλλους ευρωπαϊκούς προορισμούς.

Βάσει της συνεργασίας η United, από τις 23 Αυγούστου 2010 θα βάλει τον κωδικό της (CO) σε επιλεγμένες πτήσεις της Aegean μεταξύ Αθήνας και έξι δημοφιλών ταξιδιωτικών ελληνικών προορισμών (Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο,

Ρόδος, Μύκονος, Σαντορίνη και Χανιά) καθώς επίσης και στις πτήσεις της Aegean μεταξύ Αθήνας-Λάρνακας.



Η Aegean και η US Airways, υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας, η οποία προσφέρει στους επιβάτες τους περισσότερες δυνατότητες ταξιδιωτικών επιλογών μεταξύ Ελλάδος και ΗΠΑ. Οι επιβάτες της US Airways έχουν πρόσβαση στην Αθήνα, την πολιτική και πολιτιστική πρωτεύουσα της Ελλάδος, όπως επίσης και στη Θεσσαλονίκη μέσω των πτήσεων που πραγματοποιεί η Aegean Airlines από το Heathrow του Λονδίνου, του Μονάχου και της Ρώμης. Οι επιβάτες έχουν επίσης την ευκαιρία να επισκεφθούν τα δημοφιλή Ελληνικά νησιά Κρήτη, Μύκονο, Σαντορίνη, Κω και Ρόδο, όπως επίσης και την Λάρνακα στην Κύπρο με την Aegean Airlines μέσω Αθηνών. Οι επιβάτες της AEGEAN έχουν τη δυνατότητα να πετάξουν χωρίς ενδιάμεσο σταθμό στην Φιλαδέλφεια μέσω της εποχικής πτήσης της US Airways στην Αθήνα. Μπορούν επίσης να εκμεταλλευθούν τις πολυάριθμες ευκαιρίες ανταπόκρισης προς τα αεροδρόμια της Φιλαδέλφειας και Charlotte, N.C. από το Charles De Gaulle στο Παρίσι, την Μαδρίτη, την Φραγκφούρτη, τη Ρώμη, το Heathrow του Λονδίνου, το Μόναχο και τις Βρυξέλλες.





#### **1.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

Οι αεροπορικές εταιρείες διεθνώς για να αντιμετωπίσουν τον οξυμένο ανταγωνισμό του κλάδου, ιδιαίτερα μετά την φιλελευθεροποίησή του, οδηγήθηκαν στη δημιουργία αεροπορικών συμμαχιών (Airline Alliances). Οι συμμαχίες αυτές αφορούν συμφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων αεροπορικών εταιριών για συνεργασία στο άμεσο μέλλον σε ουσιαστικό επίπεδο. Μέχρι σήμερα έχουν καταγραφεί παγκοσμίως τέσσερα μεγάλα αεροπορικά δίκτυα μεταξύ εταιρειών:

**A) Το δίκτυο star alliance**, που ιδρύθηκε το 1997 και αριθμεί 425 εκ. επιβάτες, 360.000 υπάλληλους, περισσότερες από 15.500 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 842 αεροδρόμια σε 152 χώρες και διαθέτοντας 2.800 αεροσκάφη. .

**Β) Το δίκτυο one world**, που ιδρύθηκε το 1999 και αριθμεί 243 εκ. επιβάτες, 250.000 υπάλληλους, περισσότερες από 8.000 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 599 αεροδρόμια σε 134 χώρες και διαθέτοντας 1982 αεροσκάφη.

**Γ) Το δίκτυο Sky Team**, που ιδρύθηκε το 2000 και αριθμεί 373 εκ. επιβάτες, 287.000 υπάλληλους, περισσότερες από 14.000 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 728 αεροδρόμια σε 134 χώρες και διαθέτοντας 2018 αεροσκάφη και επιπλέον 1190 από συνεργαζόμενες εταιρίες.

**Δ) Το δίκτυο Qualiflyer(1997-2002)**, το οποίο κατέγραψε αντίστοιχα μεγέθη με τα παραπάνω δίκτυα κατά τη διάρκεια της ζωής του.

Συγκριτικός πίνακας ανταγωνιστικών εταιρειών

ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ
OlympicAir	Έντονος	26 κοινά δρομολόγια (19%)
EasyJet	Μικρός	20 κοινά δρομολόγια (15%)
Cyprus Airways	Μικρός	13 κοινά δρομολόγια (10%)
Air Berlin	Μικρός	12 κοινά δρομολόγια (9%)  26 κοινοί προορισμοί (19%)
Austrian Airlines	Μικρός	23 κοινοί προορισμοί (17%)

## **1.5ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ AEGEAN**

### **Στόλος**

Η AEGEAN έχοντας ως βασική προτεραιότητα την ασφάλειά του πελάτη, έχει επενδύσει σε υπερσύγχρονα, ολοκαίνουρια αεροσκάφη, συστήματα ελέγχου, τεχνική υποστήριξη καθώς και σε συστηματική εκπαίδευση του προσωπικού της.

Η διεξοδική συντήρηση του στόλου γίνεται σε καθημερινό επίπεδο στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου από το τεχνικό τμήμα, το οποίο αποτελείται από μηχανικούς, αεροναυπηγούς και μηχανολόγους. Κάθε αεροπλάνο του στόλου της έχει εξοπλιστεί με όλα τα προηγμένα συστήματα ασφαλείας, όπως το ACAS II (Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης στον Αέρα), το EGPWS (Ενισχυμένο Σύστημα Προειδοποίησης Προσεγγίζοντος Εδάφους) και το DFCS (Ψηφιακό Σύστημα Πλοήγησης). Η AEGEAN έχει παραγγείλει συνολικά 27 αεροσκάφη AIRBUS A320/321. Η εταιρεία έχει ήδη παραλάβει 26 AIRBUS A320/321. Τέσσερα από τα συνολικά 27 αεροσκάφη που ήδη έχουν παραγγελθεί είναι A321, χωρητικότητας 195 θέσεων, δίνοντας την δυνατότητα στην εταιρεία να καλύψει την ευρύτερη γκάμα αποστάσεων και προορισμών από το 2008.

Ήδη από το 2008 η AEGEAN έχει το νεαρότερο στόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η συνολική αξία της επένδυσης στην επόμενη τριετία για τα πρώτα 19 αεροσκάφη ξεπερνά τα 800 εκατομμύρια δολάρια. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου είναι 3,8 έτη ( Απρίλιος 2011 ).

Τύπος Αεροσκάφους	Ενεργά	Υπό παραγγελία	Αποθηκευμένα	Εκτός στόλου	Μέση Ηλικία
Airbus A319	3	0	0	0	7,3
Airbus A320	21	5	0	0	2,7
Airbus 321	4	0	0	0	2,5
Boombardier LearJet 60	1	0	0	0	-



## Τεχνική βάση

Τον Ιανουάριο του 2009 εγκαινιάστηκε η νέα τεχνική βάση-υπόστεγο της Aegean. Η κατασκευή του φιλόδοξου αυτού έργου, έκτασης 4.800 τμ. και χωρητικότητας δύο Airbus A-321 (τα μεγαλύτερα που διαθέτει σήμερα η εταιρεία στο στόλο της) διήρκεσε ένα χρόνο.

Κύριο μέλημα της Aegean είναι η ασφάλεια των επιβατών. Γι' αυτό, η νέα βάση είναι κατασκευασμένη έτσι ώστε να διευκολύνει σημαντικά τις εργασίες και τους γενικούς ελέγχους που διενεργούν καθημερινά οι μηχανικοί στα αεροσκάφη του στόλου της – ένα έργο απαιτητικό και δύσκολο.

Για το λόγο αυτό, η νέα βάση έχει σαφώς κατανομημένους χώρους εργασιών (αποθήκευσης εργαλείων, εργαστηρίων, γραφείων διοίκησης, τεχνικής ηλεκτρονικής βιβλιοθήκης, χρήσης Η/Υ) αλλά και χώρους ανάπαυσης για τους εργαζόμενους.

Επιπλέον, το υπόστεγο διαθέτει τελευταίου τύπου αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης, ικανό να ανιχνεύσει και να αντιμετωπίσει έγκαιρα πιθανή εστία φωτιάς. Ταυτόχρονα, στα υπό συντήρηση αεροσκάφη εφαρμόζεται το σύστημα COMBI, το οποίο τροφοδοτεί με ηλεκτρική ενέργεια, πεπιεσμένο αέρα και νερό σε περίπτωση ανάφλεξης ή πυρκαγιάς. Σε περίπτωση διακοπής της ηλεκτροδότησης, ενεργοποιείται η εφεδρική γεννήτρια, (Electrical Emergency Generator).

Από τον Σεπτέμβριο 2008, η Aegean έχει πιστοποιηθεί κατά ISO 14001:2004 για το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης, την Εξυπηρέτηση Επιβατών, την Εξυπηρέτηση Αεροσκαφών, καθώς και για τον Έλεγχο Απορριμμάτων. Έτσι, η νέα τεχνική βάση, εκτός από λειτουργική, αποτελεί πρότυπο σε θέματα ανακύκλωσης και περιβαλλοντικής διαχείρισης. Συγκεκριμένα, στο υπόστεγο λειτουργεί ένα ειδικό σύστημα συγκέντρωσης αποβλήτων σε ειδικά βυτία, ώστε να μη ρυπαίνεται ο υδροφόρος ορίζοντας.

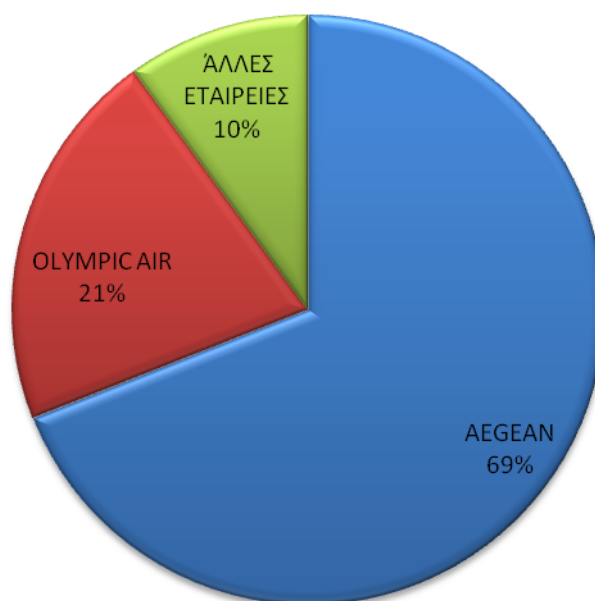
Για την Aegean η προστασία του περιβάλλοντος είναι στόχος τόσο σημαντικός όσο και η συνεχής βελτίωση της εταιρείας. Η νέα τεχνική βάση είναι λειτουργική, ενώ παράλληλα προστατεύει τη φύση.



## **1.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ -ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ**

Η Aegean μεταφέρει αεροπορικώς ανθρώπους ,εμπορεύματα και υλικά. Συνδέει την Ελλάδα με άλλες χώρες ,κοινωνίες και αγορές .Ενισχύει το εμπόριο και τον τουρισμό. Δημιουργεί ευκαιρίες για επιχειρήσεις και απασχόληση. Προωθεί την επικοινωνία και τον πολιτισμό. Χωρίς αμφιβολία μέσω όλων αυτών έχει μια οικονομική και κοινωνική ευεργετική επίδραση.

## Πωλήσεις



### 1.7 ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΑΕΓΕΑΝ ΑΙΡΛΙΝΕΣ

Η Aegean έχει 15 προορισμούς εσωτερικού 2 διεθνείς και 28 ευρωπαϊκούς.

#### Διεθνείς

**Αμερική Νέα Υόρκη**

**Ασία Τελ Αβίβ**

#### Ευρωπαϊκοί

**Βρυξέλλες, Παρίσι, Στρασβούργο, Αμβούργο, Ανόβερο, Βερολίνο, Μόναχο, Ντίσελντορφ, Στουτγάρδη, Φρανκφούρτη, Λονδίνο, Βαρκελώνη, Μαδρίτη, Βενετία, Μιλάνο, Ρώμη, Λάρνακα, Άμστερνταμ, Λισσαβώνα, Πόρτο, Μόσχα, Κων/νούπολη**

#### Εσωτερικό

**Αθήνα, Αλεξανδρούπολη, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κως, Μύκονος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σάμος, Σαντορίνη, Σητεία, Χανιά, Χίος**

### **Ιστορικοί Προορισμοί**

Λονδίνο, Παρίσι, Σκόπια

Η εταιρεία επίσης εκτελεί και ναυλωμένες πτήσεις (charter) με τέσσερα αεροσκάφη για touroperator των χωρών Αυστρία, Γαλλία, Γερμανία, Ελβετία, Ισραήλ, Ιταλία, Πολωνία.



### **1.8 ΒΡΑΒΕΥΣΕΙΣ**

Η AEGEAN βραβεύτηκε από τα SKYTRAX 2011 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη όπως επίσης και το 2009. Η Aegean είναι η χρυσή νικήτρια του “Airline of the year 2008/9” του ERA και λαμβάνει το χρυσό βραβείο για δεύτερη φορά. Το 2007 βραβεύτηκε από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το

2006, καθώς και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.

Το 2006 οδηγήθηκε στην Απόκτηση πιστοποίησης IOSA και τον ίδιο χρόνο έγινε βράβευση για την Επιτυχή ολοκλήρωση της επιθεώρησης που έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος IOSA (Επιχειρησιακός Έλεγχος Ασφάλειας της IATA) που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2005. Επίσης το 2006 πήρε το Χρυσό βραβείο από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών. Η Aegean Airlines τιμήθηκε με το χρυσό βραβείο για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών μέσα στο 2005 και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά. 4ο βραβείο από τον ERA. Απονέμεται και πάλι στην Aegean το ασημένιο βραβείο της Αεροπορικής Εταιρείας 2006/7.

Το 2005 πήρε τρία βραβεία από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών:

1. Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης

2. Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά

3. Ως η συνολικά ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο ΔΑΑ, για το 2004.

Τον ίδιο χρόνο έγινε βράβευση για τρίτη φορά από τον ERA, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά 2005/6. Το 2004 πήρε Χρυσό μετάλλιο από τον ERA, ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το έτος 2004/2005. Από τον 10/2002 μέχρι τον 6/2003 πραγματοποιήθηκε η διαδικασία πιστοποίησης όλου του επιχειρησιακού τομέα της Aegean, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS1 (με την υποστήριξη της Lufthansa Consulting) και εκπαίδευση του πτητικού προσωπικού σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS στο εκπαιδευτικό κέντρο της Lufthansa. Το 2000 ακολουθούν η Διάκριση από τη British Aerospace και η Βράβευση από τον ERA (European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, με το χάλκινο μετάλλιο για τη χρονιά 2000/1. Τέλος, το 1999 πήρε τη Διάκριση από το Διεθνή Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων και την ΥΠΑ, ως άριστα οργανωμένη επιχείρηση η οποία έχει επιτύχει πολύ υψηλά standards ασφάλειας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>



## 2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ OLYMPICAIR

Η ιστορία των αερομεταφορών στην Ελλάδα ξεκινά το 1930 όταν ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική κρατική αεροπορική εταιρία, η "Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία ΙΚΑΡΟΣ". Η εταιρεία χρεοκόπησε και λίγο αργότερα ιδρύθηκε η Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναέριων Συγκοινωνιών). Παράλληλα, το 1935 ιδρύθηκε η πρώτη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία, η Τ.Α.Ε. (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις). Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ιδρύθηκε, το 1947 η ΕΛΛ.Α.Σ. (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία) και η Α.Μ.Ε. (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος), ενώ συνέχισε την πορεία της και η Τ.Α.Ε.. Εξαιτίας της κακής πορείας που σημείωναν όλες αυτές οι αεροπορικές εταιρείες, το 1951 αποφασίζεται η συγχώνευσή τους σε μία: την Εθνική Ανώνυμη Εταιρεία Τ.Α.Ε.. Όμως από το 1951 και έπειτα, αρχίζουν τα δύσκολα χρόνια για τον νέο κρατικό αερομεταφορέα. Η επιβατική κίνηση πέφτει και το 1955 αποφασίζεται η εκκαθάρισή της, με σκοπό την πώλησή της... Κανείς όμως δεν την θέλει και έτσι κατοχυρώνεται υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Στα τέλη Ιουλίου 1956 υπογράφεται νέα συμφωνία του Ελληνικού Κράτους με τον Αριστοτέλη Ωνάση, που περιλαμβάνει και την αποκλειστική εκμετάλλευση των αεροπορικών συγκοινωνιών της χώρας. 6 Απριλίου 1957 η Ολυμπιακή Αεροπορία (Ο.Α) (Αγγλ. Olympic Airways) της οποίας το πρώτο και πρωινό δρομολόγιο στην ιστορία της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν το Αθήνα - Θεσσαλονίκη με ελικοφόρο DC-3 που πέταξε ο κυβερνήτης Παύλος Ιωαννίδης. Η νεοσύστατη εταιρεία αποτελείται 15 ελικοφόρα (δεκατέσσερα DC-3 και ένα DC-4) και προσωπικό 835 υπαλλήλων.. Την ίδια

χρονιά λειτουργεί και η πρώτη αερογραμμή εκτός ελληνικής επικράτειας: Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο .

Ενώ η εταιρία αναπτύσσετε ταχύτατα το 1965 λήγει η τετραετής συλλογική σύμβαση εργασίας του Ωνάση με την ΟΣΠΑ ,επιχειρείται να υπογραφεί εκ νέου σύμβαση με διαφορετικούς όρους και σύγχρονες συνθήκες εργασίας στοιχεία τα οποία θα προκαλέσουν αντιδράσεις που θα φέρουν σε σφοδρές συγκρούσεις εργαζόμενους με εργοδότες και θα κηρυχθεί η λεγόμενη *πανολυμπιακή απεργία*. Τελικά η λύση βρέθηκε, ικανοποιήθηκαν τα αιτήματα των εργαζομένων και η Ολυμπιακή βρίσκεται και πάλι σε σταδιακή ανοδική πορεία.

Την δεκαετία του 1970 η Ο.Α επεκτάθηκε και σε μικρά ελληνικά νησιά καθώς και σε νέους εξωτερικούς προορισμούς. Στις 22 Ιανουαρίου του 1973 ένα συνταρακτικό συμβάν θα αλλάξει την πορεία της Ο.Α..Ο θάνατος του Αλέξανδρου Ωνάση ,γιού του Αριστοτέλη Ωνάση, σε αεροπορικό δυστύχημα συνταράζει την Ελλάδα, και είναι η αρχή του τέλους για την Ο.Α.. Λίγους μήνες αργότερα, ο Ωνάσης πουλά την Ο.Α. στο Ελληνικό Δημόσιο και, το 1975, πεθαίνει.

Την δεκαετία του 1990, υπό τη διοίκηση του Λουκά Γραμματικού, ο κλάδος έχει ήδη κερδίσει τις Κυριακές, τις αργίες και τα νυχτερινά, όμως την 4η Οκτωβρίου έξω από το χώρο της Olympic Catering συμβαίνουν αιματηρά επεισόδια μεταξύ ΜΑΤ - απεργών και απολυθέντων υπαλλήλων. Το 1995 λειτουργεί και η πρώτη θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής, οι Μακεδονικές Αερογραμμές, των οποίων οι πτήσεις είναι ναυλωμένες (charter), ενώ είναι γεγονός η σύνδεση μεταξύ Αθήνας και Ικαρίας.

Από το 2000 η οικονομία της επιχείρησης βρισκόταν σε σταδιακή πτώχευση οδεύοντας προς το κλείσιμο. Πριν κλείσει το αεροδρόμιο του Ελληνικού στις 28 Μαρτίου το 2001, ένα αεροδρόμιο που έγραψε ιστορία, θα αναχωρήσει και η τελευταία πτήση με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Το Δεκέμβριο του 2004, η Ελληνική Κυβέρνηση ανακοίνωσε την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την πώληση των Ο.Α σε ιδιώτη, ο οποίος κατέληξε άγονος .Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ερευνήσε τις καταγγελίες αεροπορικών εταιρειών,

μεταξύ των οποίων και της Αεροπορίας Αιγαίου (Aegean Airlines), σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που δόθηκαν παράνομα στην Ο.Α. το χρονικό διάστημα 1994-2004. Η απόφαση ήταν καταδικαστική, και αναγκάζει το ελληνικό κράτος να αναζητήσει από την Ο.Α. 111 εκατ. ευρώ μέσα στους επόμενους μήνες. Για να το πετύχει όμως αυτό, θα πρέπει να κηρύξει πτώχευση και να πουλήσει όλα της τα περιουσιακά στοιχεία.

Ενόψει αυτών των προβλημάτων, το Υπουργείο Μεταφορών ανακοίνωσε το Σεπτέμβριο του 2008 ένα σχέδιο για τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας, που θα εξαγοράσει το όνομα και το σήμα των Ο.Α. αλλά δεν θα έχει καμία απολύτως σχέση μαζί της. Το σχέδιο αυτό έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προβλέπει συρρίκνωση του πτητικού έργου της εταιρίας στο 65% του σημερινού και ιδιωτικοποίηση της νέας εταιρίας.

Η εταιρεία χωρίσθηκε σε τρία επιμέρους τμήματα (πτητικό έργο, επίγεια εξυπηρέτηση και τεχνική βάση) και προκηρύχθηκε διαγωνισμός για το κάθε τμήμα. Ο διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος και η κυβέρνηση έκανε έκκληση σε Έλληνες επιχειρηματίες. Η πρώτη που ανταποκρίθηκε σε αυτή την έκκληση ήταν η MIG του Ανδρέα Βγενόπουλου. Τελικά, τον Μάρτιο του 2009 η εταιρεία περνά υπό τον έλεγχο της MIG. Η οριστική συμφωνία για την εξαγορά της Ο.Α. από την MIG υπογράφηκε την Δευτέρα 23 Μαρτίου 2009, ενώ κανονίστηκε να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο της Ολυμπιακής την 1η Οκτωβρίου 2009. Το όνομα της εταιρείας θα αλλάξει την ίδια μέρα σε *Olympic Air*.

Στις 22 Φεβρουαρίου 2010, η Ολυμπιακή και ο κύριος ανταγωνιστής της, Aegean Airlines, ανακοίνωσαν ότι έχουν καταλήξει σε συμφωνία για συγχώνευση, με σταδιακή κατάργηση του brand της Aegean. Μετά από μια έρευνα σε βάθος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαγωνισμούς, που ανακοινώθηκε στις 26 Ιανουαρίου 2011η συγχώνευση έχει αποκλειστεί επικαλούμενη την ανησυχία για ανταγωνισμό καθώς μια τέτοια συνεργασία θα δημιουργούσε μονοπώλιο στην αγορά .

## **2.2 ΜΕΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

### **Μέτοχοι**

Οι **Ολυμπιακές Αερογραμμές (Ο.Α.)** (Αγγλ. **Olympic Airlines**) ήταν ο κρατικός αερομεταφορέας της Ελλάδας. Το Μάρτιο του 2009 το ελληνικό δημόσιο συμφώνησε στη μεταβίβασή της στον ιδιωτικό όμιλο MIG (Marfin Investment Group), πρόεδρος του οποίου είναι ο Ανδρέας Βγενόπουλος. Η νέα εταιρεία η Marfin Investment Group, είναι ο μοναδικός μέτοχος της Olympic Air από την 1η Οκτωβρίου 2009, οπότε και έπαψε το πτητικό έργο των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

### **Διοικητικό Συμβούλιο**

Με απόφαση λοιπόν, της γενικής συνέλευσης του μετόχου των «Ολυμπιακών Αερογραμμών» και της «Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες», ολοκληρώθηκε η συγκρότηση των Διοικητικών Συμβουλίων των δύο εταιριών.

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών η σύνθεση του ΔΣ των «Ολυμπιακών Αερογραμμών» έχει ως εξής: Γιάννος Μπενόπουλος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος.

Μέλη του ΔΣ τοποθετούνται οι: Νίκος Αλιπράντης, Γιώργος Γιαννόπουλος, Ιωάννα Καλαντζάκου - Τσατσαρώνη, Γιάννης Καράτσαλος, Αλέξανδρος Μιχαήλ, Άγγελος Πουλέας, Κατερίνα Μαρνέρη-Κατσαμπέ, Αγγελική Πολυχρονοπούλου.

Η σύνθεση του νέου ΔΣ της «Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες» έχει ως εξής: Πύρρος Παπαδημητρίου, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος και μέλη:

Παντελής Λάμπρου, Θεόδωρος Λύτρας, Πασχάλης Μπουχώρης, Σπύρος Σταυρίδης, Γιάννης Χαλκίδης, Γρ. Κουκέας, Βικτ. Σωτηριάδου, Πάολα Μαλοβίτς.

Στο ΔΣ της «Ολυμπιακής Αεροπορίας - Υπηρεσίες» μετέχουν και δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων.

### **2.3 ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

#### **ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΕΣ**

Είναι οισυμφωνίες κοινών κωδικών πτήσης, σύμφωνα με τις οποίες η μια εταιρία μπορεί να χρησιμοποιεί τον ίδιο κωδικό πτήσης με την άλλη εταιρία για συγκεκριμένο δρομολόγιο με σκοπό τον συντονισμό των πτήσεων ώστε να διαφημίσει και να πουλήσει την πτήση της άλλης εταιρείας σαν δική της . Με την συμφωνία αυτή η μία εταιρία αγοράζει θέσεις στο αεροπλάνο της άλλης εταιρίας.



Η Ο.Α. σε συνεργασία με την CYPRUS AIRWAYS συνέδεε την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τη Λάρνακα καθώς και την Αθήνα με τη Πάφο.



Η Ο.Α. σε συνεργασία με την AEROSVIT AIRLINES συνέδεε την Αθήνα με το Κίεβο και την Οδησό.



Η Ο.Α. σε συνεργασία με την AIR MALTA συνδέει την Αθήνα με τη Μάλτα.



Η Ο.Α. σε συνεργασία με την CZECH AIRLINES συνδέει ην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη με τη Πράγα.



Η EGYPTAIR εξυπηρετείται από την Ο.Α. σε όλες τις πτήσεις στα δρομολόγια Αθήνα - Αλεξάνδρεια – Αθήνα



Η KUWAIT AIRWAYS εξυπηρετείται από την Ο.Α. σε όλες τις πτήσεις στα δρομολόγια Αθήνα - Κουβέιτ – Αθήνα .

## ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ

Ο πρόεδρος της MIG κ. Ανδρέας Βγενόπουλος, δημιούργησε μια κ μόνο θυγατρική εταιρία της Olympic Air με έδρα τη Θεσσαλονίκη και με την ονομασία «Μακεδονικές Αερογραμμές», προκειμένου να καλυφθούν οι επιχειρηματικές και τουριστικές ανάγκες της περιοχής.

Το σήμα της θυγατρικής εταιρίας λέγεται Μακεδονικές Αερογραμμές. Το σήμα αυτό είναι **κατοχυρωμένο διεθνώς**, υπάρχουν όλοι οι κωδικοί και δεν μπορεί να πετάξει ποτέ κανένας άλλος με αυτό το όνομα.



## 2.4 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Οι αεροπορικές εταιρείες διεθνώς για να αντιμετωπίσουν τον οξυμένο ανταγωνισμό του κλάδου, ιδιαίτερα μετά την φιλελευθεροποίησή του, οδηγήθηκαν στη δημιουργία αεροπορικών συμμαχιών (Airline Alliances). Οι συμμαχίες αυτές αφορούν συμφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων αεροπορικών εταιριών για συνεργασία στο άμεσο μέλλον σε ουσιαστικό επίπεδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε κανένα δίκτυο συμμαχιών δεν συμμετείχε η Ολυμπιακή αεροπορία, με αποτέλεσμα να θεωρείτε μια εταιρεία που δεν έχει ουσιαστική συμμετοχή στα δρώμενα των διεθνών εξελίξεων των αερομεταφορών. Μέχρι σήμερα έχουν καταγραφεί παγκοσμίως τέσσερα μεγάλα αεροπορικά δίκτυα μεταξύ εταιριών: : **A) Το δίκτυο star alliance,**



που ιδρύθηκε το 1997 και αριθμεί 425 εκ. επιβάτες, 360.000 υπάλληλους, περισσότερες από 15.500 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 842 αεροδρόμια σε 152 χώρες και διαθέτοντας 2.800 αεροσκάφη. .

**Β) Το δίκτυο one world**, που ιδρύθηκε το 1999 και αριθμεί 243 εκ. επιβάτες, 250.000 υπάλληλους, περισσότερες από 8.000 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 599 αεροδρόμια σε 134 χώρες και διαθέτοντας 1982 αεροσκάφη.

**Γ) Το δίκτυο Sky Team**, που ιδρύθηκε το 2000 και αριθμεί 373 εκ. επιβάτες, 287.000 υπάλληλους, περισσότερες από 14.000 ημερήσιες αναχωρήσεις χρησιμοποιώντας 728 αεροδρόμια σε 134 χώρες και διαθέτοντας 2018 αεροσκάφη και επιπλέον 1190 από συνεργαζόμενες εταιρίες.

**Δ) Το δίκτυο Qualiflyer(1997-2002)**, το οποίο κατέγραψε αντίστοιχα μεγέθη με τα παραπάνω δίκτυα κατά τη διάρκεια της ζωής του.

## ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

- Aegean Airlines
- Brussels Airlines



## **2.5 ΣΤΟΛΟΣ Κ ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΑΣΗ**

### **Στόλος**

Η Ασφάλεια κ η ποιότητα αναγνωρίζονται διαχρονικά από την ΟΑ-Υ ως πρωταρχικά θέματα Πολιτική της εταιρείας είναι η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, εμπορευματικών μεταφορών καθώς και τεχνικής εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

Η ΟΑ\_Υ μέσω αυτής της πολιτικής: Εφαρμόζει αυστηρά επίπεδα ασφάλειας ,ίδια ή υψηλότερα με αυτά που επιβάλλουν οι Διεθνείς Οργανισμοί και οι πελάτες . Συνεχίζει να είναι ένας αξιосέβαστος προμηθευτής υπηρεσιών που διαρκώς αγωνίζεται για να διασφαλίζει και να βελτιώνει αυτά τα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας. Εφαρμόζει πάντα αρχές με σεβασμό στον ανθρώπινο παράγοντα όταν πρόκειται να προετοιμάσει διαδικασίες για όλες τις δραστηριότητες της. Προωθεί μια εταιρική κουλτούρα στην οποία και η ασφάλεια αποτελούν , για όλο ανεξαιρέτως το εμπλεκόμενο προσωπικό ,βασικές αρχές και διασφαλίζει ότι αυτές αποτελούν έμφυτα χαρακτηριστικά όλων των εργασιών και διαδικασιών και του τελικού παραγόμενου προϊόντος με αυστηρή συμμόρφωση προς τις καθιερωμένες διαδικασίες και το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Το εφαρμοσμένο σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας διασφαλίζει ότι όλες οι παρεχόμενες υπηρεσίες ικανοποιούν τις προσδοκίες των πελατών της εταιρίας με ταυτόχρονη εφαρμογή όλων των κανονιστικών απαιτήσεων για την ποιότητα και ασφάλεια. Μέσω των Ελέγχων Ποιότητας παρακολουθείται η εφαρμογή και η συμμόρφωση με τα απαιτούμενα επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας καθώς και η επάρκεια των διαδικασιών και η επιβεβαίωση ότι αυτές ανταποκρίνονται στην παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία διαθέτει έναν από τους νεότερους στόλους αεροσκαφών στην Ευρώπη, ο οποίος αποτελείται από 24 αεροσκάφη, εκ των οποίων, 8 Airbus, 10 Q400 Bombardier και 5 Dash8-100 Bombardier .

Η ύπαρξη ποικίλων τύπων αεροσκαφών δίνει στην Ολυμπιακή επιχειρησιακή και εμπορική ευελιξία, επιτρέποντας παράλληλα την εκμετάλλευση του σωστού τύπου αεροσκάφους ανά διαδρομή και εποχή, ενώ η διατήρηση τουλάχιστον 2 διαθέσιμων (stand-by) αεροσκαφών εγγυάται την υψηλή

αξιοπιστία στους χρόνους αναχώρησης και λειτουργίας των εκμεταλλεύσιμων αεροσκαφών (aircraft & dispatch reliability).

Από τα 8 Airbus, τα 3 είναι A319 και τα 5 είναι A320, χωρητικότητας 138 και 162 θέσεων αντίστοιχα. Τα Airbus εξυπηρετούν πτήσεις, μεσαίων αποστάσεων, εξωτερικού και μεγάλων προορισμών εσωτερικού όπως η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Χανιά, η Μυτιλήνη και η Ρόδος.

Τα Q400 Bombardier είναι ελικοφόρα (turboprop), Καναδικής κατασκευής, νέας γενιάς, αθόρυβα, γρήγορα και χαρακτηρίζονται ως τα πλέον φιλικά προς το περιβάλλον αεροσκάφη. Από τα δέκα (10) αεροσκάφη Q400 Bombardier, τα οκτώ (8) είναι εντελώς καινούρια και τα δύο (2) είναι ηλικίας 2 ετών. Τα Q400 εξυπηρετούν, κυρίως, πτήσεις εσωτερικού και κοντινούς προορισμούς εξωτερικού.

Τα 5 Dash8-100 Bombardier, εκτελούν δρομολόγια σε αεροδρόμια εσωτερικού με μικρού μήκους διάδρομο καθότι αποτελούν το μοναδικό τύπο αεροσκάφους κατάλληλο για να εξυπηρετήσει τα αεροδρόμια της Μήλου, της Πάρου, και του Καστελόριζου.

Το κόστος της επένδυσης σε jet αεροσκάφη (και ανταλλακτικά) υπολογίζεται σε 800 εκατομμύρια δολάρια ενώ το κόστος απόκτησης των ελικοφόρων υπολογίζεται σε 300 εκατομμύρια δολάρια. Συνολικά, η επένδυση στο στόλο των αεροσκαφών και στα ανταλλακτικά, υπερβαίνει το 1,1 δισεκατομμύριο δολάρια.



Boeing 747-200B της Ολυμπιακής Αεροπορίας, το 1985



Airbus A300-600R

### Τεχνική βάση

Το σχέδιο της Κυβέρνησης, που εγκρίθηκε από την Ε.Ε. προβλέπει τη μεταβίβαση διαφόρων στοιχείων του ενεργητικού των ΟΑ και ΟΑ - Υ σε τρεις διαφορετικές εταιρίες, που είτε έχουν ήδη ιδρυθεί, ή πρόκειται να ιδρυθούν ειδικά για το σκοπό αυτό. Συγκεκριμένα:

Η εταιρία **Πάνθεον** θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία της ΟΑ (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων χρήσης της ονομασίας «Ολυμπιακή» και του σήματος με τους έξι κύκλους, καθώς και σημαντικών χρονοθυρίδων - slots) και θα δραστηριοποιηθεί στο πτητικό έργο

Άλλη νέα εταιρία (**Νέα Εταιρία Επίγεια Εξυπηρέτησης**) θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία των κλάδων επίγεια εξυπηρέτησης και εμπορευματικών μεταφορών της ΟΑ - Υ και θα δραστηριοποιηθεί στον εν λόγω τομέα.

Άλλη νέα εταιρία (**Νέα Εταιρία Τεχνικής Βάσης**) θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία του κλάδου συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών της ΟΑ - Υ και θα δραστηριοποιηθεί στον τομέα αυτό.

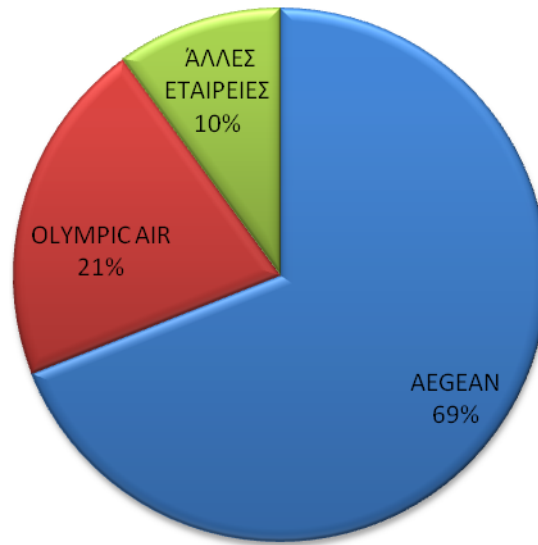
Η διαδικασία απόκτησης αυτών των στοιχείων του ενεργητικού της ΟΑ (από την Πάνθεον) και της ΟΑ - Υ (από την Νέα Εταιρία Επίγειας Εξυπηρέτησης και την Νέα Εταιρία Τεχνικής Βάσης) ξεκίνησε μετά την επιλογή του ιδιώτη επενδυτή και ταυτόχρονα με την προετοιμασία της πλήρους λειτουργίας των εταιριών.



## **2.6 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ – ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ**

Η OlympicAir μεταφέρει αεροπορικώς ανθρώπους, εμπορεύματα και υλικά. Συνδέει την Ελλάδα με άλλες χώρες ,κοινωνίες και αγορές . Ενισχύει το εμπόριο και τον τουρισμό. Δημιουργεί ευκαιρίες για επιχειρήσεις και απασχόληση .Πρωθεί την επικοινωνία και τον πολιτισμό. Χωρίς αμφιβολία μέσω όλων αυτών έχει μία οικονομική και κοινωνική ευεργετική επίδραση

## Πωλήσεις

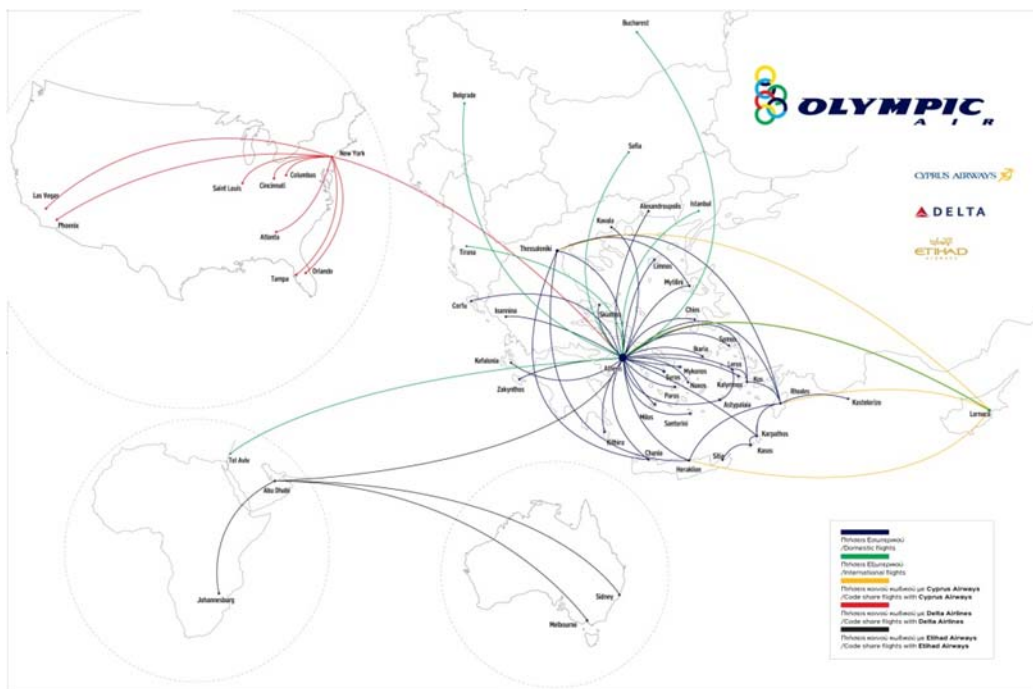


### 2.7 ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ OLYMPICAIR

Μετά το επιτυχημένο ξεκίνημά της στις 29 Σεπτεμβρίου 2009, η Olympic Air με βάση της το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και δευτερεύουσες βάσεις τα αεροδρόμια «Μακεδονία της Θεσσαλονίκης» και «Διαγόρας» της Ρόδου, πραγματοποιεί περίπου 150 πτήσεις την ημέρα σε 40 προορισμούς (8 προορισμούς στο εξωτερικό και 32 στο εσωτερικό).

Το **δίκτυο εσωτερικού** της Olympic Air εξυπηρετεί τους εξής προορισμούς: Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Κέρκυρα, Αλεξανδρούπολη, Λήμνο, Λέσβο, Χίο, Σάμο, Κω, Ρόδο, Σύρο, Μύκονο, Σαντορίνη, Ηράκλειο, Χανιά, Κεφαλονιά, Ζάκυνθο και Ιωάννινα. Επιπλέον, εξυπηρετεί τις άγονες γραμμές από Αθήνα προς Αστυπάλαια, Λέρο, Μήλο, Νάξο, Πάρο, Κάλυμνο, Κύθηρα, Ικαρία, Σκιάθος, Κάρπαθος και από Ρόδο προς Κάρπαθο, Κάσο, Σητεία, Κω, Λέρο, Αστυπάλαια και Καστελόριζο.

Το δίκτυο εξωτερικού εξυπηρετεί το Βουκουρέστι, το Βελιγράδι, τη Λάρνακα, τη Σόφια, το Τελ Αβίβ, το Κάιρο, τα Τίρανα και την Κωνσταντινούπολη. Εκτός των παραπάνω, στο πλαίσιο της συνεχούς προσπάθειάς της να προσφέρει στους επιβάτες της άμεση πρόσβαση σε σημαντικούς προορισμούς ανά την υφήλιο, η Olympic Air έχει προβεί στη δημιουργία συμφωνιών πτήσεων κοινού κωδικού (code-share agreements) με τις εξής αεροπορικές εταιρείες: **Delta Airlines**, για πτήσεις από/προς Νέα Υόρκη, Ατλάντα, Λας Βέγκας, Φοίνιξ, Ορλάντο, Κολούμπους, Σινσινάτι, Σαιντ Λούις, Τάμπα, **Etihad Airways** για πτήσεις από/προς Άμπου-Ντάμπι, Γιοχάνεσμπουργκ, Σύδνεϋ και Μελβούρνη. Από τις 27 Μαρτίου 2011 ξεκίνησε νέα συνεργασία για πτήσεις κοινού κωδικού με την Cyprus Airways από και προς Αθήνα, Ρόδο, Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη καθώς και Λάρνακα



- [Redacted]
- Πτήσεις εσωτερικού [Redacted]
- Πτήσεις εξωτερικού [Redacted]
- Πτήσεις κοινού κωδικού με Cyprus Airways [Redacted]
- Πτήσεις κοινού κωδικού με Delta Airlines [Redacted]
- Πτήσεις κοινού κωδικού με Etihad Airways [Redacted]



## **2.8 ΒΡΑΒΕΥΣΕΙΣ**

Διάκριση για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές έγινε στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, στο πλαίσιο του 6ου Συνεδρίου Μάρκετινγκ Αεροπορικών Εταιρειών, το οποίο διοργανώνεται σε ετήσια βάση. βραβεύθηκαν οι αεροπορικές εταιρείες που διέγραψαν την πιο επιτυχημένη αναπτυξιακή πορεία μέσα στο 2005, συμβάλλοντας στην κατάρριψη του ρεκόρ της «ολυμπιακής χρονιάς» για το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών με 14,3 εκατομμύρια επιβάτες (+4,5%).

Βραβείο για τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες εταιρείες ανά γεωγραφική περιοχή (υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση επιβατικής κίνησης 2010 – 2011) Η Olympic Air βραβεύθηκε ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης.

Ως η ασφαλέστερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη θεωρείται η Ολυμπιακή Αεροπορία για το 2010-2011, στην οποία απενεμήθη Ευρωπαϊκό Βραβείο Συντήρησης.

Η Olympic Αιτιμήθηκε με το ειδικό βραβείο Χορηγίας στα πλαίσια εκδήλωσης της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής (ΕΟΕ) για τη βράβευση των Αθλητών που κατέκτησαν μετάλλια στους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες Νέων «Σιγκαπούρη 2010», αλλά και των χορηγών της ΕΟΕ που ενισχύουν το έργο της Επιτροπής για την προάσπιση των Ολυμπιακών ιδεωδών και τη διάδοση του Ολυμπιακού και αθλητικού πνεύματος. Το βραβείο παρέλαβε ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος της Olympic Air κ. Γεώργιος Ευστρατιάδης.

Άλλο ένα ιδιαίτερα σημαντικό βραβείο αξιοπιστίας απονεμήθηκε στην Olympic Air. Για δεύτερη χρονιά η εταιρία Bombardier, κατασκευάστρια των αεροσκαφών Q400, επιβράβευσε την Olympic Air για τις υψηλότερες επιδόσεις της σε όλους τους τομείς της πτητικής τους αξιοποίησης, στην περιοχή της Ευρώπης. Για την Olympic Air καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικό ότι η βράβευση αυτή έγινε για δεύτερη συνεχή χρονιά. Το βραβείο

απονεμήθηκε σε επίσημη τελετή που έγινε στις 30 Απριλίου 2012, στο Orlando της πολιτείας Florida των ΗΠΑ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>**

## ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΕΓΕΑΝ

### 3.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης έμμεσης ή γενικής ρευστότητας δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα κυκλοφοριακά περιουσιακά της στοιχεία. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης ρευστότητας, τόσο καλύτερη είναι η θέση της επιχείρησης από άποψη ρευστότητας. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως αν μια επιχείρηση έχει υψηλό δείκτη γενικής ρευστότητας, ότι μπορεί να ανταποκριθεί πλήρως στις υποχρεώσεις της. Αυτό συμβαίνει γιατί μερικές επιχειρήσεις, παρουσιάζουν μέρος των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων τους ή παραλείπουν μέρος των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων τους, με στόχο την βελτίωση του δείκτη της γενικής ρευστότητας.

$$\frac{\text{« κυκλοφορούν » ενεργητικό} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού}}$$

Έτος 2009

$$\frac{300.050,51}{113.469,05} = 2,64$$

Έτος 2010

$$\frac{286.071,55}{137.192,42} = 2,08$$

Παρατηρώντας, τον αριθμοδείκτη μέτρησης της ρευστότητας τα έτη 2009-2010 υπάρχει μια σταδιακή μείωση του δείκτη, που οφείλεται στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας, καθώς και στη μείωση του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε όλες τις χρονιές.

Αναλυτικότερα ,αν ο δείκτης μιας επιχείρησης είναι:

- $<1$ , τότε θεωρείται κακός δείκτης και σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει πρόβλημα αφερεγγυότητας .
- $1-2$ , τότε θεωρείται ένας σχετικά ικανοποιητικός δείκτης .
- $2-3$ , τότε ένας πολύ καλός δείκτης , και τέλος αν είναι
- $>3$ , τότε είναι ψηλός ο δείκτης και τα κεφάλαια της επιχείρησης δεν χρησιμοποιούνται αποδοτικά και πιθανόν να είναι αδρανή.

### **3.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο αριθμοδείκτης άμεσης ή ειδικής ρευστότητας αποτελεί καλύτερη ένδειξη για τον αναλυτή, σε σχέση με τον αριθμοδείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας, όσον αφορά την ικανότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες υποχρεώσεις της .Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας μας δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης είναι σε θέση να καλύψουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της .

$$\frac{\text{διαθέσιμα} + \text{ευχερούς ρευστοποιήσιμα στοιχεία ενεργητικού} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} - \text{προκαταβολές πελατών} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού} - \text{προβλεπόμενα έσοδα}}$$

**Έτος 2009**

$$\frac{208.224,56 + 6.662,50 + 66.228,51}{113.469,05 - 1.091,27} = 2,50$$

**Έτος 2010**

$$\frac{184.227,27 + 6.305,00 + 67.482,84}{137.192,42 - 1.015,62} = 1,89$$

Παρατηρώντας ,τον αριθμοδείκτη της άμεσης ρευστότητας υπάρχει μια σταδιακή μείωση τα έτη 2009-2010 ,που οφείλεται στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Αναλυτικότερα τα έτη 2009-2010 , ο δείκτης είναι > 1, αυτό μας δείχνει ότι τα αμέσως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης μπορούν να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της εν λόγω επιχείρησης , οπότε ο δείκτης χαρακτηρίζεται ως επαρκής και ικανοποιητικός .

### **3.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας μας δείχνει κατά πόσο τα ρευστά διαθέσιμα μίας επιχείρησης επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Δηλαδή μας δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να εξοφλήσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της , χρησιμοποιώντας μόνο τα μετρητά που έχει στη διάθεση της.

$$\frac{\text{διαθέσιμα} + \text{χρεόγραφα}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} - \text{προκαταβολές πελατών} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού} - \text{προεπισπραχθέντα έσοδα}}$$

Έτος 2009

$$\frac{208.224,56 + 6662,50}{113469,05 - 1.091,27} = 1,91$$

Έτος 2010

$$\frac{184.272,27 + 6.305,00}{137.192,42 - 1.015,62} = 1,39$$

Παρατηρώντας , τα έτη 2009-2010 ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα που σημαίνει ότι ο δείκτης είναι ικανοποιητικός και επαρκής για την επιχείρηση.

### **3.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ/ ΣΥΝΟΛΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ**

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων, μας δείχνει την αποδοτικότητα της επιχείρησης, ανεξάρτητα από την πηγή που προήλθαν τα κεφάλαια της, την ικανότητα της να πραγματοποιεί κέρδη και το κατά πόσο χρησιμοποιεί επιτυχώς τα κεφάλαια της. Αυτός ο δείκτης είναι από τους σημαντικότερους δείκτες, και οι μεταβολές του παίζουν σπουδαίο και καθοριστικό ρόλο για την επιχείρηση.

$$\frac{(\text{κέρδη προφύρων} + \text{χρηματοοικονομικά έξοδα}) * 100}{\text{σύνολο παθητικού}}$$

**Έτος 2009**

$$\frac{(32526,33 + (16564,86)) * 100}{461793,07} = 3,45\%$$

**Έτος 2010**

$$\frac{(-18679,25 - 19032,83) * 100}{447368,80} = -8,4\%$$

Παρατηρώντας, τα έτη 2009-2010 ο δείκτης μειώνεται σταδιακά και ανέρχεται σε (3.45% , -8.4% ).Αυτό συνέβη γιατί κατά τα έτη 2009-2010 υπήρχαν ζημιές στην επιχείρηση. Ο υπολογισμός της αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων , αποτελεί ένα καλό οδηγό στην περίπτωση που κάποια επιχείρηση πρόκειται να προχωρήσει σε εξαγορά κάποιας άλλης επιχείρησης ή να αναλάβει νέες δραστηριότητες .

### **3.5 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)-ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**

Η σχέση αυτή μας δείχνει το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης , που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς τη

$$\frac{\text{Ιδια κεφάλαια} * 100}{\text{σύνολο παθητικού}}$$



Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε το σύνολο (όχι μέσο όρο) των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με το σύνολο του παθητικού ή του ενεργητικού της στον ισολογισμό.

Εκφράζει την σχέση μεταξύ του ιδίου κεφαλαίου και του συνόλου των κεφαλαίων που είναι διαθέσιμα στην επιχείρηση. Οι τιμές που παίρνει είναι από 0-100. Οι τιμές που πλησιάζουν προς το 100 είναι προτιμότερες. Ένας υψηλός δείκτης δεν προδιαθέτει αρνητικά για την ρευστότητα στα επόμενα χρόνια αφού από την πλευρά των ξένων κεφαλαίων η πίεση για ταμιακές εκροές για εξυπηρέτηση τους θα είναι χαμηλή και αντιμετωπίσιμη. Επίσης ο δείκτης αυτός δίνει και μια εικόνα της αυτονομίας που μπορεί να έχει μια επιχείρηση και της ανεξαρτησίας της από δανεικά κεφάλαια και άλλους πιστωτές

#### **Έτος 2009**

$$\frac{224.564,48 * 100}{461.793,07} = 48.62\%$$

#### **Έτος 2010**

$$\frac{200.942,81 * 100}{447.368,80} = 44.91\%$$

Παρατηρώντας , τις χρήσεις 2009-2010 ο δείκτης κυμαίνεται σε (48.62% , 44.91 % ) όπου υπάρχει μια μικρή μείωση , αυτό όμως δεν επηρεάζει τον δείκτη γιατί είναι υψηλός .Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων μιας επιχείρησης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της ,τόσο μεγαλύτερη είναι η προστασία που παρέχεται στους δανειστές της , και τόσο μικρότερη είναι η πίεση που ασκείται σε αυτήν για την εξόφληση των υποχρεώσεων της . Ένας υψηλός αριθμοδείκτης ιδίων προς συνολικά κεφάλαια μας δείχνει ότι δεν υπάρχει πιθανότητα οικονομικής δυσκολίας , για την εξόφληση των υποχρεώσεων της επιχείρησης .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

## ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΗΣ OLYMPICAIR

### 4.1 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΜΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης έμμεσης ή γενικής ρευστότητας δείχνει την δυνατότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα κυκλοφοριακά περιουσιακά της στοιχεία. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμοδείκτης ρευστότητας, τόσο καλύτερη είναι η θέση της επιχείρησης από άποψη ρευστότητας Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως αν μια επιχείρηση έχει υψηλό δείκτη γενικής ρευστότητας, ότι μπορεί να ανταποκριθεί πλήρως στις υποχρεώσεις της. Αυτό συμβαίνει γιατί μερικές επιχειρήσεις, παρουσιάζουν μέρος των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων τους ως ή παραλείπουν μέρος των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων τους, με στόχο την βελτίωση του δείκτη της γενικής ρευστότητας.

*« κυκλοφορούν » ενεργητικό + μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού  
βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις + μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού*

**Έτος 2009**

$$\frac{65428}{131188} = 0.50$$

**Έτος 2010**

$$\frac{114237}{231557} = 0.49$$

Παρατηρώντας ,τον αριθμοδείκτη μέτρησης της ρευστότητας τα έτη 2009-2010 υπάρχει μια σταδιακή αύξηση του δείκτη ,που οφείλεται στην ταυτόχρονη αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας ,καθώς και του κυκλοφορούντος ενεργητικού και στις δύο χρονιές .

Αναλυτικότερα ,αν ο δείκτης μιας επιχείρησης είναι:

- $<1$ , τότε θεωρείται κακός δείκτης και σημαίνει ότι η επιχείρηση έχει πρόβλημα αφερεγγυότητας .
- $1-2$ , τότε θεωρείται ένας σχετικά ικανοποιητικός δείκτης .
- $2-3$ , τότε ένας πολύ καλός δείκτης , και τέλος αν είναι
- $>3$ , τότε είναι ψηλός ο δείκτης και τα κεφάλαια της επιχείρησης δεν χρησιμοποιούνται αποδοτικά και πιθανόν να είναι αδρανή.

#### **4.2 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο αριθμοδείκτης άμεσης ή ειδικής ρευστότητας αποτελεί καλύτερη ένδειξη για τον αναλυτή , σε σχέση με τον αριθμοδείκτη γενικής ή έμμεσης ρευστότητας , όσον αφορά την ικανότητα της επιχείρησης να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες υποχρεώσεις της .Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας μας δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης είναι σε θέση να καλύψουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της .

$$\frac{\text{διαθέσιμα} + \text{ευχερούς ρευστοποίησης στοιχεία ενεργητικού} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} - \text{προκαταβολές πελατών} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού} - \text{πρωτοπραχθέντα έσοδα}}$$

Έτος 2009

$$\frac{65428 - 1154}{131166} = 0.49$$

Έτος 2010

$$\frac{114237 - 4651}{231557} = 0.47$$

Παρατηρούμε μια καθοδική τάση του δείκτη από το 2009 στο 2010, δεν είναι τόσο ικανοποιητικό επίπεδο ρευστότητας, επομένως η επιχείρηση δεν μπορεί να καλύψει σε μεγάλο βαθμό τις άμεσες και έκτακτες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της, γεγονός που δεν της εξασφαλίζει ένα αρκετά καλό επίπεδο ασφάλειας.

#### **4.3 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ**

Ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας μας δείχνει κατά πόσο τα ρευστά διαθέσιμα μίας επιχείρησης επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Δηλαδή μας δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να εξοφλήσει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της , χρησιμοποιώντας μόνο τα μετρητά που έχει στη διάθεση της.

$$\frac{\text{διαθέσιμα} + \text{χρεόγραφα}}{\text{βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} - \text{προκαταβολές πελατών} + \text{μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού} - \text{προεισπραχθέντα έσοδα}}$$

**Έτος 2009**

$$\frac{15219}{131168} = 0.12$$

**Έτος 2010**

$$\frac{49556}{231557} = 0.21$$

Παρατηρώντας , τα έτη 2009-2010 ο αριθμοδείκτης ταμειακής ρευστότητας κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα που σημαίνει ότι ο δείκτης δεν είναι ικανοποιητικός και επαρκής για την επιχείρηση.

#### **4.4 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ/ ΣΥΝΟΛΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ**

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικών κεφαλαίων, μας δείχνει την αποδοτικότητα της επιχείρησης, ανεξάρτητα από την πηγή που προήλθαν τα κεφάλαια της, την ικανότητα της να πραγματοποιεί κέρδη και το κατά πόσο

χρησιμοποιεί επιτυχώς τα κεφάλαια της. Αυτός ο δείκτης είναι από τους σημαντικότερους δείκτες, και οι μεταβολές του παίζουν σπουδαίο και καθοριστικό ρόλο για την επιχείρηση.

$$\frac{(\text{κέρδη προφύρων} + \text{χρηματοοικονομικά έξοδα}) * 100}{\text{σύνολο παθητικού}}$$

**Έτος 2009**

$$\frac{(81245) * 100}{151779} = (53.5\%)$$

**Έτος 2010**

$$\frac{((79648) + 4175) * 100}{309510} = (24.4)\%$$

Παρατηρώντας, τα έτη 2009-2010 ο δείκτης αυξάνεται σταδιακά και ανέρχεται σε (-54% , -24% ) .Αυτό συνέβη γιατί κατά τα έτη 2009-2010 μειώθηκαν οι ζημιές στην επιχείρηση. Ο υπολογισμός της αποδοτικότητας των συνολικών κεφαλαίων , αποτελεί ένα καλό οδηγό στην περίπτωση που κάποια επιχείρηση πρόκειται να προχωρήσει σε εξαγορά κάποιας άλλης επιχείρησης ή να αναλάβει νέες δραστηριότητες .

#### **4.5 ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (ΑΥΤΟΝΟΜΙΑΣ)-ΙΔΙΩΝ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**

Η σχέση αυτή μας δείχνει το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης , που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της .



**Ιδια κεφάλαια \* 100**  
**σύνολο παθητικού**

Υπολογίζεται εάν διαιρέσουμε το σύνολο (όχι μέσο όρο) των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης με το σύνολο του παθητικού ή του ενεργητικού της στον ισολογισμό.

Εκφράζει την σχέση μεταξύ του ιδίου κεφαλαίου και του συνόλου των κεφαλαίων που είναι διαθέσιμα στην επιχείρηση. Οι τιμές που παίρνει είναι από 0-100. Οι τιμές που πλησιάζουν προς το 100 είναι προτιμότερες. Ένας υψηλός δείκτης δεν προδιαθέτει αρνητικά για την ρευστότητα στα επόμενα χρόνια αφού από την πλευρά των ξένων κεφαλαίων η πίεση για ταμιακές εκροές για εξυπηρέτηση τους θα είναι χαμηλή και αντιμετωπίσιμη. Επίσης ο δείκτης αυτός δίνει και μια εικόνα της αυτονομίας που μπορεί να έχει μια επιχείρηση και της ανεξαρτησίας της από δανεικά κεφάλαια και άλλους πιστωτές

**Έτος 2009**

$$\frac{18711 * 100}{151779} = 12.3\%$$

**Έτος 2010**

$$\frac{(59453) * 100}{309510} = (19.2\%)$$

Παρατηρώντας , τις χρήσεις 2009-2010 ο δείκτης κυμαίνεται σε (12% , -19 % ) όπου υπάρχει μια μεγάλη μείωση , αυτό όμως επηρεάζει τον δείκτη γιατί είναι χαμηλός. Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων μιας επιχείρησης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της ,τόσο μεγαλύτερη είναι η προστασία που παρέχεται στους δανειστές της , και τόσο μικρότερη είναι η πίεση που ασκείται σε αυτήν για την εξόφληση των υποχρεώσεων της . Ένας υψηλός αριθμοδείκτης ιδίων προς συνολικά κεφάλαια μας δείχνει ότι δεν υπάρχει πιθανότητα οικονομικής δυσκολίας , για την εξόφληση των υποχρεώσεων της επιχείρησης . στην περίπτωση όμως της OLYMPICAIR που ο δείκτης είναι αρνητικός για το 2010 μας δείχνει ότι η επιχείρηση δεν είναι φερέγγυα .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συγκριτικός πίνακας αριθμοδεικτών των εταιρειών Aegean κ Olympic

	Aegean 2009	Aegean 2010	Olympic 2009	Olympic 2010
Έμμεση Ρευστότητα	<b>2.64</b>	<b>2.08</b>	<b>0.50</b>	<b>0.49</b>
Άμεση Ρευστότητα	<b>2.50</b>	<b>1.89</b>	<b>0.49</b>	<b>0.47</b>
Ταμειακή Ρευστότητα	<b>1.91</b>	<b>1.39</b>	<b>0.12</b>	<b>0,21</b>
Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας της Επιχείρησης	<b>3.45%</b>	<b>(8.4)%</b>	<b>(53.5%)</b>	<b>(24.4%)</b>
Αριθμοδείκτης Αυτονομίας	<b>48.62%</b>	<b>44.91%</b>	<b>12.3%</b>	<b>(19.2%)</b>

Ο ανταγωνισμός στον κλάδο της αεροπορίας είναι πολύ έντονος και η κάθε μια εταιρεία προσπαθεί με στρατηγικές κινήσεις να αναπτυχθεί και να επιβιώσει. Η παγκόσμια οικονομία και αεροπορία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες . Η κρίση που πλήττει την παγκόσμια οικονομία αλλά και η άνοδος των τιμών των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα και την αεροπορία .

Η εταιρεία AEGEAN με την 25χρονη και πλέον αεροπορική της πορεία την καθιστά κυρίαρχη στο χώρο της. Από τότε που δρομολογήθηκε το πρώτο της αεροπλάνο μέχρι και σήμερα, η AEGEAN διασχίζει τους αιθέρες του εσωτερικού και εξωτερικού με ασύγκριτη άνεση και συνέπεια .Η χρηματοοικονομική της θέση έχει επηρεαστεί και αυτή από την άνοδο των τιμών των καυσίμων .Δεν αντιμετώπισε δυσκολίες αποπληρωμής των υποχρεώσεών της και παρουσιάζει υψηλούς αριθμοδείκτες όσον αφορά τις δανειακές της υποχρεώσεις. Στοχεύει σε συνέργειες με άλλες εταιρείες . Η σταδιακή ανανέωση του στόλου της θα της προσφέρει ακόμη πιο αναβαθμισμένες υπηρεσίες . Η εταιρεία έχει μια δυναμική στον κλάδο των αερομεταφορών, βρίσκεται σε εγρήγορση για οποιεσδήποτε εξελίξεις απαιτούν άμεσες ενέργειες .

Η εταιρεία OLYMPIC είναι μια από τις πρωτοπόρους στην Ελλάδα . Προσφέρει αναχωρήσεις με επιβατικά αεροσκάφη στην Ελλάδα από: το Βουκουρέστι ,Τελ Αβίβ, Λάρνακα, Τίρανα,Κάιρο, Σόφια και Κωνσταντινούπολη στην Αθήνα. Η χρηματοοικονομική της θέση έχει επηρεασθεί από τα γεγονότα της παγκόσμιας κρίσης και της ανόδου των καυσίμων . Ένας σημαντικός κίνδυνος που έχει άμεση επίπτωση στο ενεργητικό της είναι ο μεγάλος όγκος των μακροχρόνιων τραπεζικών υποχρεώσεων της . Στόχος της εταιρίας είναι η μείωση του τραπεζικού δανεισμού και του χρηματοοικονομικού κόστους. Με την χρηματοοικονομική ανάλυση των αριθμοδεικτών της OLYMPICAIR διαπιστώθηκε ότι αντιμετωπίζει προβλήματα ρευστότητας και αυξημένων βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων , τα οποία όμως δεν την εμποδίζουν στην παραπέρα ανάπτυξη της με την ορθολογική διαχείριση των πόρων της .

Με την χρηματοοικονομική ανάλυση των αριθμοδεικτών της AEGEAN διαπιστώνουμε ότι το 2009-2010 η επιχείρηση δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα

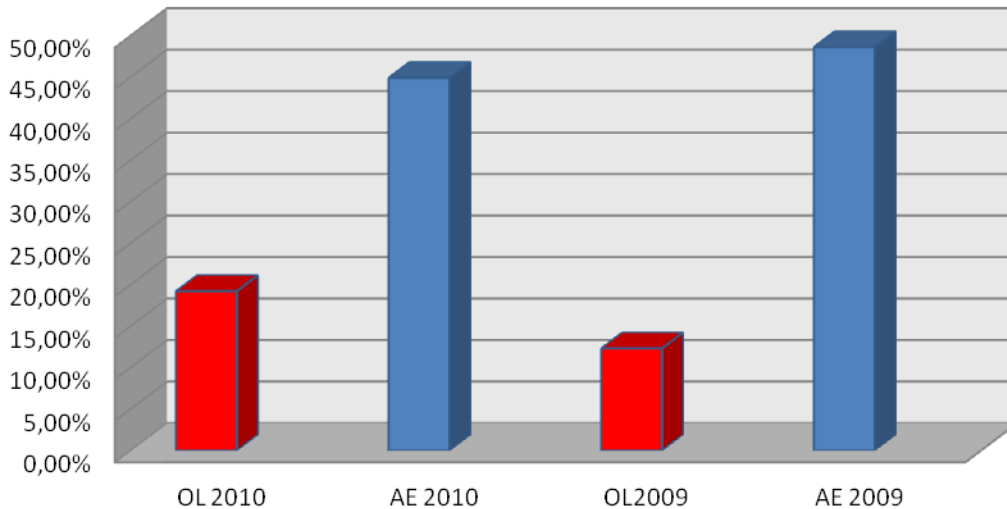
ρευστότητας αφού τα ρευστά διαθέσιμα καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μόνο με τα μετρητά που έχει στη διάθεσή της.Ενώ , με την χρηματοοικονομική ανάλυση των αριθμοδεικτών της OLYMPICAIR διαπιστώνουμε ότι η επιχείρηση αντιμετωπίζει πρόβλημα ρευστότητας αυτό γίνεται πιο έντονο το 2010 λόγω της αύξησης της τιμής των καυσίμων , την οικονομική κρίση σε Ελλάδα και εξωτερικό καθώς και τον ανταγωνισμό .Τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία της επιχείρησης δεν επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της για αυτό θα πρέπει να βασίζεται στις μελλοντικές πωλήσεις της ώστε να μπορέσει να εξασφαλίσει ένα ικανοποιητικό βαθμό ρευστότητας.

Στους δείκτες Αποδοτικότητας της AEGEAN για τα έτη 2009 και 2010 παρατηρούμε ότι τα ίδια κεφάλαια είναι μεγαλύτερα από τα ξένα κεφάλαια της που σημαίνει ότι τα ρευστά διαθέσιμα της είναι μεγαλύτερα από τις δανειακές της υποχρεώσεις.Αντίθετα για την OLYMPIC το 2009 τα ίδια είναι μεγαλύτερα από τα ξένα κεφάλαια χωρίς όμως να είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα, το 2010 τα ίδια κεφάλαια είναι αρνητικά και μικρότερα από τα ξένα που σημαίνει ότι η επιχείρηση χρεωστάει στους μετόχους της .



**Παρακάτω εμφανίζετε ένα διάγραμμα που απεικονίζει την σύγκριση του αριθμοδείκτη αυτονομίας των δύο εταιριών για τα έτη 2009 και 2010**

## Δείκτης Αυτονομίας 2009-2010



Παρατηρούμε ότι η **Aegean Airlines** έχει μεγαλύτερο δείκτη αυτονομίας οπότε είναι περισσότερο αξιόπιστη από την **Olympicair**. Όσο μεγαλύτερο είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων μιας επιχείρησης σε σχέση με τις υποχρεώσεις της, τόσο μεγαλύτερη είναι η προστασία που παρέχεται στους δανειστές της, και τόσο μικρότερη είναι η πίεση που ασκείται σε αυτήν για την εξόφληση των υποχρεώσεων της.

Εν κατακλείδι, από την διαχρονική ανάλυση που έγινε για τις δύο εταιρίες AEGEAN AIRLINES και OLYMPICAIR παρατηρούμε ότι σε γενικές γραμμές η AEGEAN έχει καλύτερους δείκτες Ρευστότητας από την OLYMPICAIR. Αυτό σημαίνει ότι η AEGEAN AIRLINES κατέχει πρωταρχική θέση στην ελληνική αγορά και ταυτόχρονα γίνεται αρκετά ανταγωνιστική στο εξωτερικό διεκδικώντας υψηλές θέσεις στο βάθρο του παγκόσμιου ανταγωνισμού.



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

**Για την AEGEANAIRLINES :**

**«Στοιχεία Λογιστικής και Ανάλυσης Ισολογισμού» του Αναστάσιου Γεωργ. Σιαφάκα.**

**«Ανάλυσης Ισολογισμών» του Μ. Σταθάκη, Ηράκλειο 1998**

[www.Aegean.gr](http://www.Aegean.gr)

[www.express.gr](http://www.express.gr)

[www.airliners.gr](http://www.airliners.gr)

**Για την OLYMPIC AIR :**

**«Στοιχεία Λογιστικής και Ανάλυσης Ισολογισμού» του Αναστάσιου  
Γεωργ. Σιαφάκα.**

**«Ανάλυσης Ισολογισμών» του Μ. Σταθάκη, Ηράκλειο 1998**

[www.Olympic.air.gr](http://www.Olympic.air.gr)

[www.express.gr](http://www.express.gr)

[www.mig.gr](http://www.mig.gr)

[www.airliners.gr](http://www.airliners.gr)

